

DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025





Edita:

DIRECCIÓN XERAL DE NEGOCIO E CLIENTES

Dirección de Explotación Comercial

Queda prohibida a reprodución total ou parcial deste libro sen a autorización expresa de ADIF-Alta Velocidade

ÍNDICE

1

INFORMACIÓN
XENERAL

2

INFRAESTRUCTURA

3

CONDICIÓN
S DE ACCESO

4

ADXUDICACIÓN
DE CAPACIDADE

5

SERVIZOS
E REXIME
ECONÓMICO E
TRIBUTARIO

6

OPERACIÓN
E XESTIÓN
DO TRÁFICO

7

INSTALACIÓN
S DE SERVIZO

8

ANEXOS

9

MAPAS

10

CATÁLOGOS



1

INFORMACIÓN XENERAL

- 1.1. Introducción
- 1.2. Obxectivos
- 1.3. Aspectos Legais
- 1.4. Estructura da DR
- 1.5. Período de Validez, Actualización e Publicación
- 1.6. Directorio de ADIF Alta Velocidad
- 1.7. Cooperación Internacional

ÍNDICE

1.1.1. O SECTOR FERROVIARIO EN ESPAÑA	9
1.2.1. REDE FERROVIARIA DE INTERESE XERAL, RFIG	20
1.2.2. GRANDES CIFRAS DA REDE FERROVIARIA TITULARIDADE DE ADIF-ALTA VELOCIDADE	20
1.3.1. MARCO LEGAL	22
1.3.2. ESTATUS XURÍDICO DA DECLARACIÓN SOBRE A REDE	22
1.3.3. SOLICITUDES, ALEGACIÓNS E RECLAMACIÓNS	23
1.5.1. PERÍODO DE VIXENCIA	25
1.5.2. PROCESO DE ACTUALIZACIÓN	25
1.5.3. PUBLICACIÓN E DISTRIBUCIÓN	25
1.7.1. CORREDORES FERROVIARIOS EUROPEOS DE MERCADORÍAS, RFC	29
1.7.2. RAILNET EUROPE (RNE) E OUTRAS OPERACIÓNS INTERNACIONAIS	30

1.1. Introducción

ANTECEDENTES

O 31 de decembro de 2013 creouse a entidade pública empresarial ADIF-Alta Velocidade, como organismo público, mediante a escisión da rama de actividade de construción e administración das infraestruturas ferroviarias de alta velocidade e outras que se lle atribúan e estean encomendadas ata esa data á entidade pública empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias (Adif), de maneira que a xestión das redes que actualmente administra dita entidade, que presentan importantes diferenzas, tanto desde o punto de vista técnico como económico e de financiamento, se realice de forma independente (Art. 1, Real Decreto-Lei 15/2013, do 13 de decembro).

Desde a súa data de creación, ADIF-Alta Velocidade asume as funcións asignadas ao administrador de infraestruturas ferroviarias segundo o especificado na Lei 38/2015 do Sector Ferroviario, do 29 de setembro de 2015, e na súa normativa de desenvolvemento, en relación coas infraestruturas ferroviarias cuxa titularidade lle fose atribuída, así como coas que se lle atribúan no futuro.

Mediante Real Decreto 1044/2013, do 27 de decembro, aprobouse o estatuto da entidade pública empresarial ADIF-Alta Velocidade.

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

ACTUALIZACIÓN DA DECLARACIÓN SOBRE A REDE

ÍNDICE E ESTRUCTURA

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

INCLUSIÓN DE NOVOS ACTIVOS NA REDE TITULARIDADE DE ADIF ALTA VELOCIDADE

Incorpórase información detallada sobre a variación dos activos (altas, baixas e modificacións) da Rede titularidade do administrador de infraestruturas, con motivo da modernización da Rede existente ou, se for o caso, da posta en servizo de novos tramos. Igualmente, recóllense as principais obras de mellora e modernización realizadas e/ou que se están a executar nas infraestruturas titularidade de ADIF Alta Velocidade.

ACTUALIZACIÓN DO RÉXIME ECONÓMICO E TRIBUTARIO DO USO DA INFRAESTRUTURA

Taxas e Canons

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

Coa entrada en vigor da nova redacción dos artigos 96 e seguintes (en conformidade coa modificación da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, operada pola Lei 26/2022, do 19 de decembro), establécese que as tarifas serán determinadas polos Administradores de Infraestruturas Ferroviarias, aprobando un Regulamento adoptado polo seu Consello de Administración que deberá ser publicado no Boletín Oficial do Estado e os seus valores serán incluídos na Declaración sobre a Rede.

Durante o exercicio 2025 aplicaranse as tarifas dos cánones incluídas no último Regulamento que se publique no BOE e estea en vigor.

Prezos pola Prestación de Servizos Básicos, Complementarios e Auxiliares

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

HORARIO DE SERVICIO 2024/2025

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

O Horario de Servizo de 2026 entrará en vigor o 14 de decembro de 2025 e terá vixencia ata o 12 de decembro de 2026 (conforme se establece no Art. 7.2 da Orde FOM/897/2005). Inclúense as datas determinadas para a realización dos correspondentes Axustes Concertados e Mensuais. Igualmente, inclúese o Catálogo actualizado de SUCOS Internacionais dos Corredores Ferroviarios de Mercadorías Atlántico e Mediterráneo.

NORMATIVA FERROVIARIA ACTUALIZADA

Actualizouse o Anexo D “Documentación de Referencia”, coa información da lexislación en vigor máis relevante sobre o Sector Ferroviario no día 28 de febreiro de 2025, tanto no ámbito nacional como europeo, que ademais contén as referencias sobre a principal normativa técnica vixente.

MAPAS

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

Nestes novos mapas inclúese toda a información de Adif e ADIF Alta Velocidade, segundo o contido especificado nas lendas de cada un dos mapas, pero, ao mesmo tempo, permiten visualizar a información agrupada no nivel rede ou diferenciada en función da titularidade das infraestruturas de cada un dos administradores de infraestruturas.

1.1.1. O SECTOR FERROVIARIO EN ESPAÑA

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

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

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

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

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

1.1.1.1. PRINCIPAIS AXENTES DO SECTOR FERROVIARIO EN ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES E MOBILIDADE SOSTIBLE: ORGANIZACIÓN E FUNCIONS

Organización Xeral

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



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

- a) A Secretaría de Estado de Transportes e Mobilidade Sostible, da que dependen a Secretaría Xeral de Transporte Terrestre, a Secretaría Xeral de Transporte Aéreo e Marítimo e a Secretaría Xeral de Mobilidade Sostible.
- b) A Subsecretaría de Transportes e Mobilidade Sostible.

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

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

- a) Os entes públicos Portos do Estado e Autoridades Portuarias.
- b) A entidade pública empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias (ADIF).
- c) A entidade pública empresarial ADIF-Alta Velocidade.
- d) A entidade pública empresarial RENFE-Operadora.
- e) A entidade pública empresarial Enaire.

Funcións Relacionadas co Ferrocarril

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

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

Organigrama del Ministerio de Transporte e Mobilidade Sostible.

Para obter información adicional consultar o sitio web: <https://www.transportes.gob.es/>

ÓRGANO REGULADOR

Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia, CNMC

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

A Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia ten por obxecto garantir, preservar e promover o correcto funcionamento, a transparencia e a existencia dunha competencia efectiva en todos os mercados e sectores produtivos, en beneficio dos consumidores e usuarios.

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

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

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

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

- a) Salvagardar a pluralidade da oferta na prestación dos servizos sobre a Rede Ferroviaria de Interese Xeral e nas súas zonas de servizo ferroviario, así como velar por que estes sexan prestados en condicións obxectivas, transparentes e non discriminatorias.
- b) Garantir a igualdade entre empresas, así como entre calquera candidato, nas condicións de acceso ao mercado dos servizos ferroviarios.
- c) Determinar, a instancias das autoridades competentes, das empresas ferroviarias ou dos candidatos interesados, que o obxecto principal dun servizo internacional de transporte ferroviario de viaxeiros é transportar viaxeiros entre estacións españolas e as doutros Estados membros da Unión Europea
- d) Determinar, a instancias das autoridades competentes, do administrador da infraestrutura, das empresas ferroviarias ou dos candidatos interesados, se está en perigo o equilibrio económico dun servizo de transporte suxeito a obrigas de servizo público pola asignación de capacidade para realizar servizos de transporte ferroviario de viaxeiros total ou parcialmente coincidentes. No caso de que se decida que o equilibrio económico pode verse en perigo por mor do servizo de transporte de viaxeiros que o candidato pretenda explotar, indicará as posibles modificacións que se deben introducir no servizo que garantan as condicións para a concesión do dereito de acceso á infraestrutura.
- e) Solicitar aos administradores de infraestruturas, xestores de instalacións de servizo, ás empresas ferroviarias e aos candidatos, así como a outras empresas involucradas en asuntos que deben ser verificados ou comprobados pola Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia, toda a información necesaria para exercer as súas funcións, en particular na resolución de reclamacións, supervisión do mercado ferroviario, fins estatísticos e observación do mercado. O prazo non poderá exceder un mes agás cando, en circunstancias excepcionais, o órgano petionario acorde e autorice unha prórroga limitada que non poderá superar dúas semanas, sempre en conformidade co disposto na Lei 39/2015, do 1 de outubro, do Procedemento Administrativo Común das Administracións Públicas.
- f) Solicitar á Comisión Europea que examine as medidas específicas adoptadas polas autoridades nacionais en relación co acceso á infraestrutura e aos servizos ferroviarios, a concesión de licenzas, os canons ou a adxudicación de capacidade.



- g) Realizar calquera outra función que lle sexan atribuídas por lei ou por norma regulamentaria.
- h) Comprobar o cumprimento das disposicións contables aplicables e as disposicións sobre transparencia financeira establecidas nos apartados 3 e 4 do artigo 21 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, no marco da normativa ferroviaria, para o que se poderá realizar ou encargar a realización de auditorías aos administradores de infraestruturas, aos explotadores de instalacións de servizos e, se for o caso, ás empresas ferroviarias. No caso de empresas integradas verticalmente, estas facultades estenderanse a todas as persoas xurídicas. Ademais, tamén poderá extraer conclusións das contas con respecto das cuestións das axudas estatais, o que informará ás autoridades competentes.
- i) Garantir que os canons e os prezos privados establecidos polo administrador de infraestruturas cumpran o disposto polo dereito da Unión Europea, a lexislación do sector ferroviario e a súa normativa de desenvolvemento e que non sexan discriminatorios.

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

- a) A declaración sobre a rede, nas súas versións provisional e definitiva, así como os criterios nela establecidos e, en particular, comprobará se contén cláusulas discriminatorias ou outorga poderes discrecionais ao administrador de infraestruturas que este poida utilizar para discriminar os candidatos.
- b) O sistema, a contía ou a estrutura de canons, tarifas e prezos polo uso de infraestruturas e servizos.
- c) Autorizar ao administrador de infraestruturas ferroviarias para que siga cobrando canons no caso dunha infraestrutura declarada conxestionada na que as medidas definidas no plano de aumento de capacidade non avanza, ben por causas alleas ao control do administrador de infraestruturas ou ben porque as posibles opcións non son viables desde un punto de vista económico ou financeiro.
- d) O proceso de consulta previo á fixación de canons e tarifas entre empresas ferroviarias ou candidatos e os administradores de infraestruturas e intervir cando prevea que o resultado do dito proceso poida contravir as disposicións vixentes.
- e) As disposicións sobre acceso á infraestrutura e aos servizos ferroviarios, así como o procedemento de adxudicación e os seus resultados.
- f) Xestión do tráfico.
- g) Planificación da renovación e mantemento programado ou non programado.
- h) Cumprimento dos requisitos do administrador de infraestruturas ferroviarias, incluídos os relativos aos conflitos de intereses, independencia das súas funcións esenciais, imparcialidade do administrador das infraestruturas ferroviarias no que respecta á xestión do tráfico e á planificación do mantemento, así como a externalización e compartición das funcións do administrador das infraestruturas ferroviarias.

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

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

- a) Participará e colaborará nunha rede de reguladores ferroviarios coordinada pola Comisión Europea.
- b) Cooperará estreitamente co resto de organismos reguladores, mediante acordos de traballo, para os efectos de asistencia mutua nas súas tarefas de supervisión do mercado e tratamento de reclamacións ou investigacións.
- c) Cooperará co resto de organismos reguladores para elaborar principios e prácticas comúns, incluídas disposicións, para a toma das decisións en relación coas funcións recollidas neste artigo, así como para a resolución dos conflitos que xurdan nos servizos internacionais.
- d) Intercambiará información co resto de organismos reguladores sobre o seu traballo e os seus motivos e prácticas na toma de decisións e, en particular, sobre os principais aspectos dos procedementos e os problemas de interpretación da lexislación da Unión no ámbito ferroviario incorporados aos ordenamentos nacionais, e cooperará doutras formas para coordinar a súa toma de decisións no conxunto da Unión.
- e) Cooperará, no marco das súas funcións recoñecidas neste artigo, con outros organismos reguladores afectados sobre cuestións relacionadas con servizos internacionais, para preparar as súas respectivas decisións e adoptar unha resolución sobre a cuestión.
- f) Cooperará e consultará aos organismos reguladores de todos os Estados membros, se for o caso á Comisión Europea, no caso de reclamacións, ou investigacións por propia iniciativa, sobre cuestións de acceso ou tarificación relacionadas cunha franxa horaria internacional, así como en relación coa supervisión da competencia no mercado dos servizos de transporte ferroviario internacional, e pediráselles toda a información necesaria antes de tomar a súa decisión. Polo seu lado, cando a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia sexa consultada para os efectos do tratamento dunha reclamación ou investigación nunha franxa internacional, deberá facilitar toda a información que teña dereito a solicitar segundo o ordenamento xurídico español.
- g) No caso de que a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia reciba unha reclamación ou realice unha investigación por propia iniciativa, transmitirá a información pertinente ao organismo regulador competente.
- h) Poderá revisar as decisións e prácticas das asociacións de administradores de infraestruturas en materia de canons ou adxudicación de capacidade en relación co transporte ferroviario internacional.
- i) Cooperará cos reguladores ferroviarios doutros estados da Unión Europea en relación coas infraestruturas de titularidade compartida, cando os Estados concernidos así o acorden, para unificar as consecuencias das súas decisións.

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

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

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

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

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

ÓRGANOS COLEXIADOS

A continuación recóllense os órganos colexiados adscritos ao Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible máis relacionados co transporte ferroviario:



CIAF - Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF)



CCTMP - Comisión para a Coordinación do Transporte de Mercadorías Perigosas (CCTMP)



CNTT - Comisión para a Coordinación do Transporte de Mercadorías Perecedoiras (FRC)



FRC - Consello Nacional de Transportes Terrestres (CNTT)

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

AXENCIA ESTATAL DE SEGURIDADE FERROVIARIA

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



A AESF guiarase polos seguintes **PRINCIPIOS DE ACTUACIÓN**:

- a) Independencia na súa actuación, respecto das funcións que ten asignadas en materia de seguridade do transporte ferroviario.
- b) Competencia e responsabilidade no desenvolvemento e aplicación das normas de seguridade ferroviaria nacionais e internacionais, así como no control dos procedementos.
- c) Promoción e difusión dunha cultura de seguridade ferroviaria en todos os ámbitos de actuación.
- d) Calidade, eficacia, eficiencia e transparencia no exercicio das súas funcións.

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

- a) Velar polo mantemento xeral da seguridade na circulación sobre a Rede Ferroviaria de Interese Xeral mediante a supervisión do cumprimento das obrigas dos diferentes actores nesta materia.
- b) Autorizar a entrada en servizo dos subsistemas estruturais que constitúen o sistema ferroviario e verificar que manteñen os seus requisitos.
- c) Supervisar o cumprimento dos requisitos esenciais por parte dos compoñentes de interoperabilidade.
- d) Autorizar a posta en servizo de vehículos.
- e) Expedir, renovar, modificar ou revogar os certificados de seguridade das empresas ferroviarias, así como supervisalos posteriormente.
- f) Expedir, renovar, modificar ou revogar as autorizacións de seguridade dos administradores de infraestrutura, así como supervisalos posteriormente.
- g) Propoñer, elaborar e desenvolver o marco normativo de seguridade e supervisar o seu cumprimento polos axentes do sistema ferroviario, así como formular propostas, directrices e recomendacións normativas, incluídas as especificacións técnicas dos subsistemas ferroviarios.
- h) Realizar o seguimento dos obxectivos e os niveis de seguridade mediante os indicadores e estatísticas de accidentalidade, así como elaborar informes en materia de seguridade do transporte ferroviario.
- i) Organizar e xestionar o Rexistro Especial Ferroviario, así como supervisar a correcta inscrición do persoal ferroviario e a matriculación do material rodante e dos inventarios, estatísticas e bases de datos relacionadas coa seguridade do transporte ferroviario, incluídos os inventarios de infraestruturas.
- j) Conceder a homologación e, se for o caso, suspendela e revogala, dos centros de formación e centros de recoñecemento psicofísico do persoal ferroviario.
- k) Conceder a homologación e, se for o caso, suspendela e revogala, dos centros de mantemento, así como a certificación das entidades encargadas de mantemento
- l) Exercer as competencias do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible en materia de persoal ferroviario e, en particular, outorgar, renovar, suspender e revogar as licenzas e títulos de condución de persoal ferroviario, así como propoñer o contido das probas para a obtención de títulos habilitantes do persoal ferroviario, aprobar os contidos mínimos dos programas de formación para a obtención das habilitacións e as condicións de capacidade psicofísica para a certificación de valoración de aptitude persoal.

- m) Asistir e participar nos grupos de traballo da Axencia Ferroviaria Europea e noutras Organizacións nacionais e internacionais relacionados coa seguridade ou interoperabilidade do transporte ferroviario.
- n) Exercer as competencias do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible en materia de transporte de mercadorías perigosas por ferrocarril.
- o) Exercer as competencias que lle corresponden ao Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible con relación á defensa do dominio público ferroviario e coa modificación da liña limite da edificación, sen prexuízo das competencias que lle corresponden ao administrador de infraestruturas ferroviarias.
- p) Exercer a potestade sancionadora en materia de seguridade ferroviaria.
- q) As demais funcións que se lle asignen por norma legal ou regulamentariamente

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

ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS, ADIF

A entidade pública empresarial, Adif, é un organismo público adscrito ao Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, ten personalidade xurídica propia, plena capacidade de obrar para o cumprimento dos seus fins e patrimonio de seu e réxese polo disposto na LSF, no Estatuto de Adif e polo disposto na Lei 40/2015, do 1 de outubro, de Réxime Xurídico do Sector Público, e pola Lei 39/2015, do 1 de outubro, do Procedemento Administrativo Común das Administracións Públicas, especialmente cando exerzan competencias administrativas, na lexislación orzamentaria e demais normas de desenvolvemento que lles sexan aplicables. En defecto destas normas, aplicarase o ordenamento xurídico privado.

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

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

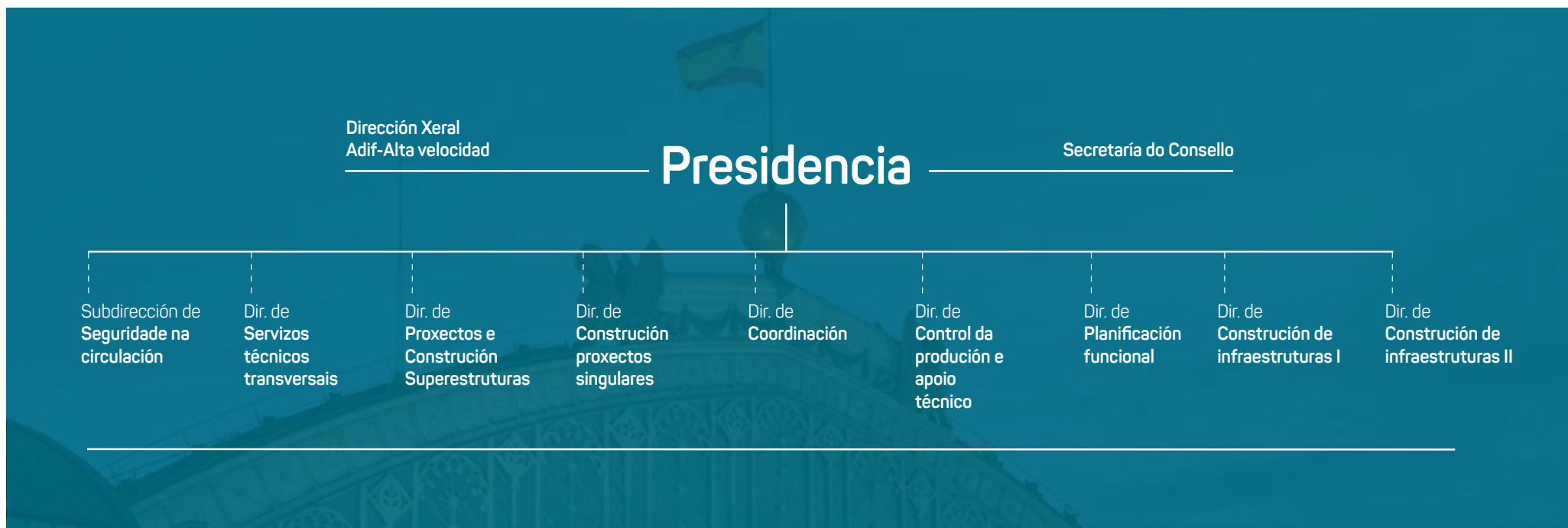
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS, ADIF-ALTA VELOCIDADE

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

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

ADIF-Alta Velocidade pode prestar servizos de transporte ferroviario, salvo aqueles que sexan inherentes á súa propia actividade.

ORGANIGRAMA DE ADIF-ALTA VELOCIDADE



Funcións de ADIF - Alta Velocidade

En conformidade co establecido no Art. 23 da LSF e de acordo co RD 1044/2013, do 27 de decembro, polo que se aproba o Estatuto de ADIF-Alta Velocidade, corresponden ao administrador de infraestruturas as seguintes funcións:

- a) A aprobación dos proxectos básicos e de construción de infraestruturas ferroviarias da súa titularidade que deban formar parte da Rede Ferroviaria de Interese Xeral e a súa construción, sempre que se realice cos seus propios recursos e de acordo co disposto polo Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.
- b) A construción de infraestruturas ferroviarias con recursos alleos, de acordo co correspondente convenio.
- c) A administración das infraestruturas ferroviarias da súa titularidade e das que lle sexan encomendadas mediante o oportuno convenio.
- d) A prestación do paquete de acceso mínimo á infraestrutura ferroviaria e á realización dos mecanismos de coordinación, recollidos no artigo 20.2.
- e) O control, vixilancia e inspección da infraestrutura ferroviaria que xestione, das súas zonas de protección e da circulación ferroviaria que nela se produza.
- f) A explotación dos bens da súa titularidade, a dos bens que lle sexan adscritos e dos que se lle encomende a xestión.
- g) A elaboración, aprobación e publicación da declaración sobre a rede.
- h) A adxudicación de capacidade de infraestrutura ás empresas ferroviarias e demais candidatos recollidos no artigo 34 que o soliciten e a celebración de acordos marco con elas.

- i) A prestación, se for o caso, dos servizos básicos, complementarios e auxiliares ao servizo de transporte ferroviario.
- j) A aprobación e o cobro dos prezos privados pola prestación dos servizos básicos, complementarios e auxiliares ao servizo de transporte ferroviario.
- k) A determinación, revisión e cobro dos canons pola utilización das infraestruturas ferroviarias, de acordo co réxime legal e regulamentario aplicable.
- l) A cooperación cos organismos que xestionen as infraestruturas ferroviarias noutros Estados membros da Unión Europea, incluída no artigo 20.3, para establecer e asignar capacidade de infraestrutura que abrangue máis dunha rede nacional, así como a participación e cooperación na Rede Europea de Administradores de Infraestruturas.
- m) A resolución das reclamacións de responsabilidade patrimonial formuladas con respecto á súa actuación.
- n) A elaboración e execución de estudos ou proxectos en materia de mobilidade sostible ou de transporte ferroviario.
- o) Calquera outra que lle sexan atribuídas nesta lei ou nas súas disposicións de desenvolvemento.
- p) A adquisición de enerxía eléctrica para a subministración do servizo de corrente ao sistema ferroviario.

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

ADIF-Alta Velocidade encomendou a realización de determinadas actividades á entidade pública empresarial Administradora de Infraestruturas Ferroviarias, Adif, segundo Convenio de Encomenda de Xestión aprobado por acordo do Consello de Administración de ADIF-Alta Velocidade o 20 de decembro de 2019, publicado a través de Resolución, da Secretaría de Estado de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana (BOE núm. 35, do 10 de febreiro de 2020), entre outras, as seguintes:



- Mantemento de infraestrutura
- Circulación e xestión da capacidade
- Seguridade na circulación
- Seguridade e protección civil
- Coordinación e seguimento de operacións
- Estacións
- Combustible
- Xestión da área internacional
- Auditoría interna

Non obstante o anterior, ADIF-Alta Velocidade mantén as competencias e responsabilidades que lle son propias como administrador de infraestruturas ferroviarias..

MISIÓN E VISIÓN

ADIF-Alta Velocidade é unha entidade pública empresarial, adscrita ao Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible e desempeña un papel principal como dinamizador do sector ferroviario para facer do ferrocarril o medio de transporte por excelencia e facilita o acceso ás infraestruturas en igualdade de condicións.

Misión

Operar, xestionar e construír unha rede ferroviaria intelixente adaptada ao novo ecosistema tecnolóxico, competitivo e sostible, contribuíndo así aos ODS.

Visión

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

EMPRESAS FERROVIARIAS E CANDIDATOS INSCRITOS NO REXISTRO ESPECIAL FERROVIARIO

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

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

1.2. Obxectivos da Declaración sobre a Rede

A DR é o documento que o administrador de infraestruturas ofrece ás EE.FF. e demais Candidatos para informarlles das características da infraestrutura e das condicións de acceso á RFIG titularidade do administrador de infraestruturas, así como das características e descrición das instalacións de servizo e a prestación de servizos nas ditas instalacións.

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

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

1.2.1. REDE FERROVIARIA DE INTERESE XERAL, RFIG

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

Todos os elementos que formen parte da Rede Ferroviaria de Interese Xeral incluíranse no Catálogo da Rede Ferroviaria de Interese Xeral, no que se relacionarán as liñas e tramos segundo un código oficial, expresando a súa orixe e destino e unha breve referencia ás súas características técnicas, así como as estacións de viaxeiros e os terminais de mercadorías.

No Anexo G deste DR inclúese o Catálogo de Eixes e Liñas da Rede Ferroviaria de Interese Xeral xestionada polo administrador de infraestruturas, en conformidade co disposto na Orde FOM 710/2015, do 30 de xaneiro, actualizada segundo o disposto na Orde FOM/925/2018, do 10 de setembro, e nas ordes TMA/1240/2020, do 8 de decembro, Orde TMA/488/2021, do 19 de maio, e a Orde TMA/1108/2022, do 11 de novembro, e o disposto no Art. 4. da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario.

1.2.2. GRANDES CIFRAS DA REDE FERROVIARIA TITULARIDADE DE ADIF-ALTA VELOCIDADE

GRANDES CIFRAS DE ADIF - ALTA VELOCIDADE	
Activos non correntes	51.835.273* miles €
Fondos propios	14.355.864* miles €
Patrimonio Neto	27.093.379* miles €
Empregados ADIF -Alta Velocidade	249 ⁽¹⁾

⁽¹⁾Datos de 31/12/2024 / * Datos provisionais a 31/12/2024

ESTACIÓN S DE TRANSPORTE DE VIAXEIROS	
Num de Estacións	46
Datos de 31/12/2024	

INFRAESTRUTURA E CIRCULACIÓN

(*) Rede Ferroviaria Titularidade ADIF-Alta Velocidade	3.981,4	Km.
• Rede de Alta Velocidade de Largo Estándar puro (1.435 mm de separación de carrís)	3.026,4	Km.
• Rede de Alta Velocidade de Largo Ibérico (1.668 mm de separación de carrís)	175,3	Km.
• Rede Convencional de Largo Ibérico puro (1.668 mm de separación de carrís)	580,7	Km.
• Rede Mixta (combinación Largo Ibérico e Largo Estándar)	199,1	Km.
Liñas Equipadas con ERTMS	2.736,2	Km.
Liñas Equipadas con ASFA	3.981,4	Km.
Liñas Equipadas con Sistemas de Bloqueo Automatizados	3.976,9	Km.
Liñas dotadas con CTC	3.905,9	Km.
Liña electrificada	3.752,3	Km.
(**) Núm. Circulacions de Trens	389.484	

*1ª versión trimestral 2025 de Tramificación Común. Citra 1 de xaneiro 2025

** Estimación anual a partir de datos acumulados a decembro 2024.

1.3. Aspectos Legais

1.3.1. MARCO LEGAL

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

1.3.2. ESTATUS XURÍDICO DA DECLARACIÓN SOBRE A REDE

Consideracións Xerais

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

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

Información sobre Seguridade na Circulación

En materia de Seguridade, en relación coa circulación e a regulamentación, a información contida neste DR ten carácter meramente informativo e, sexa como for, será aplicable o incluído no Capítulo 6 desta DR. Igualmente, cando no contido da DR houber discrepancia co recollido nos documentos técnicos e normativos vixentes en materia de seguridade e interoperabilidade ferroviaria, deberán prevalecer sempre estes últimos.

O Real Decreto 664/2015, do 17 de xullo, polo que se aprobou o Regulamento de Circulación Ferroviaria (RCF), establece as regras operativas xerais para que a circulación dos trens e das manobras se realice con seguridade, eficiencia e puntualidade, tanto en condicións de explotación normal como degradada, incluíndo a súa recuperación efectiva logo dunha interrupción do servizo, o documento tamén ofrece un marco regulador único para os procesos operativos nos que exista unha interface directa entre o Administrador de Infraestruturas (AI) e a Empresa Ferroviaria (EF), unificando os criterios de operación dos distintos AI nos distintos largos de Rede.

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

1.3.3. SOLICITUDES, ALEGACIONES E RECLAMACIONES

No Anexo J facilítase a información sobre os distintos procedementos que a lexislación do sector ferroviario e a presente Declaración sobre a Rede establecen para a resolución daqueles conflitos e recursos que xurdan en relación co proceso de adxudicación de capacidade, a prestación de servizos ferroviarios e o sistema de incentivos.

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

1.4. Estructura da DR

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

A estrutura deste documento é, pola súa banda, coherente co índice común fixado por Rail Net Europe, de acordo coa última actualización da estrutura común e da Guía de Implementación aprobada por Rail Net Europe na Asemblea Xeral celebrada o 31 de maio de 2023, organización á que contribúe activamente o administrador de infraestruturas ferroviarias. Nesta Declaración aplicouse a estrutura común de RNE, cuxo obxectivo é que todos os Candidatos e Empresas Ferroviarias poidan acceder a documentos semellantes en distintos países, para o que dispoñen da mesma información e na mesma localización. Así facilitáanse os procedementos de acceso á infraestrutura, especialmente na programación de tráfico internacional.

Segundo este principio, a DR está estruturada en **sete Capítulos, Anexos, Mapas e Catálogos**, como se indica seguidamente:

CAPÍTULO 1

Información Xeral; Breve descrición do sector ferroviario en España.

CAPÍTULO 2

Descrición das Infraestruturas Ferroviarias; descríbense as principais características técnicas e funcionais da RFIG titularidade do administrador de infraestruturas, dispoñible para a solicitude de adxudicación de capacidade.

CAPÍTULO 3

Condicións de acceso; Contén os requisitos legais necesarios que regulan o acceso á RFIG titularidade de ADIF-Alta Velocidade das empresas ferroviarias.

CAPÍTULO 4

Adxudicación de Capacidades; Describe o proceso polo que o administrador de infraestruturas asigna franxas horarias ás Empresas Ferroviarias e Candidatos, así como capacidade en instalacións de servizo.

CAPÍTULO 5

Servizos de ADIF-Alta Velocidade; Descrición dos servizos que pode prestar ADIF-Alta Velocidade e Réxime Económico e Tributario; Descrición das taxas ferroviarias e canons, así como dos prezos pola prestación dos Servizos Básicos, Complementarios e Auxiliares.

CAPÍTULO 6

Operacións; Descrición dos procedementos de xestión do tráfico, incluídos os procedementos que se deben seguir no caso de incidencias, (normas relativas ás obrigas que o solicitante e/ou o administrador de infraestrutura deben seguir para as operacións de tren e de manobras).

CAPÍTULO 7

Instalacións de Servizo; ofrece unha visión xeral das instalacións de servizo do administrador de infraestruturas e doutras instalacións de servizo conectadas á RFIG en aplicación do Regulamento de Execución UE 2017/2177..

ANEXOS

Nos diferentes Anexos agrúpouse toda a información que se pode ser obxecto de frecuente actualización, incluídos tamén contidos de carácter informativo (horario de servizo, catálogo de sucros internacionais de mercadorías, modelo de solicitude de capacidade, lexislación, glosario, catálogo de eixes e liñas da RFIG, capacidade media das principais liñas e servizos de ADIF-Alta Velocidade, clasificación de liñas por tipos, acordo marco, procedemento de resolución de conflitos, capacidade marco).

MAPES

Mapas RFIG coas principais características das redes titularidade de Adif e ADIF-Alta Velocidade.

RELACIÓN DE INSTALACIÓNS DE SERVIZO

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

CATÁLOGO DE OFERTA DE CAPACIDADE NAS INSTALACIÓNS DE SERVIZO

Relación de vías ofertadas nas instalacións de servizo da titularidade do administrador de infraestruturas.

CATÁLOGO DE RESTRICIÓN DE CAPACIDADE NA RFIG

Relación restricións da capacidade.

CATÁLOGO VÍAS DE APARTADO ADSCRITAS A ESTACIÓN COORDINADAS

Relación de vías ofertadas nas estacións coordinadas.

CATÁLOGO DAS TÁBOAS DE CUSTOS DA SUBMINISTRACIÓN DE LIÑAS ELECTRIFICADAS

Documento que se actualiza mensualmente cos prezos e ratios que serven para emitir a correspondente factura dos servizos realizados cada mes.

1.5. Período de Validez, Actualización e Publicación da DR

1.5.1. PERÍODO DE VIXENCIA

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

1.5.2. PROCÉS D'ACTUALITZACIÓ

A declaración sobre a rede actualízase e modifícase cando cambien as condicións de uso da infraestrutura ferroviaria, das instalacións de servizo e/ou prestación de servizos nestas instalacións. Estas modificacións non poderán supoñer restricións ou limitacións da Capacidade adxudicada, agás cando se produzan circunstancias extraordinarias debidamente acreditadas, ou dean o seu consentimento os adxudicatarios afectados ou sexan parte de actuacións de natureza eventual necesarias para a explotación. Neste último suposto, será suficiente para efectos de publicidade a comunicación aos adxudicatarios afectados e a dispoñibilidade para calquera Candidato, sempre que se incorporen á publicación anual ordinaria.

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

1.5.3. PUBLICACIÓN E DISTRIBUCIÓN

Aprobada a Declaración sobre a Rede polo Consello de Administración de ADIF-Alta Velocidade, publícase na web, www.adifaltavelocidad.es en formato PDF ou similar.

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

1.6. Directorio de ADIF-Alta Velocidade

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

Seguidamente, detállase o Directorio ADIF-Alta Velocidade.

ADIF Alta Velocidade



Sede Central

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



Calle Sor Ángela de la Cruz, 3
28020-Madrid

Autorización de Conexións á RFIG, Zonas de Carga



Subdirección de Relaciones con Operadores Ferroviarios

Dirección de Explotación Comercial (Adif)



E-mail: relacion_operadores_ferrovianos@adif.es



Calle Sor Ángela de la Cruz, 3
28020-Madrid

Comunicación e Relacións Exteriores



Subdirección de Relaciones con los Medios

Dirección de Comunicación y Reputación Corporativa (Adif)



Calle Sor Ángela de la Cruz, 3
28020-Madrid

Autorización para a Realización de Probas na 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

Portelo único para empresas ferroviarias e candidatos



Subdirección de Relaciones con Operadores Ferroviarios

Dirección de Explotación Comercial (Adif)



E-mail: relacion_operadores_ferrovianos@adif.es



Calle Sor Ángela de la Cruz, 3
28020-Madrid

Información sobre Estación de Viaxeiros



Subdirección de Servicios al Cliente y Planificación

Dirección de Estaciones de Viajeros y Proyectos Singulares (Adif)
Gestión de Instalaciones de Servicios



E-mail: h24estaciones@adif.es



Avenida Pío XII, 110; Edificio 18
28036-Madrid

Información sobre Subministro de Enerxía Eléctrica de Tracción



Subdirección de Gestión de Enerxía Eléctrica de ADIF-Ata Velocidad



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

RNE Portelo Único (OSS RNE) Información Xeral de Acceso á Rede



Ventanilla Única Adif (Adif OSS)

Subdirección de Servicios de Circulación y Calidad (Adif)
Dirección General de Operaciones y Explotación



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

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



Ventanilla Única (OSS) del Corredor Atlántico de Mercancías Europeo

Subdirección de Servicios de Circulación y Calidad (Adif)
Dirección General de Operaciones y Explotación



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

Asignación de Capacidades en Liñas Ferroviarias Integradas á REFIG



Dirección de Circulación y Gestión de Capacidad

Dirección General de Operaciones y Explotación (Adif)



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

Control de Tráfico de Trens e Plans de Continxencias



Centro de Gestión de Red H24

Dirección de Tráfico (Adif)
Dirección General de Operaciones y Explotación



Calle Méndez Álvaro, 1
28045-Madrid

Seguridade na Circulación



Dirección Corporativa de Seguridade en la Circulación



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

Autorización do Material Rodante



Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación



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

Información sobre Protección Civil



Dirección de Protección y Seguridad



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

Estudos para Transportes Excepcionais



Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación



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

Innovación Tecnológica



Centro de Tecnologías Ferroviarias

Subdirección de Innovación Estratégica



Calle Severo Ochoa, 9
29590-Campanillas (Málaga)



1.7. Cooperación internacional entre os diferentes Administradores de Infraestructuras

1.7.1. CORREDORES FERROVIARIOS EUROPEOS DE MERCADORÍAS, RFC

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

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

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

Corredor Atlántico

O administrador de infraestructuras ferroviarias e os Administradores de Infraestructuras de Portugal (IP), Francia (SNCF Réseau) e Alemaña (DB Netz), integran este corredor que suman máis de 6.200 Km. de vías ao longo do eixe Sines/Setúbal/Lisboa/Aveiro/Leixões/Valongo - Algeciras/Madrid/Bilbao/Zaragoza - Bourdeaux/Paris/Nantes/La Rochelle/Le Havre/Metz/Estrasburgo - Mannheim, cruzando as fronteiras internacionais de Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro, Elvas/Badajoz, Irún/Hendaya e Forbach/Saarbrücken.

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

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

Corredor Mediterráneo

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

O Corredor Mediterráneo conecta Madrid, Algeciras e os principais portos da costa leste de España con Europa a través de Francia, suma máis de 7.000 Km. de vías ao longo do eixe Almería-Valencia/Algeciras_Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Turin-Milan-Verona-Padua/Venice-Trieste/ Oper-Ljubljana-Budapest-Záhony.

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

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

1.7.2. RAILNET EUROPE (RNE) E OUTRAS COOPERACIÓNS INTERNACIONAIS

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

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

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

Portelo Único de Contacto do administrador de infraestruturas ferroviarias, OSS Adif: C/ Agustín de Foxá, 50 (edificio 21) Estación de Madrid Chamartín Clara Campoamor ES_28036 Madrid - gescapacidadinternacional@adif.es

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

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

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

Paralelamente, o administrador de infraestruturas ferroviarias formalizou acordos de cooperación con outros administradores de infraestruturas para favorecer o intercambio de experiencias e o desenvolvemento de proxectos comúns.

2

INFRAESTRUCTURA

2.1. Introducción

2.2. Àmbito da Rede de Titularidade de ADIF-AV

2.3. Descripción da Rede

2.4. Restricións de Tráfico

2.5. Disponibilidade da Infraestructura

2.6. Desenvolvemento da Infraestructura

ÍNDICE

2.2.1. LÍMITES XEOGRÁFICOS	35
2.2.2. CONEXIÓNS CON OUTRAS REDES	35
2.3.1. TIPOLOXÍA DE VÍAS	39
2.3.2. TIPOLOXÍA DE VÍAS	39
2.3.3. ESTACIÓNS DE VIAXEIROS E TERMINAIS DE TRANSPORTE DE MERCADORÍAS	39
2.3.4. GÁLBO	39
2.3.5. LÍMITE DE CARGA	40
2.3.6. RAMPLAS CARACTERÍSTICAS	41
2.3.7. VELOCIDADES MÁXIMAS	41
2.3.8. LONXITUDE MÁXIMA DOS TRENS	42
2.3.9. SUBMINISTRACIÓN DE ENERXÍA ELÉCTRICA	42
2.3.10. SISTEMAS DE SEGURIDADE E SINALIZACIÓN	43
2.3.11. SISTEMAS DE CONTROL E XESTIÓN DO TRÁFICO	45
2.3.12. SISTEMAS DE COMUNICACIÓN	46
2.3.13. SISTEMAS DE CONTROL E PROTECCIÓN DO TREN	46
2.3.14. AUTOESTRADAS FERROVIARIAS	48
2.3.15. PROTECCIÓN E SEGURIDADE	48
2.4.1. INFRAESTRUTURAS ESPECIALIZADAS	49
2.4.2. NORMATIVA AMBIENTAL	50
2.4.3. TRANSPORTE DE MERCADORÍAS PERIGOSAS	51
2.4.4. RESTRICIÓN NOS TÚNELES	52
2.4.5. RESTRICIÓN EN PONTES/VIADUTOS	52
2.6.1. ACTUACIÓNS PREVISTAS	54
2.6.2. ACTUALIZACIÓN DE ACTIVOS DA RFIG TITULARIDADE DE ADIF-ALTA VELOCIDADE	59

2.1. Introducción

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

- a) Terreos sobre os que se asentan as vías.
- b) Obras de explotación e plataformas da vía, especialmente terrapléns, trincheiras, drenaxes, reservas, sumidoiros de albanelería, acuedutos, muros de revestimento, plantacións de protección de noiros, etc.; plataformas de viaxeiros e de mercadorías, incluídas as situadas en estacións de viaxeiros e en terminais de carga; paseos e vías; muros de peche, sebes e valados; bandas protectoras contra incendios; dispositivos para quentar os aparellos de vía; paraneves.
- c) Obras civís: pontes, pontóns e outros pasos superiores, túneles, trincheiras cubertas e demais pasos inferiores, muros de sostén e obras de protección contra avalanchas e desprendementos, etc.
- d) Pasos a nivel, incluídas as instalacións destinadas a garantir a seguridade da circulación por estrada.
- e) Superestruturas, especialmente: carrís, carrís de foz e contracarrís; travesas e longarinas, material diverso de suxeición varios, balastro, incluída a grava e a area; aparellos de vía; placas xiratorias e carros transbordadores (a excepción dos reservados exclusivamente para máquinas de tracción).
- f) Estradas dos patios de viaxeiros e mercadorías, comprendidos os accesos por estrada e para pasaxeiros que cheguen ou marchen a pé.
- g) Instalacións de seguridade, de sinalización e de telecomunicacións da vía, de estación e de estación de manobras, incluídas as instalacións de produción, de transformación e distribución de corrente eléctrica para o servizo da sinalización e as telecomunicacións; edificios asignados a estas instalacións; freos de vía.
- h) Instalacións de iluminación destinadas a garantir a circulación dos vehículos e a seguridade de dita circulación.
- i) Instalacións de transformación e condución de corrente eléctrica para a tracción dos trens: estacións, liñas de abastecemento entre as estacións e tomas de contacto, catenarias e soportes; terceiro carril e soportes.
- j) Edificios utilizados polo servizo de infraestruturas, incluída unha parte das instalacións destinadas á recadación das tarifas de transporte.
- k) Cambiadores de largo.

Sempre que sexan parte das vías principais e das de servizo e os ramais de desvío para particulares, a excepción das vías situadas dentro dos talleres de reparación e material rodante e dos almacéns ou garaxes de máquinas de tracción, así como dos ramais de desviación para particulares.

2.2. Ámbito da Rede titularidade de ADIF-Alta Velocidade

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

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

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

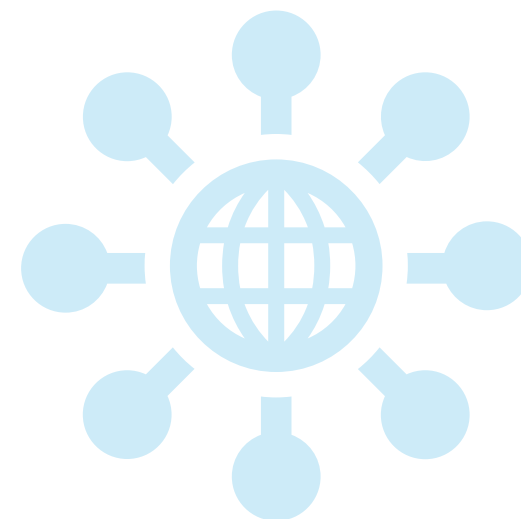
A rede titularidade de ADIF-Alta Velocidade está formada por liñas principalmente de tráfico de Viaxeiros. Consta de liñas de largos de vía diferentes:

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

Algunhas seccións de liñas teñen o denominado terceiro carril, é dicir, os tramos están dotados de dobre largo (ibérico e estándar), estas vías de largo mixto permiten a circulación de trens polos dous largos cun único sistema de bloqueo. As liñas principais da rede titularidade de ADIF-Alta Velocidade teñen dobre vía.

Nos Mapas inclúese información relativa á identificación e localización das principais estacións e nodos ferroviarios da Rede titularidade do administrador de infraestruturas, así como as distancias quilométricas entre aqueles, con detalle dos distintos tipos de vía (vía única e dobre vía e electrificada ou sen electrificar).

O contido deste Capítulo e os anexos desta Declaración sobre a Rede relacionados con el teñen carácter informativo, polo que, no caso de discrepancia con calquera requisito técnico recollido nos documentos lexislativos e normativos vixentes en materia de seguridade e interoperabilidade ferroviarias, deberá prevalecer este último.



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

A integración do transporte por ferrocarril en Europa require unha compatibilidade técnica da infraestrutura, do material rodante e da sinalización, así como unha compatibilidade de procedementos operativos e legais en toda a rede ferroviaria europea para acadar o obxectivo da interoperabilidade do sistema ferroviario. En España existen actualmente **3.121,1 Km.** de liñas que operan con ERTMS, dos que **2.736,2 Km.** corresponden a infraestrutura titularidade de ADIF-Alta Velocidade.

2.2.1. LÍMITES XEOGRÁFICOS

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

2.2.2. CONEXIÓNS CON OUTRAS REDES

A Rede titularidade de ADIF-Alta Velocidade está conectada á rede de Francia (SNCF Réseau) en largo UIC por Figueres-Vilafant a través do Administrador de Infraestruturas Línea Figueras Perpignan, S.A e coa rede de Portugal (IP), de largo ibérico, a través do punto fronteirizo Badajoz/Elvas. E dentro do territorio nacional conecta en varios puntos coa rede titularidade de Adif.

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

SECCIÓNS TRANSFRONTEIRIZAS					
SECCIÓNS TRANSFRONTEIRIZAS	ESTACIÓN FRONTEIRIZAS	ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUTURAS	CONDICIÓNS OPERATIVAS		
			LARGO	ELECTRIFICACIÓN	DOCUMENTACIÓN REGULAMENTARIA
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)	NON / NON	Consigna CO- nº 4/23 (León), nº 8/23 (Sevilla) / IET nº 04 IP.-(Dirección de Circulación Ferroviaria - DCF)

PORTOS CON CONEXIÓN Á RFIG

PUERTOS CON CONEXIÓN A LA RFIG		
PUERTO	PUNTO DE CONEXIÓN FÍSICA	DOCUMENTACIÓN REGLAMENTARIA
Santander	A 1200 m do sinal M4 (baixo a ponte da autovía S-10). Delimitado por letreiros.	Consigna AO/CO núm. 5/18
Bilbao	-Polo lado Zierbena, diante do sinal M16, no PK 17+345. -Polo lado Santurtzi, diante dos sinais M19 e M21, no PK 15+335 Delimitado por letreiros.	Consigna AO/CO núm. 2/22
Pasaia	Portas de acceso ao Porto, PK 629+618, a 25 m do sinal M1 Delimitado por letreiros	Consigna AO/CO núm. 2/19
Tarragona	Conexión 1: no centro do escape 6/8, coincidente co PK 274/468 da liña 210 de Miraflores a Tarragona. Conexión 2: a 18,544 metros antes do sinal S2/P3, no lado Porto.	Consigna CO núm. 5/21
Huelva	Dous puntos de conexión física: 1 Liña de conexión entre agulla 79 (PK 107+585) da liña Majarabique Huelva Término e Paso a Nivel tipo a en PK 000+018. 2.- Ramal Torre Arenillas-Coto de Palos, sinal cadrado de parada absoluta e calzo descarrilador X4.	Consigna AO/CO núm. 0027/17
Málaga	Km. 0,646 do Ramal, a continuación do Paseo Marítimo Antonio Machado. Coincide co punto funcional. Sinalizado con letreiros.	Consigna AO/CO núm. 00001/21
Sevilla	Situado na liña de conexión La Salud-Puerto de Sevilla PK 001+717. No lado porto da ponte que cruza sobre o río Guadaira. Sinalizado con letreiro.	Consigna AO/CO núm. 0001/22
Bahía de Algeciras	Ramal de acceso Algeciras Estación-Porto de Algeciras. Exactamente debaixo do Paseo da Conferencia desta cidade. Sinalizado con letreiro.	Consigna CO núm. 0002/20
Castelló	Baliza de sinal, a 5 metros do sinal S2/PT con PK:0+137 de Les Palmes polo lado porto.	Consigna AO/CO 00004-18
Valencia	Porta de acceso ao Porto (PK 0+806) protexida polos sinais ferroviarios EP6-EP8 e EP10 na entrada e polos sinais SP5-SP7 e SP9A-SP9B-SP9C á saída.	Consigna AO/CO núm. 3-18 conexión APv- FSL
Cartagena	P.K. 11+310 da liña de conexión, distante 800 metros do sinal M1 de Escombreras.	SENSE CONSIGNA PUBLICADA Consigna ATOI_CTOI 00001-22 baixa 1M e acceso porto
Alicante	Está situado á altura da baliza ASFA do sinal E3 de entrada á estación de Sant Gabriel.	Consigna AO/CO 00002-19 Porto Alicante

PUERTOS CON CONEXIÓN A LA RFIG

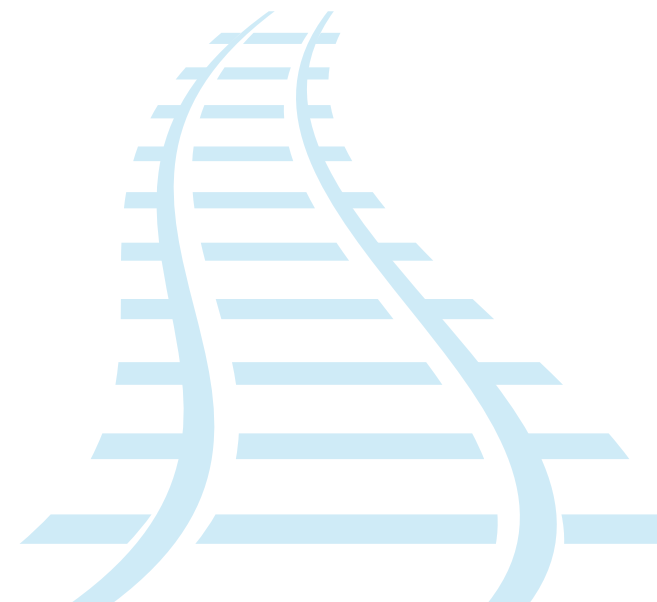
PUERTO	PUNTO DE CONEXIÓN FÍSICA	DOCUMENTACIÓN REGLAMENTARIA
Gijón (largo ibérico)	a) Liña 152 Gijón Porto-Veriña: a 100 metros do sinal 14S dirección Estación de Veriña. b) Liña 150 Aboño-Veriña: a 25 metros do sinal E1 correspondente ao enclavamento do Porto dirección Aboño. Sinalizado con letreiros.	Consigna AO/CO núm. 280/327
Gijón (largo ibérico)	P.K. 8+124 onde se sitúa o poste de punto protexido de entrada á estación de Aboño Mercadorías. Sinalizado con letreiros.	Consigna AO/CO núm. 4/23
Avilés (largo ibérico)	Portó existent a la tanca perimetral, en direcció del Port, després de passar el desviament núm.19 de l'estació de San Juan de Nieva. Senyalitzat mitjançant cartells grans.	Consigna AO/CO núm. 07/19
Avilés (largo ibérico)	P.K. 1+020 da Liña 758 La Maruca Mercadorías-Porto de Avilés. Sinalizado con letreiros.	Consigna AO/CO núm. 08/19
Vilagarcía de Arousa	P.K. 53,931 a 22 metros do sinal S2/P en sentido o Porto. Sinalizado con letreiros.	Consigna AO/CO núm. 292/390
A Coruña	P.K. 545,841, referido á liña 834, na punta do espadín do desvío C1 da Rede do Porto da Coruña. Sinalizado con letreiros.	Consigna AO/CO núm. 13/19
Ferrol	P.K. 1,820 da liña de conexión, que nace na estación de Ferrol, tras a saída do túnel, en dirección ao Porto de Ferrol. Sinalizado con letreiros.	Consigna AO/CO núm. 03/21
Marín	O PK 5,404 do ramal de conexión a 20,20 m do sinal SPM, en dirección ao porto. Sinalizado con letreiros.	Consigna AO/CO núm. 15/19
Vigo	O portón de peche do valado que separa o terminal de Adif do porto, situado despois do calzo X13. Sinalizado con letreiros.	Consigna AO/CO núm. 14/19

2.3. Descripción da Rede

As empresas ferroviarias que dispoñan de licenza e certificado de seguridade poden solicitar o acceso á aplicación RGD, xestionada pola Dirección Corporativa de Seguridade na Circulación coa que poden acceder á información de circulación das liñas ICL.

A información ofrecida en **ICL**, entre outra, é a seguinte:

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



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

ICL Anual

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

ICL Mensual

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

2.3.1. TIPOLOGIA DE VIES

A rede titularidade do administrador de infraestruturas está composta fundamentalmente por liñas de dobre vía electrificada. Ver Mapas que se inclúen como documento anexo a esta DR.

2.3.2. LARGO DE VÍAS

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

2.3.3. ESTACIÓNS DE VIAXEIROS E TERMINAIS DE TRANSPORTE DE MERCADORÍAS

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

2.3.4. GÁLBO

No BOE núm. 185, do 4 de agosto de 2015, publicouse a Orde FOM/1630/2015, do 14 de xullo, pola que se aproba a "Instrución Ferroviaria de Gálbos". Esta Instrución ten por obxecto definir os gálbos que considerar, tanto para a construción de vehículos (gálbo do material rodante) como para a colocación de elementos próximos á vía (gálbo de implantación de obstáculos).

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

O cumprimento desta Instrución garante a seguridade da circulación ferroviaria, ao evitar as interferencias entre os vehículos, e entre estes e a infraestruturas.

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

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

- **Gálbo:** Contorno de referencia, mais unhas regras asociadas, que permiten definir o perfil construtivo máximo do material rodante, o perfil da carga e o perfil fóra do cal se deben instalar as estruturas fixas ou provisionais.
- **Gálbo do material rodante:** Contorno de referencia cinemático, mais unhas regras que definen as reducións que aplicar a dito contorno. Estas reducións son función das características xeométricas do material, da posición da sección en relación cos eixes, da altura do punto considerado en relación co plano de rodamento, das folgas de construción, dos desgastes máximos previstos e das características elásticas da suspensión. O contorno resultante de aplicar as reducións define o espazo que non debe superar o perfil construtivo do material rodante.
- **Gálbo de implantación de obstáculos:** Espazo ao redor da vía, que non debe ser invadido por ningún obxecto ou obstáculo, nin por vehículos que circulen sobre vías adxacentes, para preservar a seguridade na explotación.
- **Gálbo de cargamento:** Contorno de referencia estático mais unhas regras que definen as reducións que aplicar a dito contorno. O contorno resultante define o espazo que non debe superar nin a carga, nin os fueiros nin as paredes laterais dos vagóns utilizados para a carga.

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

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

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

2.3.5. LÍMITE DE CARGA

MASA POR EIXE E MASA POR METRO LINEAL

As liñas e tramos da RFIG de largo ibérico titularidade de ADIF-Alta Velocidade clasifícanse, para estes efectos, en dúas categorías, cuxas características definitorias se recollen na seguinte táboa, en función da carga admitida por eixe e por metro lineal.

CATEGORÍA DAS LIÑAS	MASA MÁXIMA	
	POR EIXE	POR METRO
C4	20, 0 t	8, 0 t
D4	22, 5 t	8, 0 t

Na actualidade, a maioría das liñas da Rede titularidade de ADIF-Alta Velocidade son de Categoría D4. Non obstante, pode haber algunhas restricións puntuais que afectan a determinados puntos e liñas.

CARGA MÁXIMA REMOLCABLE

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

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

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

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

2.3.6. RAMPLAS CARACTERÍSTICAS

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

2.3.7. VELOCIDADES MÁXIMAS

TIPOS DO MATERIAL RODANTE

Para os efectos de velocidades máximas, o material rodante clasifícase por Tipos, en relación cos seguintes elementos determinantes:

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

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

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

CADRO DE VELOCIDADES MÁXIMAS

O “Cadros de Velocidades Máximas e Informacións Permanentes” é o documento oficial que recolle as velocidades máximas autorizadas en cada liña. As liñas da Rede de Alta Velocidade permiten velocidades de 300 Km/h ou superiores. As liñas principais da Rede Convencional de largo ibérico admiten, polo xeral, velocidades entre 160 e 220 Km/h.

Inclúese nos mapas un resumo do réxime de velocidades máximas de cada traxecto.

2.3.8. LONXITUDE MÁXIMA DOS TRENS

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

Na actualidade, a infraestrutura xestionada polo administrador de infraestruturas permite a circulación de trens de ata 750 m. no traxecto Barcelona-Fronteira Francesa.

No marco do Plan de Impulso e Dinamización do Transporte de Mercadorías por Ferrocarril, o administrador de infraestruturas ferroviarias promove medidas de xestión que permitan e satisfagan a demanda de aumento de lonxitudes dos trens por parte das EE.FF.

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



2.3.9. SUBMINISTRACIÓN DE ENERXÍA ELÉCTRICA

A Rede titularidade de ADIF-Alta Velocidade ten **3.752,3 Km.** de liñas electrificadas, en ambos os largos de vía, e utilízanse dous tipos de tensión.

CORRENTE ALTERNA

A catenaria subministra unha tensión de 25.000 V a 50 Hz e o seu uso está limitado normalmente ás liñas da Rede de Alta Velocidade.

CORRENTE CONTINUA

Polo xeral, utilízase unha tensión nominal de 3.000 V na Rede Convencional.

A potencia eléctrica está limitada á dispoñible en función da potencia subministrada pola rede de subestacións. Inclúense nos mapas os tramos electrificados da Rede titularidade de ADIF-Alta Velocidade, así como o tipo de electrificación dispoñible neles.

Composición dos Pantógrafos

Actualmente, a rede electrificada en 3kV corrente continua é compatible con pantógrafos provistos tanto de fregadores de cobre ou aliaxe de cobre como fregadores de carbono enchoupadas en cobre ou aliaxe de cobre. Non obstante, para acadar os obxectivos de eficiencia e sostibilidade, a partir do 1 de xaneiro de 2025 poderán aplicarse restricións no Rexistro de Infraestruturas ao uso de fregadores de cobre ou aliaxe de cobre nalgúns liñas concretas da Rede de Proximidades/Rodalies, e a partir do 1 de xaneiro de 2028, en calquera punto da rede, só serán admitidas os fregadores de carbono impregnados en cobre ou aliaxe de cobre (ata un máximo de 40% en peso do aditivo metálico).

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

2.3.10. SISTEMAS DE SEGURIDADE E SINALIZACIÓN

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

Nas instalacións de seguridade inclúense as seguintes:

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

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

ENCLAVAMENTO

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

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

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

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

DETECCIÓN DO TREN

Circuitos de Vía (CdV)

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

Cando o vehículo ferroviario abandona a zona protexida polo circuíto de vía, o circuíto comunica de modo seguro ao enclavamento que a área correspondente quedou desocupada.

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

Contadores de Eixes (CE)

O contador de eixes localiza o tren nunha determinada sección de vía por medio da contabilización do paso de eixes nos extremos da sección. O enclavamento recibe unha información de ocupación ou liberación da sección de vía controlada polo contador de forma segura.

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

BLOQUEOS

Bloqueo de Control Automático (BCA)

A distancia de seguridade mantense regulando a velocidade do tren, de modo que en ningún momento se supere unha velocidade límite, que o maquinista recibe de forma continua mediante sinalización en cabina. Existen diferentes sistemas de BCA na Rede xestionada polo administrador de infraestruturas. Os distintos sistemas dispoñibles detállanse no apartado correspondente a sistemas de seguridade.

Bloqueo de Sinalización Lateral (BSL)

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

Bloqueo de Liberación Automática (BLA)

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

En función das condicións de sinalización e de vía, distínguense varios tipos de Bloqueo de Liberación Automática, de forma análoga ao Bloqueo Automático, que se describe a continuación.

Bloqueo Automático (BA)

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

Os bloqueos existentes en cada liña recóllense nos mapas en documento anexo a esta DR.

2.3.11. SISTEMAS DE CONTROL E XESTIÓN DE TRÁFICO

Da Vinci

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

CRC, Centro de Regulación de Circulación

Centro do administrador de infraestruturas ferroviarias encargado da xestión e do regulamento do tráfico en tempo real.

CTC, Control de Tráfico Centralizado

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

PRO, Posto Rexional de Operacións

Desde el pódese controlar a circulación dunha zona da liña en caso de ser necesario. Considérase o segundo nivel de control da circulación da liña despois do CTC, tendo a mesma funcionalidade, aínda que a súa zona de actuación é limitada.

PLO, Posto Local de Operacións

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

PM, Posto de Mando

Centro específico do administrador de infraestruturas ferroviarias encargado de xestionar e regular o tráfico en tempo real.

2.3.12. SISTEMAS DE COMUNICACIÓN

A circulación de trens por determinadas liñas poderá requirir que os vehículos motores teñan que estar equipados con algún destes sistemas. Isto indicárase no Manual de Capacidades.

Radiotelefonía

Medios de comunicación entre persoal dos vehículos, das estacións, do PM e de plena vía. Inclúense neste concepto, ademais dos sistemas de Tren-Terra e de GSM-R, aqueles que a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria determine expresamente.

GSM-R (Voz e Datos)

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

Tren-Terra

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

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

Por Resolución 5/2021, da AESF, apróbase a "ESPECIFICACIÓN TÉCNICA DE CIRCULACIÓN: SISTEMA DE RADIOTELEFONÍA ANALÓXICA (TREN-TERRA) [ETC TT], e por Resolución 5/2022, da AESF, de xuño de 2022, apróbase a "FICHA TÉCNICA DE CIRCULACIÓN: SISTEMA DE RADIOTELEFONÍA ANALÓXICA (EQUIPO MÓBIL DE RADIO) [ETC EMR]".

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

Neste sentido, a ETC complementa e desenvolve o previsto no Libro Quinto do RCF [L3] (e en particular o Artigo 5.1.1.1.) en relación cos "sistemas de radiotelefonía", definindo os principios básicos e requisitos funcionais mínimos necesarios cos que garantir a compatibilidade entre os diferentes equipos embarcados (Equipo Móbil de Radio) e a rede de radiotelefonía analóxica dispoñible na Rede Ferroviaria de Interese Xeral (RFIG) cunha anchura de 1.000 mm.

2.3.13. SISTEMAS DE CONTROL E PROTECCIÓN DO TREN

A circulación de trens por determinadas liñas poderá esixir que os vehículos motores teñan que estar equipados con algún dos seguintes sistemas. Isto virá indicado no Manual de Capacidades.

As liñas que están equipadas con estes sistemas detállanse nos mapas, en documento anexo a esta DR.

SISTEMAS DE PROTECCIÓN AUTOMÁTICA DO TREN

ERTMS

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

LZB

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

EBICAB

Sistema de protección que supervisa continuamente a velocidade do tren a partir da información específica dos sinais fixos, que recibe a través de balizas. O maquinista deberá cumprir sempre a orde dos sinais fixos e realizar as operacións correspondentes na cabina.

SISTEMAS DE PROTECCIÓN DO TREN

ASFA, Anuncio de Sinais e Freada Automática.

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

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

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

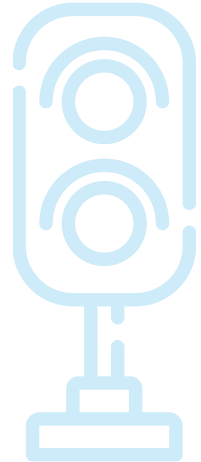
O ASFA está instalado en todas as liñas principais da RFIX titularidade do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias. .

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

Como consecuencia do avance tecnolóxico e do progresivo establecemento do sistema ASFA Dixital, as datas límite nas que é necesario eliminar os equipos embarcados ("apagamento") configurados con versións anteriores e que estes pasen a traballar coa versión de referencia final do sistema (ASFA v4C) son as seguintes:

- Rede de largo métrico (RAM):
Versións anteriores á versión ASFA v4, data límite: **30 de xuño de 2025**.
Versións anteriores á versión ASFA v4C*, data límite: **30 de xuño de 2027**.
- Rede convencional e alta velocidade (CONV e AV):
Versións anteriores á versión ASFA v4, data límite: **30 de xuño de 2029**.
Versións anteriores á versión ASFA v4C*, data límite: **31 de decembro de 2029**.

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



2.3.14. AUTOESTRADAS FERROVIARIAS

Adif-Alta Velocidade está aliñado coa "Estratexia de Mobilidade Segura, Sostible e Conectada" do Ministerio de Transporte, Mobilidade e Axenda Urbana (MITMA) e concretamente co seu Eixe 6, Cadeas Loxísticas Intermodais e Intelixentes, que propón, entre as súas liñas de actuación, o incremento efectivo do transporte ferroviario de mercadorías e, entre os seus obxectivos, o impulso dos servizos da Autoestrada Ferroviaria.

A información sobre estes "corredores ferroviarios" e a dispoñibilidade para comezar a circular por eles irase dando a coñecer para que as Empresas Ferroviarias, Cargadores, Operadores Loxísticos, etc. interesados en desenvolver estes Servizos de "Autoestrada Ferroviaria" poidan valorar os condicionantes necesarios que deben cumprir para poder desenvolver o seu proxecto.

Na actualidade, o corredor Barcelona – Figueras Vilafant – Limite Adif – LFPSA (Ancho 1.435 mm) atópase dispoñible para poder circular con semirremolques de ata 4,00 metros de altura máxima.

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

2.3.15. PROTECCIÓN E SEGURIDADE

Adif-Alta Velocidade encomendou a Adif as actuacións pertinentes en materia de Protección e Seguridade. A área de Protección e Seguridade ten como misión dirixir, coordinar e organizar as actuacións dos recursos humanos e técnicos co fin de preservar o patrimonio da empresa e a seguridade das persoas e das mercadorías, así como dirixir a política de protección civil e controlar o cumprimento da mesma.

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

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

Estas infraestruturas son as seguintes:

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

Existe un Plan Director de Actuacións de Emerxencia (PDAE) que recolle os criterios xerais para a actuación ante as mesmas.

2.4. Restricións de Tráfico

2.4.1. INFRAESTRUCTURAS ESPECIALIZADAS

Co fin de facilitar o proceso de liberalización nas liñas de Alta Velocidade e optimizar o seu uso segundo as prestacións para as que foron construídas, declaráronse como especializadas, de conformidade co disposto no Artigo 3 da Orde FOM/897/2005, do 7 de abril, determinadas liñas coas seguintes características:

- Aptas para a circulación de trens de viaxeiros cunha velocidade tipo ≥ 300 km/h e percorridos superiores a 380 km.

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

LIÑAS ESPECIALIZADAS

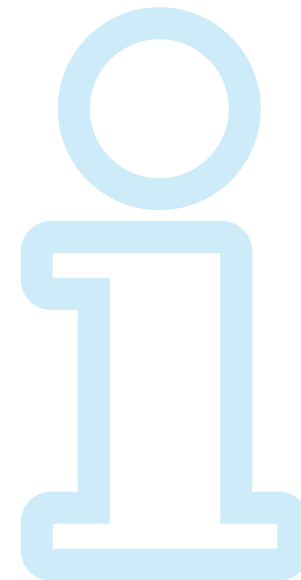
Táboa 1: Característica da especialización das liñas de Alta Velocidade de largo estándar.

ORDE DE PRIORIDADE	CARACTERÍSTICAS
1º	Relacións >380km
2º	Trens a velocidades de 300 km/h o mais

Táboa 2: Liñas declaradas especializadas

NÚM	LIÑA
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 e límite Adif-LFP. SA, a especialización estaría limitada porque circulan trens de mercadorías en largo estándar ao non existir liñas alternativas para ese servizo.



2.4.2. NORMATIVA MEDIOAMBIENTAL

O administrador de infraestruturas e as EE.FF. deberán cumprir o disposto no Real Decreto-lei 15/2022, do 1 de agosto, polo que se aproban medidas urxentes en materia de incendios forestais.

As medidas dirixidas á prevención do risco de incendios forestais por parte do administrador de infraestruturas ferroviarias artículanse no Plan de Prevención de Incendios na Vía e nas súas Proximidades en todo o territorio nacional. Este plan, elaborado de acordo coa normativa de prevención de incendios, delimita as responsabilidades e as accións a desenvolver por cada un dos axentes que interveñen na explotación ferroviaria, e terá que ser revisado e actualizado anualmente.

O Centro de Xestión de Rede H24 do administrador de infraestruturas coordina ás EE.FF. e ás áreas de mantemento da infraestrutura e de xestión de tráfico para reducir ao máximo a posibilidade de incendios. En caso de risco meteorolóxico extremo (altas temperaturas e baixa humidade do aire), a circulación de determinados transportes e trens poderá restrinxirse para determinados percorridos.

Por outra banda, en caso de accidente ou incidente con risco de afectación ao solo ou ás augas por vertedura de substancias contaminantes, o administrador de infraestruturas ferroviarias, como titular dos terreos afectados, estará obrigado a comunicar ás Administracións Públicas competentes o feito, e a actuar conforme aos seus requirimentos e á lexislación vixente en materia de solos contaminados, podendo adoptar as medidas necesarias en materia de restrición do tráfico de trens. As EE.FF. estarán obrigadas a colaborar co administrador de infraestruturas ferroviarias na medida que lles corresponda (xa sexa como causantes do accidente ou como transportistas da substancia contaminante) para restablecer a situación inicial.

Nestes casos aplicárase o procedemento de actuación perante emerxencias que afectan ao medio ambiente, requirindo dunha actuación coordinada a través dun único interlocutor e xestor nesas emerxencias entre as distintas direccións de ADIF e ADIF AV implicadas e/ou os servizos de intervención en emerxencias. Este procedemento establece os criterios xerais de actuación perante emerxencias que afectan directa ou indirectamente ao medio ambiente, como consecuencia de verteduras de substancias susceptibles de producir unha emerxencia ambiental, en todas as súas fases: recepción da emerxencia, aviso, alarma, seguimento, coordinación coa axuda externa e retorno á normalidade, independentemente da orixe do suceso. Os accidentes ou incidentes que causen unha emerxencia ambiental deberán ser comunicados ao órgano corporativo de medio ambiente, para a implantación dos procedementos internos que minimicen o risco, así como para a valoración do suceso. Deste xeito, realizarase a xestión integral das emerxencias ambientais desde a fase de alarma, incluída a xestión da descontaminación do solo afectado ata a obtención, se for o caso, do pronunciamento administrativo da comunidade autónoma correspondente que acredite o fin da descontaminación.



Así mesmo, existe un procedemento de actuación perante incidencias ambientais menores, para aquelas incidencias ambientais susceptibles de ser controladas con medios propios por un reducido número de persoas, aplicando medidas correctoras sinxelas, sen necesidade de activar o Plan de Actuación perante Emerxencias de ADIF e ADIF AV

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

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

Finalmente, o Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana aprobou definitivamente, en xaneiro de 2022, os “Mapas estratéxicos de ruído dos Grandes Eixes Ferroviarios Fase III” (BOE núm. 64, do 16 de marzo de 2022)

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

2.4.3. TRANSPORT DE MERCADERIES PERILLOSES

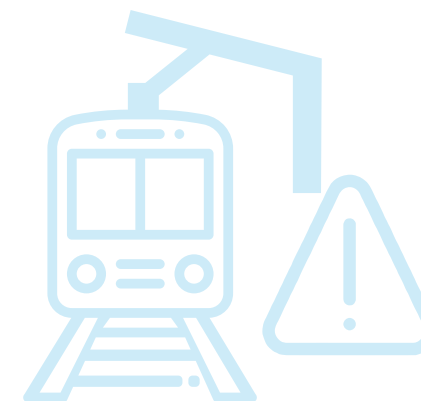
O transporte de mercadorías perigosas na Rede titularidade do administrador de infraestruturas realízase de acordo co disposto no Regulamento relativo ao Transporte de Mercadorías Perigosas por Ferrocarril (RID) vixente en cada momento, así como no Real Decreto 412/2001, do 20 de abril, cuxo Artigo 4 recolle as normas xerais de circulación.

As principais restricións de tráfico contempladas son as seguintes:

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

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

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



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

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

A normativa xeral que afecta a este tipo de transporte pódese consultar na páxina web da 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. RESTRICIÓN A TÚNELES

As restricións de circulación en túneles poden darse por varios motivos de distinta natureza, destacando entre outros os seguintes:

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

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

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

2.4.5. RESTRICIÓN EN PONTES E VIADUTOS

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

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

2.5. Disponibilidade da Infraestrutura

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

As liñas da rede titularidade de Adif-Alta Velocidade atópanse telemandadas mediante CTC.

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

A realización destes traballos pode supoñer restricións inevitables no tráfico. Cando o tráfico ferroviario deba verse afectado irremediamente por tales obras, o administrador de infraestruturas procurará producir as menores perturbacións posibles, e promoverán melloras na infraestrutura que redunden nun mellor servizo por parte do administrador de infraestruturas. Ver apartado 4.3 Asignación de Capacidade para Mantemento, Renovación e Melloras na Rede titularidade do Administrador de Infraestruturas, no Capítulo 4 deste documento.

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

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

Este documento actualízase periodicamente coa información das sesións TOC, que son as que definen e acordan a programación de actuacións e obras na infraestrutura.



2.6. Desenvolvemento da Infraestrutura

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

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

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

2.6.1. ACTUACIÓNS PREVISTAS

Relación das actuacións máis significativas en execución e redacción de proxecto á data de aprobación da Declaración sobre a Rede:

Corredor Mediterráneo: Castellón-Tarragona.

Año 2024: Obras en curso

Año 2025: Obras en curso

Corredor Mediterráneo: Castellón-Valencia. Fase II.

Año 2024: Obras en curso / Expediente de posta en servizo con ASFA / En servizo con ASFA

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

Año 2024: Obras en curso

Año 2025: Obras en curso / Fase de probas

Corredor Mediterráneo: Xátiva -La Encina. Cambio de largo e renovación de vía.

Año 2024: Obras en curso

Año 2025: Obras en curso / Posta en servizo (ASFA)

Corredor Mediterráneo: Xátiva -La Encina. ERTMS N2.

Año 2024: Obras en curso

Año 2025: Obras en curso / Fase do probas



Conexión ferroviaria da nova estación de Alta Velocidade co centro urbano de Elche

Ano 2024: Redacción do proxecto / Licitación de obras

Ano 2025: Licitación de obras / Obras en curso

Corredor Mediterráneo. San Isidro-Alicante e Variante de conexión da nova Estación de Elche co centro urbano.

Ano 2024: Redacción do proxecto

Ano 2025: Redacción de proxectos

Canle de Acceso para a integración da Alta Velocidade en Valencia

Ano 2024: Obras en curso

Ano 2025: Obras en curso

ERTMS N2 LAV Madrid-Lleida

Ano 2024: Expediente de posta en servizo / En servizo

Remodelación da Estación de Valencia-Joaquín Sorolla

Ano 2024: Obras en curso

Ano 2025: Obras en curso

Estación de Ourense

Ano 2024: Obras en curso

Ano 2025: Obras en curso

Remodelación da estación de A Coruña

Ano 2024: Obras en curso

Ano 2025: Obras en curso

Novo edificio de viaxeiros da estación de Santiago de Compostela

Ano 2024: Obras en curso/En servizo

Acceso ferroviario ao porto exterior de A Coruña en Punta Langosteira

Ano 2024: Obras en curso

Ano 2025: Obras en curso

Electrificación Bifurcación Redondela / Bifurcación Arcade

Ano 2024: Licitación das obras / Obras en curso

Ano 2025: Obras en curso/Arquivo de posta en servizo

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

Ano 2024: Obras finalizadas

LAV León-La Robla

Ano 2024: Obras en curso / Fase de probas / Expediente de posta en servizo (largo ibérico)

Ano 2025: Obras en curso terceiro carril (largo estándar) / Expediente Posta en Servizo en largo estándar

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

Ano 2024: En servizo (largo ibérico)

Ano 2025: Obras en curso (largo estándar)

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

Ano 2024: Obras en curso

Ano 2025: Obras en curso

LAV Palencia-Santander: Nogales de Pisuerga-Reinosa

Ano 2024: Redacción de proxectos

Ano 2025: Redacción de proxecto

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

Ano 2024: Obras en curso

Ano 2025: Obras en curso

LAV Valladolid-Palencia-León. Acceso ferroviario sur a Palencia. Control, Mando e Sinalización.

Ano 2024: Obras en curso

Ano 2025: Obras en curso

Plataforma de conexión das LAV Madrid-Valladolid e Madrid-Olmedo-Zamora-Galicia na zona de Olmedo (Valladolid) Fase 1.

Ano 2024: Obras en curso

Ano 2025: Obras en curso

Plataforma de conexión das LAV Madrid-Valladolid e Madrid-Olmedo-Zamora-Galicia na zona de Olmedo (Valladolid) Fase 1. Control, Mando e Sinalización

Ano 2024: Licitación de obra

Ano 2025: obra en curso

LAV Zaragoza-Pamplona: Castejón-Tafalla

Ano 2024: Obras en curso

Ano 2025: Obras en curso

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

Ano 2024: Obras en curso

Ano 2025: Obras en curso

Proxecto de Construción da Plataforma da Liña de Alta Velocidade da Conexión Madrid-País Vasco-Fronteira Francesa. Tramo: Burgos-Vitoria

Ano 2024: Redacción de proxectos

Ano 2025: Redacción de proxectos

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

Ano 2024: Obras en curso

Ano 2025: Obras en curso

LAV Vitoria-Bilbao-San Sebastián: Bergara-Astigarraga

Ano 2024: Obras en curso / Finalización obras plataforma

Ano 2025: Obras en curso (montaxe de vía e electrificación) / Redacción de proxecto (CMS)

Instalación de GSM-R na LAV Vitoria-Bilbao-San Sebastián

Ano 2024: Redacción proxecto

Ano 2025: Redacción proxecto / Licitación obras

Estación de Atotxa en San Sebastián

Ano 2024: Obras en curso

Ano 2025: Expediente Posta en Servizo / En servizo

NOTA: Obras da nova estación de Atotxa en execución por ETS (Gobierno Vasco)

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

Ano 2024: Redacción de proxectos

Ano 2025: Redacción de proxectos

Implantación de terceiro carril no traxecto: Astigarraga-Irún

Ano 2024: Obras en curso

Ano 2025: Obras en curso

Estación de Irún e Pasarela sobre praia de vías

Ano 2024: Obras en curso

Ano 2025: Obras en curso

Conexión da Liña de Alta Velocidade Burgos-Vitoria coa Integración do Ferrocarril na cidade de Vitoria-Gasteiz. Fase II Accesos a Vitoria-Gasteiz

Ano 2024: Obras en curso/En servizo

LAV Murcia-Almería: Estación de Murcia-Lorca

Ano 2024: Obras en curso

Ano 2025: Obras en curso

LAV Murcia-Almería: Integración en Lorca

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

Ano 2025: Obras en curso

LAV Murcia-Almería: Lorca-Almería

Ano 2024: Obras en curso

Ano 2025: Obras en curso

Instalación de GSM-R na LAV Murcia-Almería

Ano 2024: Licitación / Obras en curso

Ano 2025: Obras en curso

LAV Murcia-Cartagena: Riquelme-Torrepacheco

Ano 2024: Obras en curso

Ano 2025: Obras en curso

LAV Murcia-Cartagena: Torrepacheco-Cartagena

Ano 2024: Obras en curso

Ano 2025: Obras en curso

LAV Madrid-Sevilla. Renovación das instalacións de sinalización, ERTMS, detectores de caída de obxectos e telecomunicacións fixas da LAV Madrid-Sevilla

Ano 2024: Obras en curso

Ano 2025: Obras en curso

LAV Madrid-Sevilla. Renovación integral da infraestrutura

Ano 2024: Obras en curso

Ano 2025: Finalización de obras / En servizo

LAV Madrid-Sevilla. Renovación de elementos da LAC e electrificación

Ano 2024: Obras en curso

Ano 2025: Obras en curso / Finalización de obras

LAV Antequera-Granada. Tramos: Variante de Loja-Río Frío

Ano 2024: Obras en curso

Ano 2025: Obras en curso

LAV Antequera-Granada. Tramos: Variante de Loja-A92

Ano 2024: Licitación / Obras en curso

Ano 2025: Obras en curso

LAV Antequera-Granada. Tramos: Variante de Loja-Valle del Genil

Ano 2024: Licitación das obras / Adjudicación de obras / Obras en curso.

Ano 2025: Obras en curso

LAV Antequera-Granada. Mellora Permeabilidade. TM Loja por Afección LAV Antequera-Granada e Mellora de Servizos ao Viaxeiro.

Ano 2024: En servizo

Obras de conexión LAV Madrid-Sevilla e Córdoba-Málaga. Bypass de Almodóvar. Almodóvar del Río (Córdoba)

Ano 2024: Obras en curso/Posta en servizo

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

Ano 2024: Obras en curso

Ano 2025: Obras en curso

LAV Madrid-Extremadura Montaxe de vía. Tramo: Oropesa / Talayuela-Plasencia

Ano 2024: Obras en curso (base de montaxe)

Ano 2025: Finalización de obras (base de montaxe)

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

Ano 2024: Licitación de obras

Ano 2025: Obras en curso

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

Ano 2024: Obras en curso / Fase de probas / Expediente de posta en servizo (ERTMS)

Ano 2025: En servizo

LAV Madrid-Extremadura: Plasencia-Badajoz. Electrificación

Ano 2024: En servizo

Duplicación da estrada Mérida-Aljucén

Ano 2024: Licitación de obras / Obras en curso

Ano 2025: Obras en curso

Estación de Chamartín. Sección AV-Largo estándar

Ano 2024: Obras en curso

Ano 2025: Obras en curso

Conexión entre a LAV Madrid-Levante e a LAV Madrid-Barcelona

Ano 2024: Obras en curso

Ano 2025: Obras en curso

Novo acceso á terminal T4 de Barajas en largo estándar (terceiro carril)

Ano 2024: Obras en curso

Ano 2025: Fase de probas / Expediente Posta en Servicio

Conexión novo acceso en largo estándar ao aeroporto coa cabeceira norte da estación de alta velocidade de Chamartín.

Ano 2024: Redacción de proxectos

Ano 2025: Redacción de Proxecto / Licitación de obras

Estación de Atocha. Construción Vías AV 16 e 17

Ano 2024: Obras en curso

Ano 2025: Obras en curso

Remodelación da Estación de Atocha. Fase II

Ano 2024: Obras en curso

Ano 2025: Obras en curso

Estación da Sagrera: Estrutura, Accesos e Sector Sant Andreu

Ano 2024: Obras en curso

Ano 2025: Obras en curso

Proxecto Construtivo de mellora de capacidade mediante 2 vías mango e a renovación do sistema de electrificación da plataforma de vías entre Puerta de Atocha e as instalacións de mantemento de Cerro Negro

Ano 2024: Redacción de Proxecto / Licitación de obras

Ano 2025: Obras en curso

Redacción do Proxecto Construtivo e execución das obras de adecuación das instalacións de seguridade da dependencia de Pontecesures e bloqueos no trazado da liña 818 Vilagarcía de Arousa – Bif. Angueira

Ano 2024: Obras en curso

Ano 2025: Obras en curso

Para consultar o conxunto de actuacións en proceso de definición, visite a seguinte

ligazón:

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



2.6.2. ACTUALIZACIÓN DE ACTIVOS DA RFIG PROPIEDAD DE ADIF-ALTA VELOCIDADE

Desde a publicación da anterior edición da Declaración sobre a Rede, as novidades máis importantes na modernización da Rede titularidade de ADIF-Alta Velocidade foron as seguintes:

MODIFICACIÓNS EN SISTEMAS DE SEGURIDADE NA CIRCULACIÓN E XESTIÓN DE TRÁFICO.

- Liña 040, Madrid Chamartín Clara Campoamor - Valencia Joaquín Sorolla, substitución do bloqueo de control automático (BCA) por bloqueo de sinalización lateral (BSL) entre Bif. Xátiva e Valencia Joaquín Sorolla (4,474 km)
- Liña 080, Burgos Rosa Manzano - Madrid Chamartín Clara Campoamor, incremento do nivel 2 de ERTMS en 45,425 km. entre Bif. Medina e Valladolid Campo Grande, quedando dotado este traxecto de niveis 1 e 2 de ERTMS.
- Liña 076, Cambiador Valdestillas - Bif. Cambiador de Valdestillas, incremento de 0,953 km. de nivel 2 de ERTMS, quedando dotado este enlace con niveis 1 e 2 de ERTMS.

NOVOS TRAMOS POSTOS EN SERVIZO

- **Desenvolvemento da liña de alta velocidade Madrid – Extremadura – Fronteira Portuguesa:**
 - * Liña 026, queda definida entre Plasencia e Bif. San Nicolás (175,285 km) ao poñerse en servizo os seguintes traxectos de largo ibérico que conforman o chamado baipás de Mérida:
 - * Bif. Peñas Blancas – Bif. Granja Las Encinas (15,358 km de bloqueo automático en vía única electrificada e control de tráfico centralizado BAU con CTC); Bif. Granja Las Encinas – Bif. La Isla (6,169 km de bloqueo automático en vía dobre banalizada electrificada con control de tráfico centralizado BAB con CTC) e a duplicación de vía entre Bif. La Isla e a chegada a Montijo (10,889 km de bloqueo automático en vía dobre banalizada electrificada con control de tráfico centralizado BAB con CTC). Todos eles equipados con sistema Asfa e comunicación GSM-R.
 - * A liña 026 enlaza en Bif. San Nicolás coa liña 520 (procedente de Mérida) para chegar a Badaxoz.
 - * Estes cambios supoñen a integración na liña 026 das liñas 538 Plasencia – Bif. San Estebán, 626 Cáceres Ag. Km, 82,2 Bif. Peñas Blancas e 926 Bif. La Isla – Bif. San Nicolás, cuxos códigos desaparecen dos Catálogos de liñas de Adif AV.
 - * Así mesmo, a liña 518 pasa a estar definida entre Cáceres Ag. km 82,2 e Bif. Los Romanos, quedando integrado na liña 026 o traxecto entre Bif. Casa la Torre e Cáceres Ag. km 82,2.
 - * Liña 510 Bif. Granja Las Encinas – Aljucén (1,487 km), en servizo o novo trazado desta liña (anteriormente definida entre Bif. Peñas Blancas – Aljucén) que conecta co baipás de Mérida. Con esta nova conexión, a anterior trazado Bif. Peñas Blancas – Aljucén (17,348 km) queda fóra de explotación.

OUTROS.

- Liña 040, Madrid Chamartín Clara Campoamor - Valencia Joaquín Sorolla. No marco do desenvolvemento do proxecto da Canle de Acceso de Valencia e co fin de liberar espazo para a execución das obras necesarias do futuro túnel integrador da infraestrutura ferroviaria, realizáronse as obras da primeira fase, consistentes no desvío da liña de alta velocidade á súa chegada a Valencia nuns 850 m. que decorren en paralelo ao trazado anterior.
- Posta en servizo das liñas de enlace co cambiador de Granada:
 - * Liña 490, Granada Ag. km 53,273 – Cambiador de Granada (0,400 km), desde o lado Moreda.
 - * Liña 492, Cambiador de Granada – Granada Ag. km 54,289 (0,600 km), desde o lado Granada.

Ambos os enlaces son de vía única e están dotados de Asfa e sistema de comunicación Tren Terra.



3

CONDICIONES DE ACCESO

3.1. Introducción

3.2. Requisitos Xerais de Acceso

3.3. Acordos Contractuais

3.4. Requisitos de Acceso Específicos

ÍNDICE

3.2.1. REQUISITOS PARA A SOLICITUDE DE ADXUDICACIÓN DE CAPACIDADE DE INFRAESTRUTURA DE CAPACIDADE EN INSTALACIÓNS DE SERVIZO	64
3.2.2. CONDICIÓNS DE ACCESO Á INFRAESTRUTURA FERROVIARIA DE ADIF-ALTA VELOCIDADE	66
3.2.3. LICENZAS E HABILITACIÓNS	67
3.2.4. CERTIFICADO DE SEGURIDADE ÚNICO	67
3.2.5. RESPONSABILIDADE CIVIL E SEGUROS	69
3.2.6. PLAN DE ASISTENCIA A VÍTIMAS DE ACCIDENTES FERROVIARIOS	69
3.3.1. ACORDOS MARCO	70
3.3.2. CONTRATOS CON EE.FF.	70
3.3.3. CONTRATOS COS SOLICITANTES NON EE.FF.	71
3.3.4. TERMOS XERAIS E CONDICIÓNS	71
3.4.1. REQUISITOS TÉCNICOS DO MATERIAL	71
3.4.2. REQUISITOS DE PERSOAL FERROVIARIO	73
3.4.3. TRANSPORTES EXCEPCIONAIS	75
3.4.4. TRANSPORTES DE MERCADORÍAS PERIGOSAS	76
3.4.5. TRENS DE PROBAS E OUTROS TRENS ESPECIAIS	76



3.1. Introducción

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

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

3.2. Requisitos Xerais de Acceso

En conformidade cos artigos 49 e 66 da LSF, poden acceder á RFIG xestionada polo administrador de infraestruturas ferroviarias nas condicións determinadas para esta, as EE.FF. con Licenza e Certificado de Seguridade único expedidos pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria ou pola Axencia Ferroviaria da Unión Europea, en conformidade co disposto no artigo 21 do Real Decreto 929/2020, do 27 de outubro, sobre seguridade operacional e interoperabilidade ferroviarias.

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

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

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

Toda empresa ferroviaria que dispoña de licenza, certificado de seguridade e capacidade adxudicada, antes de prestar servizos comerciais, deberá subscribir coa Dirección de Seguridade e Autoprotección do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias un Protocolo de Coordinación en materia de autoprotección e seguridade, en conformidade co indicado no Regulamento Delegado (UE) 2018/762 da Comisión, do 8 de marzo de 2018, polo que se establecen métodos comúns de seguridade sobre os requisitos do sistema de xestión da seguridade, en conformidade coa Directiva (UE) 2016/798, do Parlamento Europeo e do Consello, que no seu anexo II, Requisitos do sistema de xestión da seguridade relativos aos administradores de infraestruturas, punto 5.5, Xestión das situacións de emerxencia, apartado 5.5.7, establece que:



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

Os administradores de infraestruturas ferroviarias, de conformidade co disposto de forma regulamentaria e co fin de protexer as súas lexítimas expectativas en materia de ingresos e a futura utilización da infraestrutura que xestionen, poderán impoñer requisitos aos candidatos sempre que sexan adecuados, transparentes e non discriminatorios.

Tales requisitos especificaranse na declaración sobre a rede e referiranse exclusivamente á idoneidade para presentar ofertas conformes para a obtención de capacidade de infraestrutura e a prestación de garantías económicas, que non poderán exceder un máximo adecuado, proporcional ao nivel de actividade que prevexa o candidatoi. (art. 35 de la LSF).

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

3.2.1.1. ADXUDICACIÓN DE CAPACIDADE DE INFRAESTRUTURA

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

Entre os requisitos máis importantes a cumprir destacan a necesidade de dispoñer de:

- Licenza de Empresa Ferroviaria
- Certificado de seguridade único
- A Asignación da Capacidade de Infraestrutura necesaria
- Plan de Continxencias
- Protocolo de coordinación en materia de autoprotección e seguridade subscrito coa Dirección de Seguridade e Autoprotección do administrador de infraestruturas.

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

1. As empresas ferroviarias e as agrupacións empresariais internacionais que constitúan as ditas empresas.
2. Así mesmo, as Administracións públicas con competencias en materia de transporte ferroviario que teñan interese de servizo público na adquisición de capacidade, así como os consignatarios, cargadores e aquelas empresas de transporte e operadores de transporte que, sen ter a consideración de empresas ferroviarias, teñan interese comercial na adquisición de capacidade, poderán solicitar a capacidade de infraestrutura na forma e cos requisitos establecidos nos regulamentos.
3. Nestes casos, para utilizar a capacidade de infraestrutura, os candidatos deberán designar unha empresa ferroviaria e comunicar esta circunstancia ao administrador de infraestruturas. (art. 34.2 de la LSF).

O dereito de uso da capacidade de infraestrutura será adxudicado polo administrador de infraestruturas ferroviarias e, unha vez atribuído a un candidato, non poderá cederse a outra empresa. Non se considera cesión a utilización da capacidade por parte dunha empresa ferroviaria que opere por conta dun candidato adxudicatario

de capacidade que non sexa empresa ferroviaria. En todo caso, queda prohibido todo negocio xurídico sobre a capacidade de infraestrutura adxudicada (Art. 38 da LSF e Art. 47 do RSF). A venda ou cesión de accións ou participacións que supoñan un cambio de control sobre o candidato adxudicatario quedará sometida á autorización do administrador de infraestruturas ferroviarias para os efectos de avaliar se constitúe un negocio xurídico sobre a capacidade de infraestrutura ferroviaria.

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

O modelo de solicitude de Capacidade Nacional está dispoñible en formato electrónico na ligazón correspondente á DR que se publica na páxina web de Adif- Alta Velocidade, www.adifaltavelocidad.es Ver Anexo C.

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

Ademais, e en todo caso, as EE.FF. están obrigadas a presentar unha copia auténtica, art. 27 da Lei 39/2015, compulsada do correspondente Certificado de Seguridade do que sexan titulares, polo que se acredita que a empresa ferroviaria ten establecido un sistema propio de xestión da seguridade e está en condicións de cumprir os requisitos fixados nas especificacións técnicas que a afectan, así como outras disposicións pertinentes da lexislación comunitaria e das normas nacionais de seguridade, co fin de controlar os riscos e prestar servizos de transporte na rede de forma segura, así como para coñecer e cumprir a normativa de Seguridade na Circulación, en particular o Regulamento de Circulación Ferroviaria (RCF) e demais normativa vixente que lles afecte (ver Anexo E), e estar ao corrente dos pagos derivados das obrigas económicas contraídas co administrador de infraestruturas e ter vixentes as pólizas do seguro de responsabilidade civil.

3.2.1.2. ADXUDICACIÓN DE CAPACIDADE NAS INSTALACIÓNS DE SERVIZO

A utilización das instalacións de servizo levará consigo a pertinente solicitude de capacidade por parte da empresa ferroviaria e doutros candidatos ao administrador de infraestruturas ferroviarias, quen levará a cabo a asignación segundo criterios transparentes e non discriminatorios. Para cada instalación de servizo solicitada e con carácter previo ao inicio da realización do servizo, a empresa ferroviaria ou outros candidatos deberán dar a súa conformidade ás condicións da instalación co fin de preservar a explotación ordenada, eficiente e segura das instalacións.

Para tal efecto, o administrador de infraestruturas ferroviarias fará públicos os criterios da asignación de capacidade e as condicións de uso das instalacións na declaración sobre a rede (Ver Capítulo 7 e as Fichas Descritivas das instalacións de servizo, que están dispoñibles como anexo deste documento, na aplicación PISERVI).

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

3.2.2. CONDICIÓN DE ACCESO Á INFRAESTRUTURA FERROVIARIA DE ADIF-ALTA VELOCIDADE

Enténdese por transporte ferroviario, para os efectos da LSF, o transporte realizado por empresas ferroviarias utilizando vehículos axeitados que circulen pola Rede Ferroviaria de Interese Xeral.

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

De conformidade co Artigo 5 do R.D. 929/2020, á circulación sobre a Rede Ferroviaria de Interese Xeral aplicaráselle o Regulamento de Circulación Ferroviaria aprobado polo Real Decreto 664/2015, do 17 de xullo, as normas que en materia de seguridade aprobe o Ministro de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, e as disposicións para o desenvolvemento do Regulamento de Circulación Ferroviario previstas nel.

TRÁFICO NACIONAL E INTERNACIONAL DE MERCADORÍAS

De acordo co establecido na normativa española e da UE, o transporte de mercadorías está liberalizado. En consecuencia, calquera Candidato radicado no Estado Español ou noutro Estado membro da UE provisto da correspondente licenza de empresa ferroviaria ou habilitación e certificado de seguridade único, emitido pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria da Unión Europea, en conformidade co disposto no artigo 21 do Real Decreto 929/2020, do 27 de outubro, sobre seguridade operacional e interoperabilidade, pode solicitar ao administrador de infraestruturas ferroviarias adxudicación de capacidade de infraestrutura para a realización deses servizos de transporte, seguindo o procedemento establecido.

No momento da adxudicación, as empresas ferroviarias que vaian realizar o transporte deberán contar co seu material rodante e persoal de condución debidamente habilitado, en conformidade co establecido no art. 21 do Real Decreto 929/2020, do 27 de outubro.

TRÁFICO NACIONAL E INTERNACIONAL DE VIAXEIROS

A aprobación polo Parlamento Europeo e o Consello da Directiva 2016/2370/UE, do 14 de decembro, que modifica a Directiva 2012/34/UE, no que se refire á apertura do mercado dos servizos nacionais de transporte de viaxeiros por ferrocarril e ao goberno das infraestruturas ferroviarias, supuxo abrir á competencia a explotación dos servizos nacionais de transporte ferroviario de viaxeiros.

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

Este dereito poderá verse limitado no caso de que os contratos de servizos públicos cubran o mesmo itinerario ou un itinerario alternativo e se poña en perigo o equilibrio económico destes contratos. Correspóndelle ao organismo regulador determinar que o equilibrio económico dun contrato de servizo público pode verse en perigo por causa do servizo de transporte de viaxeiros que pretenda explotar o candidato.

3.2.3. LICENZAS E HABILITACIÓNS

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

Os requisitos para a obtención están regulados no Título IV, Capítulo II, Art. 50, da Lei do Sector Ferroviario e no Título III, Capítulos II e III, do RSF (RD 2387/2004, do 30 de decembro). Para máis información deberán dirixirse a:

Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria

Plaza de los Sagrados Corazones 7- 28036 Madrid

<https://www.seguridadferroviaria.es/>

3.2.4. CERTIFICADO DE SEGURIDADE ÚNICO

De conformidade co Artigo 21 do Real Decreto 929/2020, do 27 de outubro, de seguridade e interoperabilidade ferroviarias, toda empresa ferroviaria que desexe prestar un servizo de transporte ferroviario na Rede Ferroviaria de Interese Xeral deberá estar en posesión dun certificado de seguridade único, expedido por:

- a) Axencia Ferroviaria da Unión Europea, que expedirá un certificado de seguridade único ás empresas ferroviarias cando o ámbito de operación abarque máis dun Estado membro da Unión Europea e cando o ámbito de operación se limite á Rede Ferroviaria de Interese Xeral salvo no suposto previsto no punto b).
- b) Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria cando o ámbito de actuación se limite á Rede Ferroviaria de Interese Xeral e así o solicite a empresa.

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



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

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

Para máis información deberán dirixirse 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>

onde se inclúe unha guía para a solicitude de certificados de seguridade.



3.2.5. RESPONSABILITAT CIVIL I ASSEGURANCES

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

Igualmente, no Art. 91 do RSF especificase que os cargadores e os destinatarios das mercadorías que se ocupen de efectuar a súa entrega ou recollida nunha Terminal de Transporte de Mercadorías deberán estar autorizados para poder acceder á dita instalación cos vehículos adecuados, sempre que estea cuberta, polo correspondente seguro, a responsabilidade civil na que poidan incidir polos danos e perdas que puidesen causar.

Así mesmo, os propietarios de vagóns de mercadorías ou coches de viaxeiros que os entreguen ás empresas ferroviarias para o seu transporte deberán contar cun seguro de responsabilidade civil que cubra os danos a persoas, infraestruturas ferroviarias ou a terceiros que poidan ocasionar no caso de verse implicados nun accidente ferroviario que teña lugar por causas imputables a eles derivadas do seu incumprimento da normativa que lles sexa de aplicación.

3.2.6. PLAN DE ASISTENCIA A VÍTIMAS DEACCIDENTES FERROVIARIOS

De conformidade co Artigo 63 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, e co Real Decreto 627/2014, do 18 de xullo, as empresas ferroviarias que presten servizos de transporte de viaxeiros de competencia estatal están obrigadas a ter, no momento de inicio das súas actividades, un plan de asistencia ás vítimas de accidentes ferroviarios e aos seus familiares que incluírá, polo menos, a asistencia prevista nos artigos recollidos no Capítulo III do citado Real Decreto. O dito plan poderá formar parte doutro que a empresa teña establecido para fins análogos.

A Dirección Xeral de Transportes Terrestres é o órgano encargado de aprobar os plans das empresas ferroviarias de asistencia ás vítimas de accidentes e aos seus familiares, verificando que se axustan ao establecido no Real Decreto 627/2014, do 18 de xullo, e que se acredita suficientemente a garantía das medidas previstas neles.

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

3.3. Acordos Contractuais

3.3.1. ACORDOS MARCO

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

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

As características do acordo marco están recollidas no Capítulo 4 e no Anexo I.

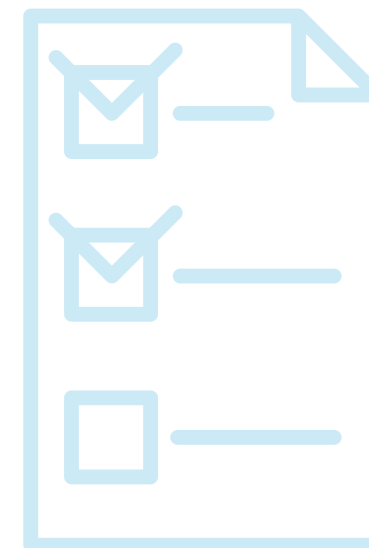
Actualmente existen Acordos Marco coas seguintes empresas:

Para o transporte de viaxeiros, RENFE Viajeros S.M.E., S.A.; Intermodalidad de Levante S.A. (ILSA) e OUIGO ESPAÑA, S.A.U.

3.3.2. CONTRACTES AMB EFS

O Anexo I inclúe os distintos modelos de contratos:

- Para o servizo SC-2, subministración de enerxía eléctrica de tracción
- Para o servizo SB-2, subministración de combustible
- Para a celebración de Acordos Marco
- Para o servizo SB-7, local para o servizo de venda de billetes e información atendido
- Para o servizo SB-8, espazo para máquinas de venda de billetes e información
- Para o servizo SB-9, local para o persoal de servizos a bordo
- Para o servizo SX-4, espazos para prestar servizos de atención e información puntual
- Para o servizo SX-5, espazo en plataformas para almacenamento de equipamentos móbiles
- Para o servizo SX-6, control comercial previo de acceso a trens
- Para o servizo SX-7, espazo para a atención de última hora
- Para o servizo SX-8, armarios en vestiarios de uso compartido
- Para o servizo SX-9, Xestión de Obxectos Perdidos
- Para o servizo SX-10, local para a atención preferente a clientes
- Para o servizo SX-12, Servizo ADIF sobre asistencia a persoas con discapacidade e/ou mobilidade reducida para a subida e baixada de trens



3.3.3. CONTRATOS COS SOLICITANTES NON EE.FF.

Non aplica.

3.3.4. TERMOS XERAIS E CONDICIÓNS

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

3.4. Requisitos de Acceso Específicos

3.4.1. REQUISITOS TÉCNICOS DO MATERIAL

O Real Decreto 929/2020, do 27 de outubro, sobre seguridade e interoperabilidade ferroviarias, establece en su art. 122 que os vehículos que vaian circular pola Rede Ferroviaria de Interese Xeral precisarán de:

- a) A posta no mercado dos seus subsistemas móbiles.
- b) Unha autorización para a posta no mercado do vehículo expedida pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria ou pola Axencia Ferroviaria da Unión Europea de acordo co establecido na normativa da Unión Europea.
- c) As comprobacións antes da súa utilización.
- d) A inscrición nun dos rexistros.

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

Toda autorización de posta no mercado de vehículos deberá estar avalada por unha autorización de tipo de vehículo. Se a solicitude de autorización de posta en mercado dun vehículo non conta cun tipo rexistrado no Rexistro europeo de tipos autorizados de vehículos, a autorización de tipo de vehículo deberá expedirse adicionalmente coa mesma área de uso. Unha vez concedida a autorización de tipo de vehículo, o solicitante rexistrase como titular da devandita autorización de tipo de vehículos.

As autorizacións de posta no mercado de vehículos serán emitidas de acordo co establecido no Regulamento de Execución (UE) 2018/545 da Comisión, do 4 de abril de 2018, polo que se establecen as disposicións prácticas relativas á autorización de vehículos ferroviarios e ao proceso de autorización de tipo de vehículos ferroviarios de acordo coa Directiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeo e do Consello.

A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá, cando proceda e nos casos en que a área de uso estea circunscrita exclusivamente á Rede Ferroviaria de Interese Xeral, conceder autorizacións de tipos de vehículo co mesmo procedemento establecido no Artigo 127 do RD 929/2020. A solicitude de autorización para un tipo de vehículos e a información sobre todas as solicitudes, as etapas dos procedementos correspondentes e os seus resultados, así como, se é o caso, as peticións e resolucións sobre recursos expostos, presentaranse sempre a través do portelo único da Unión Europea.

Así mesmo, de conformidade co Artigo 132 do RD 929/2020, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria colaborará coa Axencia Ferroviaria da Unión Europea na avaliación dos expedientes de autorizacións de posta no mercado de vehículos cuxa área de uso inclúa un ou varios Estados membros e á Rede Ferroviaria de Interese Xeral total ou parcialmente.

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

O Regulamento de Execución (UE) 2019/779 da Comisión, do 16 de maio de 2019, establece un sistema de certificación para as entidades encargadas do mantemento, incluídas as funcións de mantemento descritas no artigo 14, apartado 3, da Directiva (UE) 2016/798. Aplícase a todos os vehículos e introduce a posibilidade de certificación das funcións de mantemento externalizadas.

Resolución 4/2023 da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, pola que se actualizan as referencias normativas da “Instrución Ferroviaria: Especificacións Técnicas de material rodante ferroviario para a entrada do servizo de unidades autopropulsadas, locomotoras e coches”.

Resolución 7/2024 da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, pola que se actualizan as referencias normativas da “Instrución Ferroviaria: Especificacións Técnicas de Material Rodante Ferroviario para a entrada en servizo de unidades autopropulsadas, locomotoras e coches (IF MR ALC-20).

Para máis información deberán dirixirse:

European Union Agency for Railways (EUAR)

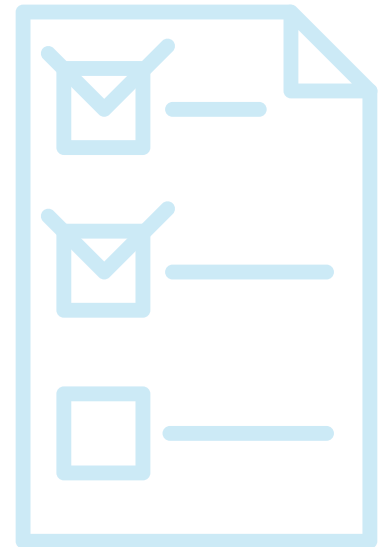
https://www.era.europa.eu/applicants/applications-single-safety-certificates_en

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>

onde se inclúe unha guía para a solicitude de certificados de seguridade.



INSPECCIÓN DE VEHÍCULOS

De conformidade co el art. 136 del Real Decreto 929/2020, do 27 de outubro, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá inspeccionar os vehículos que estean autorizados para circular pola Rede Ferroviaria de Interese Xeral en calquera momento.

En relación co material rodante que circula pola Rede Ferroviaria de Interese Xeral, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, de conformidade cos convenios de colaboración, poderá solicitar a asistencia técnica e operativa do Administrador de infraestruturas ferroviarias para a realización das citadas inspeccións en virtude dun acordo de colaboración subscrito entre ambas as entidades. O Administrador de infraestruturas deberá aportar os medios que se requiran para este fin nos prazos e condicións establecidos no acordo.

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

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

- a) Ordenar a inmovilización do material, incoando o procedemento de suspensión ou revogación establecido no Real decreto 929/2020.
- b) Ordenar ao titular do vehículo inspeccionado que realice as operacións de mantemento oportunas nun prazo determinado.

Todo o anterior sen prexuízo da capacidade do administrador de infraestruturas ferroviarias de paralizar a circulación dun vehículo se se aprecia que pode pór en perigo a seguridade.

Correspóndelles aos administradores de infraestruturas o exercicio da potestade policial en relación coa circulación ferroviaria, o uso e a defensa da infraestrutura co fin de garantir a seguridade no tráfico e a conservación da infraestrutura, as instalacións e os medios materiais de calquera clase necesarios para a súa explotación. Así mesmo, controlarán o cumprimento das obrigas que tendan a evitar calquera clase de dano, deterioración das vías, risco ou perigo para as persoas, así como o respecto das limitacións impostas en relación cos terreos inmediatos ao ferrocarril de acordo co establecido no artigo 104 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, e no artigo 153 do Real Decreto 929/2020.

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

3.4.2. REQUISITOS DO PERSOAL FERROVIARIO

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

HABILITACIÓ Y FORMACIÓ

Os administradores de infraestruturas e as empresas ferroviarias serán responsables, de acordo coa lexislación vixente, da formación e cualificación dos seus empregados e daquelas outras persoas que realicen para eles traballos que poidan afectar potencialmente á seguridade na circulación.

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

Así mesmo, mediante a Orde FOM/679/2015, do 9 de abril, pola que se modificou a Orde FOM/2872/2010, determínanse as condicións para a obtención dos títulos habilitantes que permiten o exercicio das funcións do persoal ferroviario relacionadas coa seguridade na circulación, así como o réxime dos centros homologados de formación e dos de recoñecemento médico dese persoal. Por outra banda, a Resolución do 23 de decembro de 2015, da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, establece os itinerarios formativos básicos e a carga lectiva mínima dos programas formativos para as habilitacións de persoal ferroviario, que se impartirán en centros homologados de formación de persoal ferroviario.

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

IDIOMA

As ordes, circulares, comunicacións e consignas de circulación que se produzan no ámbito da Rede xestionada polo administrador de infraestruturas realizarase en castelán, en conformidade co sinalado no art. 5.6 do Real decreto 929/2020. Neste sentido e de acordo co establecido nas Directivas da Unión Europea, así como nas Normas de Circulación e nas comunicacións relacionadas coa Seguridade na Circulación, o persoal ferroviario que deba relacionarse co Administrador de Infraestruturas deberá comprender perfectamente o castelán e empregará esta lingua con corrección para comunicarse.

EXCEPCIÓN LINGÜÍSTICA EN SECCIÓNS FRONTEIRIZAS

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

- A empresa ferroviaria poderá solicitar unha excepción dirixíndose á Dirección de Tráfico do administrador de infraestruturas ferroviarias.
- O administrador de infraestruturas ferroviarias concederá unha excepción se a empresa ferroviaria demostra que ten establecidos mecanismos suficientes para garantir unha comunicación activa e eficaz entre o maquinista e o responsable da circulación en situacións tanto habituais como degradadas e de emerxencia, utilizando as mensaxes e comunicacións especificadas na ETI "Explotación e xestión do tráfico".

- Co fin de garantir un trato xusto e equitativo dos solicitantes, tanto a solicitude por parte da Empresa Ferroviaria como a súa avaliación por parte do administrador de infraestruturas ferroviarias realizarase tomando como referencia a metodoloxía de análise de riscos contemplada no Regulamento 402/2013.

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

INSPECCIÓN SOBRE O PERSOAL

A empresa ferroviaria, ao cumprimento do deber de colaboración recollido no Artigo 146 do RD 929/2020, estará obrigada a dar todas as facilidades ao persoal de supervisión acreditado da AESF para que este realice as tarefas de supervisión, sen ter a empresa ferroviaria dereito a calquera reclamación por atrasos ou danos económicos que puidesen ocasionarse pola realización das ditas accións, en particular, nos casos de inhabilitación cautelar do persoal titular dunha habilitación cando, de conformidade co disposto na Orde FOM/2872/2010, o axente supervisor acreditado constatase, dentro das súas actuacións de supervisión, incumprimentos dos requisitos incluídos na mesma que motiven a suspensión ou revogación do seu título habilitante. Non obstante, procurárase que as accións de supervisión orixinen os menores trastornos posibles nas operacións das EE.FF. e outros Candidatos.

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



3.4.3. TRANSPORTES EXCEPCIONAIS

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

"A Consigna TE N°1/20 sobre Tratamento e Xestión dos transportes excepcionais, especifica os transportes que, no ámbito da RFIG administrada por Adif e Adif Alta Velocidade, teñen consideración excepcional, así como proceso xeral do transporte excepcional, desde que nace a necesidade deste ata a súa materialización. Así mesmo, dita consigna fai referencia ao procedemento que regula a súa tramitación".

En virtude diso, as EF que desexen realizar un Transporte Excepcional deberán dirixirse á Dirección Corporativa de Seguridade na Circulación (DCSC) do administrador de infraestruturas ferroviarias, mediante escrito presentado electronicamente a través da Sede electrónica:

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

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

Ver Capítulos 4 e 5 deste documento. Para máis información, consultar coa Dirección Corporativa de Seguridade na Circulación (Directorio de Adif apartado 1.6).

3.4.4. TRANSPORTE DE MERCADORÍAS PERIGOSAS

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

A normativa nacional pódese consultar na seguinte ligazón:

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

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

En canto ás infraccións en materia de transporte de mercadorías perigosas, serán de aplicación, entre outros, os artigos 106.3, 107.Un.3 e 108.Un.3 do Capítulo VII da LSF.

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

(Directorio de Adif apartado 1.6)

3.4.5. TRENS DE PROBAS E OUTROS TRENS ESPECIAIS

En conformidade co disposto no artigo 133, apartado 1, do Real Decreto 929/2020, do 27 de outubro, sobre seguridade e interoperabilidade ferroviarias, a realización de probas, ensaios ou traslados na Rede Ferroviaria de Interese Xeral por un vehículo ferroviario que careza dunha autorización de posta no mercado que os protexa, require, nos casos establecidos nese artigo, unha autorización provisional da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria ou que o administrador de infraestruturas da rede sobre a que se vaian realizar as probas, outorgue un permiso de acceso á súa rede.

O citado artigo 133 recolle o procedemento a seguir.

O administrador de infraestruturas ferroviarias pon a disposición das Empresas Ferroviarias e dos fabricantes de material rodante a infraestrutura de vía da súa titularidade para a realización de diferentes tipos de probas para a homologación, validación e verificación de material rodante, así como dos sistemas de seguridade, comunicacións, etc.

En función dos requirimentos específicos de cada tipo de proba, o administrador de infraestruturas adxudicará capacidade ou asignará franxas horarias, se é necesaria a entrega de vía bloqueada, e liquidará os canons Modalidade A, B e C do Artigo 97 da LSF en función da capacidade asignada, cos importes correspondentes ao tipo de servizo VOT vixente en cada momento na Declaración sobre a Rede.

O administrador de infraestruturas non ten capacidade específica para realizar probas en liñas con Entrega de Vía Bloqueada (EVB), polo que, para facilitar a súa realización, autoriza o uso dalgunhas franxas da banda reservada para as tarefas de mantemento nas distintas liñas, xeralmente nos intervalos horarios de 00:00 h. a 05:00 h. nas madrugadas de sábado a domingo e de domingo a luns, únicos días nos que, en xeral, diminúe o mantemento programado, se ben poden realizarse tarefas de mantemento non programado, como consecuencia de incidencias, auscultación de vía, traballos extraordinarios, etc.

Polo tanto, esta capacidade atópase reservada polo administrador de infraestruturas para tarefas de mantemento, que terán sempre prioridade sobre a realización de probas, aínda que estas probas estean programadas.

Sen prexuízo do anterior, o administrador de infraestruturas asignará franxas horarias para a realización de probas de material rodante na RFIG da súa titularidade, en explotación comercial, de acordo con criterios transparentes e non discriminatorios.

No apartado 4.11 defínese o procedemento para a asignación de franxas horarias para a realización de probas que requiran para a súa realización a EVB, requisito que se determinará na Consigna que regulará as probas.

As empresas ferroviarias, con carácter previo á realización das probas e uso das franxas horarias necesarias, deberán dispoñer da documentación técnica emitida polos organismos responsables, AESF, Dirección Corporativa de Seguridade na Circulación, etc. preceptivos para a circulación do vehículo con entrega de vía bloqueada.

No caso de seren requiridas condicións de circulación para probas, ensaios e traslados dun vehículo ferroviario sen autorización para posta no mercado segundo o artigo 133 do RDSOIF, a solicitude desta documentación técnica realizarase a través da sede electrónica de ADIF-Alta Velocidade, no trámite denominado Solicitudes/Solicitudes, Escritos e Comunicacions.

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

A Subdirección de Seguridade na Circulación de ADIF-Alta Velocidade, previa solicitude a través do correo electrónico sscav@adif.es facilitará unha guía e un formulario para completar a solicitude.





4

ADXUDICACIÓN DE CAPACIDADE

- 4.1. Introducción
- 4.2. Descrición do Proceso de Solicitude
- 4.3. Restriccións Temporais e Asignación de Capacidade para Mantemento
- 4.4. Impacto Acordos Marco
- 4.5. Procedemento de Adxudicación de Capacidade
- 4.6. Infraestrutura Conxestionada
- 4.7. Transportes Excepcionais e Mercadorías Perigosas
- 4.8. Control do Uso dos Sucos
- 4.9. TTR Xestión Intelixente da Capacidade
- 4.10. Principios de Adxudicación RFC
- 4.11. Asignación de Intervalos. Horarios Realización Probas

ÍNDICE

4.2.1. CANDIDATOS PARA SOLICITAR CAPACIDADE	82
4.2.2. DOCUMENTACIÓN PARA A SOLICITUDE DE CAPACIDADE	82
4.2.3. TIPOS DE SOLICITUDES DE SUCOS	84
4.3.1. PRINCIPIOS XERAIS	85
4.3.2. PRAZOS E INFORMACIÓN PROPORCIONADOS AOS SOLICITANTES	87
4.4.1. PROCEDEMENTO PARA A TRAMITACIÓN DE SOLICITUDES DE ACORDOS MARCO	92
4.4.2. PROCEDEMENTO PARA A REVISIÓN ANUAL DO GRAO DE CUMPRIMENTO DOS ACORDOS MARCO	97
4.4.3. CAPACIDADE MARCO LIBERADA	107
4.5.1. CALENDARIO ANUAL DE SOLICITUDE DE CAPACIDADE (HORARIO DE SERVIZO)	114
4.5.2. SOLICITUDES DE ADXUDICACIÓN DE SUCOS INTERNACIONAIS FÓRA DO PRAZO	121
4.5.3. SOLICITUDES AD-HOC	121
4.5.4. PROCESO DO COORDINACIÓN	122
4.5.5. PROCESO DO ALEGACIÓNS	123
4.8.1. NORMAS PARA A MODIFICACIÓN DE SUCOS	126
4.8.2. NORMAS PARA A REPROGRAMACIÓN DE SUCOS	126
4.8.3. NORMAS PARA O NON UTILIZACIÓN DE SUCOS	126
4.8.4. NORMAS PARA O CONTROL DO USO	126
4.9.1. OBXECTIVOS DE TTR	127
4.9.2. FACTORES DO PROCESO	127
4.9.3. IMPLEMENTACIÓN	128
4.9.4. PROXECTO PILOTO TTR	129
4.11.1. ÁMBITO DE APLICACIÓN E ALCANCE	131
4.11.2. DESCRICIÓN DO PROCESO	132
4.11.3 MANTEMENTO E CAUSAS EXCEPCIONAIS	135
4.11.4 TARIFAS	135



4.1. Introducción

Adif-Alta Velocidade encomendou a Adif a xestión da capacidade da infraestrutura da súa rede de conformidade co establecido no Artigo 1.7 do Real Decreto - Lei 15/2013, do 13 de decembro, sobre a reestruturación da entidade pública empresarial "Administrador de Infraestruturas Ferroviarias" Adif e demais medidas urxentes na orde económica e a Resolución do 10 de xaneiro de 2020, da Presidencia da Entidade Pública Empresarial Adif-Alta Velocidade, pola que se publica o Convenio de encomenda de xestión á Entidade Pública Empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias para a execución de actividades de carácter material ou técnico. (BOE núm. 35, do 10 de febreiro de 2020). As empresas ferroviarias interesadas en prestar este servizo deberán dirixirse á área responsable do administrador de infraestruturas indicada no Directorio do apartado 1.6.

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

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

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

- Os procedementos e prazos que rexen o proceso de adxudicación de Capacidade.
- Os principios que rexen o procedemento de coordinación entre solicitudes.
- Os procedementos e criterios previstos en caso de que se produza a declaración de infraestrutura ferroviaria conxestionada. En particular, estes criterios deben recoller a dificultade de fixación de sucus ferroviarios internacionais e os efectos de calquera modificación para os demais administradores de infraestruturas.
- Restricións de uso das infraestruturas ferroviarias existentes.
- As condicións de acceso ás instalacións do servizo relacionadas coa rede do administrador de infraestruturas e os servizos prestados nas ditas instalacións.

USO DIFERENCIADO DA INFRAESTRUTURA

O instrumento fundamental do administrador de infraestruturas ferroviarias para definir as pautas xerais dun uso diferenciado da infraestrutura é o establecemento dunha estimación dos sucus dispoñibles en cada tramo e período horario e para cada tipo de servizo. Esta información está recollida no Manual de Capacidades. Denominaranse "cotas de sucus" as cotas de sucus previstas polo administrador de infraestruturas ferroviarias para cada tipoloxía de servizo durante períodos de tres horas. A estes efectos, os tipos de servizo considerados son:

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

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

4.2. Descrición do Proceso de Solicitud de Capacidade de Infraestrutura

4.2.1 CANDIDATOS PARA SOLICITAR CAPACIDADE

De conformidade co disposto na Lei e no Regulamento do Sector Ferroviario, as solicitudes de Capacidade de infraestrutura ferroviaria poderán ser presentadas por:

As EE.FF. con licenza en vigor e as Agrupacións Empresariais Internacionais que constitúan estas empresas.

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

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

Nestes casos, para utilizar a capacidade de infraestrutura, os candidatos deberán designar unha empresa ferroviaria e comunicar esta circunstancia ao administrador de infraestruturas.

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

4.2.2. DOCUMENTACIÓN PARA A SOLICITUDE DE CAPACIDADE

Os administradores de infraestruturas ferroviarias, de conformidade co disposto de forma regulamentaria no Regulamento de Execución 2016/545, na Orde FOM 897/2005 e no RSF, e co fin de protexer as súas lexítimas expectativas en materia de ingresos e a futura utilización da infraestrutura que xestionen, poderán impoñer requisitos aos candidatos sempre que sexan adecuados, transparentes e non discriminatorios. Tales requisitos especificaranse na declaración sobre a rede e referiranse exclusivamente á idoneidade para presentar solicitudes conformes para a obtención de capacidade de infraestrutura e a prestación de garantías económicas.

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

IDENTIFICACIÓN DO CANDIDATO E O SEU REPRESENTANTE

O Candidato que formule a solicitude declarará as persoas debidamente acreditadas que os representen para tales efectos, así como o domicilio social e, se for o caso, presentará un documento que acredite a súa inscrición no Rexistro Especial Ferroviario (art. 61 LSF).

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

CERTIFICADO DE SEGURIDADE

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

GARANTÍAS POR TRANSPORTE DE MERCADORÍAS PERIGOSAS

Cando a Capacidade presentada polo Candidato vaia a ser utilizada para o transporte de mercadorías perigosas, farase constar expresamente na solicitude, debendo estar garantido polo Candidato o cumprimento de todas as prescricións e normas que rexen os devanditos transportes, para velar pola seguridade de terceiros e das propias infraestruturas.

DETERMINACIÓN CONCRETA DA SOLICITUDE DE CAPACIDADE

Os datos da solicitude serán declarados na forma establecida no modelo de formulario que figura no Anexo C.

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

Para maior axilidade e prestar un mellor servizo aos Candidatos, ofrécese a posibilidade de establecer un acordo que simplifique os trámites do procedemento de Solicitude de Capacidades. Mediante o devandito acordo, especificarase o sistema establecido entre ambas as partes para tramitar as solicitudes. Cando a Adxudicación da Capacidade sexa a un Candidato distinto de EF, este deberá comunicarlle ao administrador de infraestruturas ferroviarias os datos da EF que vai utilizar a dita Capacidade cun mínimo de cinco días antes da utilización efectiva (Art. 14.2 Orde FOM/897/2005, do 7 de abril).

SOLICITUDES DE CAPACIDADE NOS CORREDORES FERROVIARIOS EUROPEOS DE MERCADORÍAS

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

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

Path Coordination System (PCS) é un sistema de coordinación de solicitudes de capacidades internacionais para as empresas ferroviarias e outros candidatos, os administradores de infraestruturas e os corredores europeos de mercadorías por ferrocarril (RFC). A aplicación baseada en Internet optimiza a coordinación dos sucros internacionais, asegurando que as solicitudes e ofertas de capacidade estean harmonizadas por todas as partes implicadas. Ademais, PCS é a única ferramenta para a publicación, solicitude e asignación dos sucros preestablecidos e a reserva de capacidade (PaP e RC) nos corredores de mercadorías europeos RFC.

O acceso a PCS é gratuíto. Pódese solicitar unha conta de usuario no soporte RNE PCS: support.pcs@rne.eu.

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

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

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

4.2.3. TIPUS DE SOLICITUDES DE SUCOS

Na Rede xestionada polo administrador de infraestruturas establécense diferentes modalidades de sucros, segundo se xeran as necesidades de transporte.

A. SUCOS CON RESERVA

Cando as solicitudes de Capacidade se realicen en tempo e forma oportuna, o Candidato poderá reservar os sucros, obtendo uns atributos de calidade adecuados, preferencia na regulación do tráfico e uns compromisos de puntualidade por parte do administrador de infraestruturas ferroviarias. As peticións realizaranse, polo xeral, a través da aplicación informática SIPSOR mediante os terminais autorizados para o efecto.

A.1 Sucros Regulares (ServiTren)

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

A.2 Sucros Ocasionais (TrenDía)

Estes sucros prográmanse para dar resposta ás demandas puntuais das EE. FF. e dos Candidatos que, en función dos seus limitados días de circulación e a escasa antelación da súa solicitude (ata 24 horas antes da saída solicitada de orixe do tren), non se inclúen no Plan de Transporte.

B. SOLCS SENSE RESERVA

Cando non sexa posible para o Candidato realizar a reserva de Capacidade en tempo oportuno, o administrador de infraestruturas dispón de dúas modalidades de sucros sen reserva.

B.1 Sucos inmediatos

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

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

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

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

B.2 Sucos especiais

Estes sucos son asignados con motivo de incidencias ou por incumprimento das condicións de transporte programadas pola EE.FF. ou polos Candidatos, normalmente a iniciativa das Subdireccións de Circulación.

4.3. Restricións Temporais e Asignación de Capacidade para Mantemento

4.3.1. PRINCIPIOS XERAIS

O administrador de infraestruturas ferroviarias ten encomendado un labor continuo de conservación e investimento nas liñas da súa titularidade, ben mediante labores de mantemento das infraestruturas en servizo, ben mediante a realización de obras de mellora e ampliación da súa rede.

A realización destes traballos pode supoñer restricións inevitables no tráfico. Cando o tráfico ferroviario deba verse afectado irremediabilmente por tales obras, o administrador de infraestruturas procurará producir as menores perturbacións posibles, e promoverán melloras na infraestrutura que redunden nun mellor servizo por parte do administrador de infraestruturas ferroviarias.

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

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

Este documento actualízase periodicamente coa información máis relevante das sesións TOC, que son aquelas que definen e acordan a programación de actuacións e obras na infraestrutura, para ofrecer información sobre as futuras restricións de capacidade pactadas cos candidatos de xeito que lles permita adaptar as súas operacións e necesidades de transporte. Entre a información que o administrador de infraestrutura publicará de ser o caso, o catálogo sobre as Restricións Temporais de Capacidade figurará, como mínimo:

- a) A liña e o tramo afectados.
- b) As datas de inicio e finalización da restrición temporal de capacidade, con indicación dos días afectados.
- c) De ser o caso, a capacidade das liñas de desviación dispoñibles.

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

En conformidade co disposto na Orde TRM/124/2025, do 3 de febreiro, pola que se aproban as bases reguladoras para a concesión de subvencións por perturbacións extraordinarias de tráfico no transporte ferroviario de mercadorías, as empresas ferroviarias de mercadorías que teñan sido afectadas por limitacións temporais de capacidade no ámbito da Rede Ferroviaria de Interese Xeral e que supoñan un impacto significativo no tráfico ferroviario de mercadorías, poderán acollerse a determinadas axudas, cumprindo as condicións establecidas nesa Orde e nas súas correspondentes convocatorias.

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

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

En liña co sinalado na Decisión Delegada (UE) 2017/2075, que permite ao administrador aplicar criterios adicionais aos aí mencionados, á hora de establecer un criterio común para calcular a porcentaxe de tráfico afectado que permita unha clasificación homoxénea das restricións temporais de capacidade, establécese que o dito cálculo deberá realizarse tomando como unidade de medida de referencia un día completo, como norma xeral un xoves, que sexa representativo, é dicir, cun elevado volume de tráfico unicamente sobre a totalidade do tramo da liña na que se atope a restrición temporal de capacidade respectiva, sen ter en conta os efectos colaterais da restrición temporal de capacidade noutros tramos da liña.

A tales efectos, a fórmula a aplicar será a seguinte:

$$\text{Impacto del RTC (\%)} = \frac{\text{Nº de sucros afectados pola RTC nun día significativo}}{\text{Nº de sucros totais nun día significativo}} \times 100$$

(*) Considérase que un surco está afectado pola restrición temporal de capacidade (RTC) cando os tráficos son suprimidos, substituídos ou desviados por unha ruta alternativa.

Tendo en conta a porcentaxe resultante, e tendo en conta conxuntamente o criterio de días de duración da citada restrición, as restricións temporais de capacidade clasificaranse do seguinte xeito:

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

Así mesmo, para os casos "intermedios" nos que unha restrición temporal de capacidade non cumpra simultaneamente os criterios de números de días consecutivos e % de tráfico cancelado, reencamiñado ou desviado por unha ruta alternativa, ou substituído por outros modos de transporte para ser cualificada polo seu impacto como mínimo – menor – medio – alto – grande, esa restrición temporal de capacidade será cualificada polo seu impacto inmediatamente inferior.

4.3.2. PRAZOS E INFORMACIÓN PROPORCIONADOS AOS SOLICITANTES

No que se refire ás restricións temporais de capacidade das liñas ferroviarias por razóns tales como traballos de infraestrutura que dean lugar a unha cancelación, reencamiñamento ou substitución por outros modos de transporte, os administradores de infraestruturas afectados comunicaranos segundo o disposto na Decisión Delegada (UE) 2017/2075.

En concreto:

- No que se refire ás restricións temporais de capacidade nas liñas ferroviarias, por motivos como traballos nas infraestruturas (incluídas as restricións de velocidade asociadas a eles), a carga por eixes, a lonxitude dos trens, a tracción ou o gálibo de estrutura (no sucesivo “restricións de capacidade”), dunha duración superior a sete días consecutivos que resulten nunha cancelación, un reencamiñamento ou unha substitución por outros modos de transporte de máis do 30% do volume de tráfico diario estimado nunha liña ferroviaria, os administradores de infraestruturas afectados publicarán todas as restricións de capacidade e os resultados preliminares dunha consulta cos candidatos, por primeira vez, na medida en que se coñezan, polo menos vinte e catro meses antes da modificación do horario de servizo de que se trate e por segunda vez, de forma actualizada, polo menos doce meses antes desa modificación (apartado 8 da Decisión Delegada (UE) 2017/2075).
- Se o impacto das restricións de capacidade non se limita a unha rede, antes de publicar as restricións de capacidade segundo o punto 8, os administradores de infraestruturas interesados, incluídos os administradores de infraestruturas que poidan verse afectados polo reencamiñamento de trens, coordinarán entre eles aquelas restricións de capacidade que puidesen implicar unha cancelación, un reencamiñamento dun suco ferroviario ou unha substitución por outros modos de transporte. A coordinación antes da segunda publicación deberase completar: a) como máximo dezoito meses antes do cambio de horario de servizo, se máis do 50% do volume de tráfico diario estimado nunha liña ferroviaria se vai cancelar, reencamiñar ou substituír por outros modos de transporte durante máis de trinta días consecutivos; b) a máis tardar trece meses e quince días antes do cambio de horario do servizo, se máis do 30% do volume de tráfico diario estimado nunha liña ferroviaria se vai cancelar, reencamiñar ou substituír por outros modos de transporte durante máis de sete días consecutivos; c) a máis tardar trece meses e quince días antes do cambio de horario do servizo, máis do 50% do volume de tráfico diario estimado nunha liña ferroviaria se vai cancelar, reencamiñar ou substituír por outros modos de transporte durante sete días consecutivos ou menos. Se for necesario, os administradores de infraestruturas invitarán a participar nesta coordinación aos candidatos que operen nas liñas de que se trate e aos principais explotadores de instalacións de servizo afectados (apartado 11 Decisión Delegada (UE) 2017/2075).
- Eo caso das restricións de capacidade dunha duración de sete días consecutivos ou menos que non sexa necesario publicar segundo o punto 8 e dean lugar a unha cancelación, un reencamiñamento ou unha substitución por outros modos de transporte de máis do 10% do volume de tráfico diario estimado nunha liña ferroviaria, que se produzan durante o seguinte período de vixencia do horario e das que o administrador de infraestruturas tivese coñecemento a máis tardar seis meses e quince días antes do cambio de horario de servizo, o administrador de infraestruturas consultará cos candidatos afectados as restricións de capacidade previstas e comunicará as restricións de capacidade actualizadas como mínimo catro meses antes do cambio de horario de servizo. O administrador de infraestruturas deberá facilitar información detallada sobre os sucos ferroviarios ofrecidos para trens de pasaxeiros cunha antelación mínima de catro meses e sobre os ofrecidos para trens de mercadorías cunha antelación mínima dun mes con respecto do inicio da restrición de capacidade, salvo que o administrador da infraestrutura e os candidatos interesados acordaren un prazo máis breve (apartado 12 Decisión Delegada (UE) 2017/2075).

Pola súa banda, segundo o establecido pola CNMC na resolución con data 7 de xullo de 2022 ditada no expediente STP/DTSP/034/21, este administrador:

- Comunicará ás empresas ferroviarias e candidatos a información relevante e actualizada sobre as restricións temporais de capacidade polo menos dous meses antes da finalización do prazo para a solicitude anual de capacidade para o horario de servizo. Esta información relevante incluírá, por cada actuación prevista, o tramo de rede afectado, as datas nas que as obras afectarán ao tráfico ferroviario, a porcentaxe de tráfico afectado e as rutas alternativas dispoñibles.
- Manterá consultas coas empresas ferroviarias e candidatos cunha antelación mínima de mes e medio antes da finalización do prazo para a solicitude ordinaria de capacidade. Nestas consultas, as empresas ferroviarias e os candidatos poderán efectuar as observacións que consideren.
- A partir das observacións recibidas, coordinará as restricións temporais de capacidade, reducindo, na medida do posible, o impacto sobre a actividade das empresas ferroviarias e dos candidatos. Para iso, se for necesario, manteranse reunións bilaterais ou multilaterais coas empresas ferroviarias e candidatos para analizar conxuntamente posibles alternativas.
- En consideración das alegacións recibidas e a coordinación realizada, actualizará a información comunicada ás empresas ferroviarias e candidatos cunha antelación mínima de medio mes á finalización do prazo de solicitude anual de capacidade para o horario de servizo.

Sexa como for, entre a información que facilitará o administrador de infraestruturas ferroviarias sobre as restricións temporais de capacidade figurará o día previsto, a duración da restrición, o período do día, o tramo de liña afectado, se se realizarán ou non desviacións de tráfico por rutas alternativas, etc.

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

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

COMISIONS TOC

A programación de actuacións na infraestrutura canalizarase a través das Comisións TOC, compostas polos responsables designados pola Dirección Xeral de Conservación e Mantemento, Dirección Xeral de Circulación e Xestión de Capacidade e Dirección Xeral de Construción e, como convidadas, as EE.FF. con Capacidade adxudicada e a CNMC. Nestas Comisións, as EE.FF. son puntualmente informadas dos traballos a realizar, atendendo na medida do posible as súas suxestións na programación. A Acta das sesións TOC onde se analizan e acordan estas restricións na Capacidade remítense a todas e cada unha das EE.FF. que participan nelas.

Existe unha Comisión Central e outras Comisións Territoriais. En cada sesión, as Comisións Territoriais serán as encargadas de realizar os estudos preparatorios para que a Comisión Central adopte os acordos definitivos. As comisións TOC poderán ser ordinarias ou extraordinarias e, con carácter previo á súa celebración, subministrarse a información principal que vai ser tratada nestas sesións por correo electrónico ás EE.FF. Serán comunicadas ás EE.FF. e aos Candidatos as decisións adoptadas nas mesmas e trasladarase calquera cuestión presentada por estes para a súa análise e resolución.

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

Os acordos daranse a coñecer aos Candidatos antes da data en que remate o prazo oficial de presentación de solicitudes de capacidade para o Horario de Servizo.

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

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

No caso de que o impacto sobre a capacidade sexa significativo, ademais do tratado nas sesións TOC, poderán establecerse reunións específicas para explicar o impacto das obras e tratar os horarios dos trens afectados, e mesmo as rutas alternativas.



BANDAS DE MANTEMENTO

As Bandas de Mantemento consisten nunha reserva de capacidade do administrador de infraestruturas ferroviarias para os labores de mantemento ordinario da infraestruturas e das súas instalacións.

Programaranse entre tres e cinco horas diarias en cada liña, cinco días á semana, en función das súas características e equipamento. En vía dobre procurarase deixar paso por unha das dúas vías, excepto que o administrador de infraestruturas ferroviarias decida outra medida por razóns técnicas. Polo tanto, a capacidade da liña restrínxese durante o período de Banda de Mantemento cando unicamente se asegure a circulación por unha vía.

No Manual de Capacidades e no documento normativo "Cadros de Velocidades Máximas" figurarán os intervalos previstos para as Bandas de Mantemento.

OBRAS EXTRAORDINARIAS

Cando se deba realizar unha obra durante un período prolongado nun intervalo de obras diferente ao da Banda de Mantemento, deixarase constancia de cal é o intervalo extraordinario de obras e cal é o intervalo normal de mantemento. Estes períodos serán programados polas Comisións TOC. Os detalles máis concretos da actuación e a nova capacidade ofertada serán compartidos coas compañías ferroviarias cunha antelación mínima de catro meses para as capacidades de trens de viaxeiros e cunha antelación mínima de un mes para as capacidades de trens de mercadorías respecto do inicio da restrición de capacidade, salvo que o administrador da infraestruturas e os candidatos interesados acorden un prazo máis breve a través dos Expedientes de Traballos Programados ou Autorizados (TBP/TBA).

O administrador de infraestruturas poderá decidir non aplicar os períodos habituais de consulta e comunicación cos candidatos se a restrición da capacidade é necesaria para restablecer as operacións ferroviarias en condicións de seguridade, se non pode exercer ningún control sobre o calendario das restricións, se a aplicación destes períodos non resultase eficaz a efecto dos custos ou for innecesariamente prexudicial a efecto da persistencia ou condición dos activos, ou se todos os candidatos afectados manifestan o seu acordo ao respecto. Neses casos, e no caso de calquera outra restrición de capacidade que non estean suxeitas a consulta conforme con outras disposicións da Decisión Delegada (UE) 2017/2075 da Comisión de 4 de setembro de 2017, o administrador de infraestruturas consultará inmediatamente aos candidatos e aos principais explotadores de instalacións de servizo afectados. (Punto 14, Decisión Delegada (UE) 2017/2075).

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

4.4. Convenios Marco entre Adif-Alta Velocidade e os Candidatos

CONCEPTO XERAL DE ACORDO MARCO E CAPACIDADE MARCO

Alguns Candidatos, para investir na prestación dos servizos ferroviarios, poden necesitar unha maior seguridade xurídica no tocante á capacidade de infraestrutura dispoñible para un período superior ao dun horario de servizo, podendo o administrador de infraestruturas e os candidatos celebrar acordos marco para a reserva de capacidade por unha duración superior a un período de vixencia do horario de servizo. Nestes acordos só se especificarán as características da capacidade de infraestrutura solicitada e ofrecida ao candidato.

Os acordos marco non determinarán en detalle os sucus ferroviarios, senón que establecerán as características da capacidade da infraestrutura solicitada e ofrecida aos candidatos; non impedirán o uso da infraestrutura correspondente por parte doutros candidatos ou para outros servizos e poderán ser modificados ou limitados para permitir un mellor uso da infraestrutura ferroviaria.

Con carácter xeral, os acordos marco terán unha vixencia máxima de cinco anos, renovable por períodos iguais. Porén, poderase acordar un período superior a cinco anos cando estea xustificado pola existencia de contratos comerciais, investimentos especializados ou riscos. Para os servizos que utilicen unha infraestrutura especializada que requira investimentos a grande escala e a longo prazo, debidamente xustificadas polo candidato, poderán ser concertados acordos marco por un período de vixencia de ata quince anos.

No caso de infraestruturas conxestionadas, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá reducir a capacidade reservada cando, nun período de polo menos un mes, esta fose utilizada por debaixo da cota establecida.

Os administradores de infraestruturas motivarán a súa decisión de denegar, celebrar ou modificar un acordo marco. Os motivos comunicaranse por escrito ao candidato que solicitou a celebración ou modificación do acordo marco.

O administrador de infraestruturas ferroviarias remitirá os acordos marco á Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia para a súa análise e aprobación con antes da firma entre as partes.

O modelo de Acordo Marco está dispoñible no Anexo I.

O administrador de infraestruturas reservará capacidade para o procedemento anual de confección de horarios de servizo. En consecuencia, a capacidade marco non esgotará a capacidade dispoñible da infraestrutura en cuestión, establecéndose un limiar aproximado do 70% de reserva de capacidade para acordos marco, reservando a capacidade remanente para tráfico de hora punta ou extraordinarios, outras relacións ou outros candidatos, incluídos os que formalizasen un acordo marco, capacidades que se outorgarían mediante os procesos ordinarios do Horario de servizo.

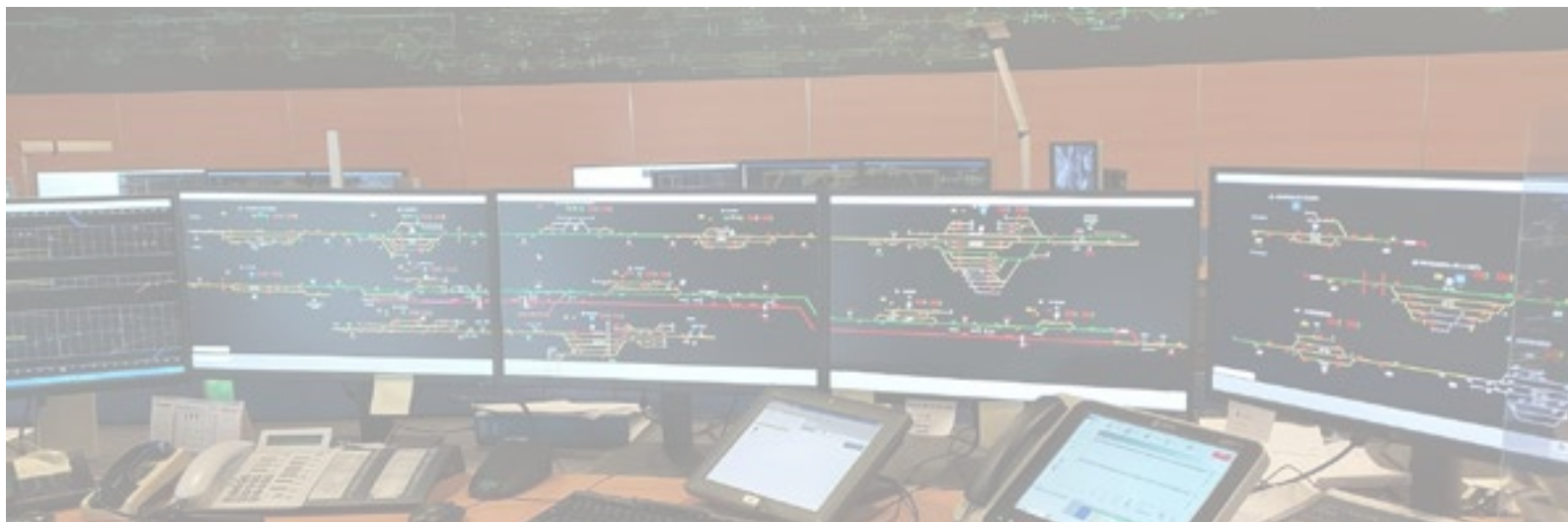
Poderanse establecer normas específicas para a reserva de capacidade marco que abrangan varias redes.

Para estimar a capacidade das infraestruturas, o administrador utiliza unha metodoloxía de consideración para cada tramo homoxéneo de liña, baseada en:

- O equipamento de liñas e trens (equipos embarcados).
- Os tempos mínimos de sucesión e os intervalos medios de sucesión.
- A heteroxeneidade do tráfico.
- As estacións de parada solicitadas para os trens.

Para ter unha orientación, aplícanse marxes de reserva de capacidade que oscilan entre o 20 e o 40 % en función das características das liñas consideradas.

Nas liñas de Proximidade serán considerados especificamente os tempos de parada nas estacións, que son os que restrinxen habitualmente a capacidade da liña.



Nos grandes terminais de viaxeiros, a capacidade de estacionamento é determinado analizando:

- As vías dispoñibles e as súas posibilidades operativas.
- O reparto porcentual de trens, distinguindo entre trens pasantes e trens que teñan orixe ou destino na estación.
- Os tempo de parada ou rotación necesarios para asegurar razoablemente as operacións.

O administrador de infraestruturas poderá decidir con criterios de equidade e, cando proceda, previa aprobación do organismo regulador, non ofrecer acordos marco nas liñas que fosen declaradas conxestionadas.

4.4.1. PROCEDEMENTO PARA A TRAMITACIÓN DE SOLICITUDES DE ACORDOS MARCO DE ADXUDICACIÓN DE CAPACIDADE

Ao celebrar acordos marco, o administrador de infraestruturas debe optimizar o uso da capacidade de infraestrutura dispoñible. O Regulamento UE 2016/545, do 7 de abril de 2016, establece o procedemento e os criterios que se deben seguir para a celebración de acordos marco.

De conformidade co seu artigo 35, o administrador de infraestruturas poderá convidar os candidatos potenciais a presentar solicitudes de acordos marco, mediante convocatorias de solicitudes de acordos marco. Para iso, Adif-Alta Velocidade incluírá a capacidade marco dispoñible por tramo de liña e período de control, nas liñas nas que se ofrezca esta posibilidade, na declaración de capacidade marco.

Previamente a esta declaración, os administradores de infraestruturas consultarán os candidatos potenciais para adecuar, na medida do posible, a capacidade marco ofertada ao seu conxunto de necesidades comerciais. Así mesmo, indicárase a capacidade marco xa adxudicada, así como unha estimación da capacidade total das infraestruturas.

Alén diso, o artigo 5.2 do Regulamento UE 2016/545 establece a posibilidade de que os candidatos poidan presentar as súas solicitudes de Acordo Marco.

As solicitudes dos candidatos axustaranse aos trámites e prazos establecidos na normativa vixente, e que foron especificados pola CNMC na súa resolución do 24 de xullo de 2024 (STP/DTSP/009/024), na que se lle require á Entidade Pública ADIF-AV a incorporación na Declaración sobre a Rede un procedemento de adxudicación de capacidade seguindo as directrices establecidas no Fundamento III desta resolución.

Deste xeito, e de acordo co esixido pola CNMC na súa resolución do 24 de xullo de 2024 (STP/DTSP/009/024), establécese o seguinte procedemento:

CONTIDO DA SOLICITUDE

As solicitudes de acordo marco deberán incluír a seguinte información:

- Liñas ou tramos de liña para os que se solicita o acordo marco;
- Sucos orientativos, que se solicitan para cada liña ou tramo de liña, incluídas as posibles paradas comerciais, diferenciando a solicitude por horarios de servizo e días da semana

- Horarios orientativos de saída e chegada de cada servizo;
- Material rodante que se vai utilizar para o suco e as súas características (unidades, velocidade, composición...)
- As frecuencias semanais: Diario, Laborables, S e D, así como as súas excepcións

Esta información será a que figurará no acordo marco e que servirá como base para adxudicar a capacidade marco. Dentro da fase de coordinación do Acordo Marco, de acordo co Regulamento de Execución UE 2016/545, poderán realizarse modificacións da solicitude que, unha vez analizada a súa viabilidade e sempre que non sexan significativas, poderán incorporarse ao mesmo.

Xuntamente coa solicitude, os candidatos deberán xustificar documentalmente os seguintes apartados:

a) Plan de Operacións. Este plan conterá os seguintes epígrafes:

- Descrición xeral do Plan para o período solicitado
- Recursos dispoñibles (trens, persoal e instalacións necesarias)
- Operativa no que respecta ao mantemento dos trens que se vaian utilizar para prestar os servizos propostos (compromiso de execución de talleres propios ou carta de compromiso do explotador das instalacións nas que se prevé realizar o mantemento, acreditando a súa viabilidade).
- Evolución da operación detallando o inicio dos servizos e a incorporación de recursos anualmente
- Calquera outra información relevante que axude a comprender ese Plan.
- Se for o caso, xustificante de solicitude para a obtención da licenza de empresa ferroviaria ou habilitación

b) Documentación relativa á capacidade financeira para afrontar as súas obrigas presentes e futuras

- Composición societaria.
- Certificados positivos de estar ao corrente de pagamentos coa Axencia Tributaria e de pagamentos coa Tesourería da Seguridade Social.
- Carta de Compromiso de ter suficientemente garantida, no momento da adxudicación marco, a responsabilidade civil na que poida incidir, nos termos establecidos no artigo 63 do Real Decreto 2387/2024.
- Plan Económico-Financeiro provisional (conta de resultados, balance e estado de fluxos de efectivo), desde o inicio da súa actividade ata a finalización do período do que se solicita. Para cada anualidade incluírase un detalle suficiente das hipóteses utilizadas para a súa elaboración.
- Así mesmo, incorporarase un estudo de mercado ou mobilidade para cada unha das liñas nas que se pretenda operar, xustificativo do Plan Económico-Financeiro.

Adicionalmente, incorporaranse á análise as ratios que ratifiquen o Plan Económico-Financeiro. Entre outros:

- Ingreso medio por viaxeiro (media das vendas obtidas polas operacións por ano dividida entre a media de viaxeiros transportados).
- Trens-km por circulación (media km percorridos ao ano dividido entre as circulacións anuais).
- Viaxeiros por circulación (media dos viaxeiros transportados entre circulacións anuais).

- Custo por tren-km (media do custo das operacións por ano dividido entre media dos km percorridos ao ano).
- EBITDA e Resultado antes e despois de impostos.
- Outras ratios consideradas relevantes.
- Contas anuais auditadas dos últimos tres exercicios (se for o caso).
- Capacidade financeira e fontes de financiamento, propias ou alleas.
- Carta de Compromiso (“Confort Letter”) que apoie e garanta o Plan Económico-Financeiro, asinada polo candidato e todos os seus accionistas.
- Informe de auditor externo que acredite a o razoable das hipóteses empregadas para a elaboración do Plan Económico-Financeiro, así como a coherencia coa solicitude presentada.
- Declaración responsable de formar ou non formar parte dun grupo societario ao que se refire o Artigo 42 do Código de Comercio.

c) Documentación relacionada coas coberturas de seguro previstas na lexislación ferroviaria, no caso de non dispor de licenza de empresa ferroviaria ou habilitación:

- Con carácter previo á prestación dos servizos de transporte ferroviario e co fin de acreditar a cobertura da responsabilidade civil que puidese ser esixible para o exercicio da actividade de prestación de servizos de transporte ferroviario de viaxeiros, será necesario achegar a póliza co seu condicionado xeral, particular e especial, ao obxecto de examinar a mesma ao abeiro do disposto no Artigo 63 do Regulamento do Sector Ferroviario, así como o certificado de estar ao corrente no pagamento da citada póliza de seguro.
- Así mesmo, será necesario achegar unha declaración responsable co compromiso de formalizar unha póliza que cubra as garantías esixidas no seguro obrigatorio de viaxeiros.

MODO DE PRESENTACIÓN DA SOLICITUDE

O envío da documentación realizarase por medios telemáticos á sede electrónica de ADIF-Alta Velocidade: <https://sede.adifaltavelocidad.gob.es>.

As propostas presentaranse redactadas en idioma español ou, de ser o caso, acompañadas dunha tradución xurada (primando esta última en caso de dúbida ou discrepancia). O incumprimento deste requisito comportará a desestimación da proposición presentada polo candidato.

Para todos os eventos de comunicación, o administrador de infraestruturas ferroviarias comunicaranse cos candidatos a través da sede electrónica. Así mesmo, os candidatos deberán comunicarse co administrador de infraestruturas ferroviarias a través da Sede electrónica de Adif-Alta Velocidade.

As persoas que comparezan ou asinen proposicións en nome doutra persoa, presentarán poder suficiente para o efecto e fotocopia lexitimada notarialmente do seu D.N.I. ou do que, se for o caso, o substitúa regulamentariamente. O poder deberá estar inscrito no Rexistro Mercantil. Se se trata dun poder para un acto concreto, non será necesaria a inscrición no Rexistro Mercantil. Este requisito non será necesario se a solicitude de capacidade se presentase asinada electronicamente.

Todos os documentos que se presenten deberán ser orixinais ou ter a consideración de auténticos segundo a lexislación vixente. No caso de existir discrepancia entre a información contida nos distintos documentos, prevalecerá, en todo caso, a información contida no Plan de Operacións anexo coa solicitude.

Os candidatos poderán designar como confidenciais algún ou algúns dos documentos achegados. Esta circunstancia deberá ser xustificada e estar reflectida claramente (sobreimpresa con marca de auga, no encabezamento ou na marxe de cada folio) no propio documento designado como tal. A confidencialidade non poderá estenderse a todo o contido da solicitude do adxudicatario. Só poderá estenderse aos documentos que teñan unha difusión restrinxida e, en ningún caso, a documentos que sexan publicamente accesibles nin ás partes esenciais da solicitude, respectando en todo caso o disposto no Regulamento UE 2016/679, do Parlamento Europeo e do Consello, do 27 de abril de 2016, relativo á protección das persoas físicas no que respecta ao tratamento de datos de carácter persoal e á libre circulación destes, e na Lei Orgánica 3/2018, do 5 de decembro, de Protección de Datos Persoais e garantía dos dereitos dixitais, así como a súa normativa complementaria, e logo de proceder á apertura das solicitudes respectarase en todo momento a confidencialidade dos solicitantes, asegurando a custodia da documentación.

No caso de a solicitude non reunir os requisitos sinalados no artigo 68 da Lei 39/2015, de 1 de outubro, sobre Procedemento Administrativo Común das Administracións Públicas, requirirase ao candidato que, nun prazo de 10 días, nos termos do artigo 66 da mencionada Lei, con indicación de que, se non o fixese así, será considerado desistido da súa petición e ditarase a correspondente resolución nese sentido.

Os Acordos Marco que se establezan regularanse de acordo co modelo de contrato establecido no Anexo I

ANÁLISE DA SOLICITUDE

O administrador de infraestruturas analizará a solicitude de capacidade marco e se esta é compatible coa capacidade dispoñible na infraestrutura e nas instalacións de servizo afectadas.

Se a intención do administrador for a denegación da capacidade marco ao solicitante, responderá de maneira xustificada a esa denegación, que se poderá fundamentar, entre outros motivos, en que a capacidade marco xa adxudicada supera o límite establecido no artigo 8.2 do Regulamento UE 2016/545.

No caso de existir intención por parte do administrador de celebrar un acordo marco co solicitante, de acordo co establecido no Regulamento 2016/545, informará os candidatos potenciais desta intención, quen terán un prazo máximo de catro meses para non só demostrar o seu interese, senón tamén de concretar a súa solicitude de capacidade marco se o consideraren pertinente.

A información a trasladar aos demais candidatos interesados sobre o acordo marco, respectando os aspectos confidenciais da solicitude, incluírá, polo menos, as orixes e destinos dos servizos solicitados, as frecuencias semanais, e as datas de inicio e fin dos servizos e do propio acordo marco, así como a capacidade máxima dispoñible para acordos marco.

O administrador de infraestruturas publicará na súa páxina web a súa intención de celebrar un acordo marco e, para garantir que os candidatos potenciais reciban a información, irá acompañada dunha notificación a, polo menos, as empresas ferroviarias que xa estean prestando servizos similares aos solicitados.

O prazo para analizar a solicitude e, se for o caso, denegar ou informar o resto de candidatos potenciais, non será superior a un mes e cinco días, contados desde a recepción de toda a documentación e información pertinente

COORDINACIÓN DAS SOLICITUDES

Após o período de consultas:

- Se non se reciben máis solicitudes de capacidade marco e a capacidade solicitada for compatible con outros acordos marco xa asinados, nun prazo non superior a un mes e medio despois da finalización do período de consultas, o administrador adxudicará a capacidade marco ou a denegará de forma motivada por causas sobrevidas, informará ao solicitante e solicitará, se for o caso, a aprobación da CNMC, en conformidade co artigo 13.3 da Orde FOM/897/2005. En consecuencia, o prazo para completar os trámites ata a solicitude de aprobación do acordo marco á CNMC non superará os seis meses e medio.
- No caso de recibir varias solicitudes compatibles, entre elas, e con outros acordos marco xa asinados, o administrador pronunciarase sobre todas simultaneamente (artigo 5.3 do Regulamento 2016/545). Tamén poderá promover o procedemento de coordinación de solicitudes cando se produza un conflito cun acordo marco durante o procedemento de programación do Horario de servizo.

Se a capacidade solicitada for incompatible con outro acordo marco subscrito, ou con novas peticións, o administrador informará os solicitantes e iniciará un proceso de coordinación dos previstos no artigo 9.1 do Regulamento 2016/545, cuxa duración non superará os dous meses. Segundo se indica nese artigo “serán aplicables os principios do procedemento de coordinación de solicitudes de sucros previstos no artigo 46, apartados 3 e 4 da Directiva 2012/34/UE”, que establece que na declaración sobre a rede se establecerán os principios que rexerán no procedemento de coordinación.

Para iso, o administrador de infraestruturas ferroviarias procurará encontrar solucións alternativas que dean resposta ás solicitudes dos Candidatos, ou resolver conflitos consultando os candidatos.

Durante esta consulta facilitarase a seguinte información, gratuitamente e por escrito, de acordo co establecido no artigo 9.1 do Regulamento UE 2016/545:

- A adxudicación de capacidade marco solicitada por outros candidatos nos mesmos traxectos.
- A adxudicación de capacidade marco outorgada previamente a todos os demais candidatos nos mesmos traxectos.
- A adxudicación de capacidade marco alternativa proposta polo administrador de infraestruturas ferroviarias.

Esta información facilitarase sen revelar a identidade dos demais candidatos, salvo que estes candidatos de acordo coa divulgación.

Contéplanse dúas quendas de coordinación entre o administrador e os distintos candidatos. En cada unha delas, o administrador proporá solucións alternativas aos candidatos para dar resposta da mellor forma posible ás súas solicitudes e, ao mesmo tempo, permitan a compatibilidade dos servizos propostos. O administrador poderá propoñer variacións razoables á capacidade marco solicitada, dentro dun prazo de +/- 60 minutos.

Na primeira quenda, o administrador realizará unha proposta inicial de adxudicación de capacidade, buscando a maior compatibilidade entre as solicitudes de franxas horarias en conflito.

Posteriormente, o administrador realizará, se for necesario, unha segunda quenda de coordinación na que someterá a consideración unha nova proposta de asignación aos candidatos, en función da súa proposta inicial, e dos acordos e alegacións recibidos por parte de todos os candidatos na primeira quenda de coordinación.

Se a segunda quenda de coordinación resultar infrutífera, xa que polo menos un dos candidatos rexeitou a proposta realizada polo administrador, realizarase entón unha terceira proposta final, na que a franxa ou franxas horarias en conflito serán asignadas aos candidatos da maneira máis eficaz posible, valorando o administrador:

- a mellor satisfacción de todas as solicitudes dos candidatos, en función das súas solicitudes iniciais, dos acordos alcanzados no proceso de coordinación e das alegacións recibidas nas dúas quendas de coordinación previstas;
- o uso axeitado da capacidade obxecto de conflito e a eficiencia do sistema;
- o aproveitamento do material rodante en termos de rotación de trens, de acordo con criterios razoables e rotacións xeralmente inferiores a unha hora;

Para cada proposta, os candidatos disporán dun prazo máximo de 3 días hábiles para formular alegacións e, se for o caso, manifestar a súa conformidade ou desacordo con ela.

RESOLUCIÓN DO PROCEDEMENTO

No caso de aceptación dunha ou varias solicitudes de acordos marco, nun prazo que será como máximo dun mes e medio, o administrador adxudicará a capacidade marco e solicitará a aprobación da CNMC, de acordo co artigo 13.3 da Orde FOM /897/2005.

En consecuencia, tendo en conta os prazos anteriores, cando o administrador deba coordinar e, se for o caso, dar prioridade solicitudes de capacidade marco incompatibles, o prazo máximo para completar os trámites ata a denegación da capacidade ou a solicitude de aprobación do acordo marco á CNMC, non superará os oito meses e medio desde a recepción de toda a información.

Contra a resolución pola que se acorde ou denegue a celebración do Acordo Marco, que pon fin á vía administrativa, poderase interpoñer potestativamente recurso de reposición perante o Consello de Administración de Adif no prazo dun mes, contado a partir do día seguinte á súa notificación; ou ben interpoñer directamente recurso contencioso-administrativo perante os Xulgados Centrais do Contencioso-Administrativo no prazo de dous meses, contados a partir do día seguinte á notificación da resolución. Todo isto sen prexuízo de que os interesados poidan interpoñer conflito perante a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia, nos termos previstos no artigo 12.1.f) da Lei 3/2013, do 4 de xuño, de creación da Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia, ou ben exercer calquera outro recurso que consideren oportuno.

4.4.2. PROCEDEMENTO PARA A REVISIÓN ANUAL DO GRAO DE CUMPRIMENTO DOS ACORDOS MARCO DE CAPACIDADE

EXECUCIÓN DO ACORDO MARCO

O administrador de infraestruturas reexaminará periodicamente o acordo marco cos candidatos para avaliar a capacidade marco. Os candidatos informarán sen demora ao administrador de infraestruturas de calquera intención permanente de non utilizar a totalidade ou parte da capacidade marco. Cando o candidato non teña a intención de utilizar a capacidade marco durante máis de un mes, comunicarllo ao administrador de infraestruturas cunha antelación mínima de un mes. (Art. 11 Regulamento 2016/545 UE).

O non uso inxustificado da capacidade acordada polo Candidato dará lugar á aplicación das cláusulas de penalización do acordo marco e á retirada da capacidade, nas condicións especificadas no acordo marco subscrito. A aplicación de sancións económicas nestes casos non ten como obxectivo principal garantir os lexítimos intereses económicos do administrador de infraestruturas, senón asegurar que as solicitudes de capacidade marco por parte dos Candidatos se realizan de acordo coas necesidades reais de servizos, especialmente cando como consecuencia da dita adxudicación outro candidato non resultase adxudicatario desa capacidade.

Ao acordar unha nova capacidade marco cun candidato, o administrador de infraestruturas terá en conta calquera falta de uso da capacidade marco ou de solicitude de suco, en virtude dun acordo marco e os motivos desa falta.

Co fin de establecer as normas e criterios que utilizará o Administrador para realizar a análise do grao de cumprimento por ambas as partes dos acordos marco de capacidade celebrados entre o administrador e un candidato, dando transparencia e previsibilidade á súa avaliación, elaborouse o procedemento correspondente, nos termos que a continuación se indican.



OBXECTO E ÁMBITO DE APLICACIÓN

Este procedemento aplicarase anualmente a cada un dos acordos marco de reserva de capacidade subscritos entre ADIF e/ou ADIFAV e un candidato despois da súa publicación nesta declaración sobre a rede, e que estean en vigor durante o período de avaliación (horas de servizo) ao que corresponda a súa aplicación.

A análise do cumprimento será iniciada polo Administrador de Infraestruturas unha vez finalizado o horario de servizo correspondente e se dispoña de toda a información sobre as operacións realizadas no período, e quedará reflectida na tramitación dun expediente administrativo que será desenvolto seguindo o recollido na Lei 39/2015, do 1 de outubro, sobre Procedemento Administrativo Común, na Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, na Orde FOM 897/2005, do 7 de abril, sobre a declaración sobre a rede e o procedemento de adxudicación de capacidade de infraestrutura ferroviaria e no Regulamento de Execución (UE) 2016/545 da Comisión, do 7 de abril de 2016, sobre procedementos e criterios relativos aos acordos marco de adxudicación de capacidade de infraestrutura ferroviaria.

Durante o decurso deste procedemento, o Administrador elaborará e tramitará un expediente por cada acordo marco, incluídas as súas posteriores modificacións (apéndices). No caso de que un mesmo operador tivese en vigor varios acordos marco, podería iniciarse, se así se dispón, a acumulación nun único expediente no que se analizasen cada un dos acordos marco do operador.

Nos expedientes de avaliación do cumprimento analizaranse:

- I. O cumprimento das obrigas do candidato, incluídas nas súas cláusulas e anexos, relacionadas co cumprimento da solicitude da capacidade reservada no acordo marco nas condicións técnicas que nel se recollen.
- II. O cumprimento das obrigas do Administrador de Infraestruturas en relación coa posta a disposición do candidato da capacidade recollida no acordo marco como reservada e nas condicións técnicas que nel se recollen.

DESCRIPCIÓN DO PROCESO

Previa á solicitude do horario de servizo.

Os candidatos deberán poñer en coñecemento do Administrador sen demora a súa intención de non utilizar parte da capacidade reservada nos acordos marco de capacidade para o seguinte horario de servizo e as causas que motivan esta situación.

O candidato comunicará esta circunstancia e as causas que o motivan ao Administrador cando teña coñecemento delas, mesmo con anterioridade á solicitude de sucus para o seguinte horario de servizo. O candidato remitirá ao Administrador toda a información necesaria para xustificar as causas da diminución na operación da capacidade reservada.

Non se considerará cumprido o requisito de informar sen dilación, aínda que se respecten os prazos da petición do horario de servizo marcados na Declaración sobre Rede, se do contido do expediente se deduce que o operador sabía ou podía razoablemente saber que non operaría a capacidade antes desa data.

No caso de que o acordo marco ou unha modificación posterior deste inclúa unha cláusula que estableza marxes de flexibilidade que permitan ao candidato non operar toda a capacidade reservada por axustes da súa programación, non será necesaria a xustificación das causas, se non se supera a marxe de flexibilidade. Neste caso, o candidato manifestará na súa comunicación que se acolle a esta circunstancia e detallará a porcentaxe de capacidade que ten previsto deixar de operar con respecto á reservada no acordo marco, verificando que esta é inferior ou igual á marxe de flexibilidade establecida (marxe global e/ou marxe por relación, se estiver establecida).

En todos os casos, o operador detallará na súa comunicación a franxa ou franxas ás que renuncia e o seu período temporal.

Independentemente da análise por parte do Administrador da documentación achegada polo candidato, que se realizará nunha fase posterior, este procederá a actualizar o catálogo de capacidade liberada, que se publica como anexo á Declaración sobre Rede, e incluírá nel a capacidade á que renunciou o Candidato.

Esta actualización será realizada nun prazo non superior a 15 días desde a recepción da comunicación por parte do operador.

Petición de capacidade dentro do horario de servizo.

A Declaración sobre a Rede correspondente a cada horario de servizo especifica o prazo durante o que se lle debe remitir ao Administrador a solicitude de capacidade que o candidato quere operar durante o seguinte horario de servizo. Esta petición tamén se deberá realizar para materializar os sucus que concreten a reserva de capacidade anual dos acordos marco.

A empresa ferroviaria debe solicitar só a capacidade que ten previsto operar, permitindo así ao Administrador a readxudicación da capacidade sobrante, maximizando así o uso da rede ferroviaria.

Esta solicitude será realizada polas vías previstas no apartado 4.2.2 da presente Declaración sobre a Rede e incluírá, a menos que o Administrador xa fose anteriormente informado, a documentación que xustifique os motivos polos que se solicita a operación dunha capacidade inferior á reservada no acordo marco.

Unha vez aprobado o Horario de Servizo e adxudicada definitivamente a capacidade, o Candidato deberá comunicarlle obrigatoriamente ao Xestor de Capacidade, nos prazos establecidos na Declaración sobre a Rede, o anuncio definitivo das marchas. Co proceso de anuncio do tren deixa de aplicarse o principio de confidencialidade do suco e a información considérase pública a partir dese momento.

Unha vez publicado o anuncio definitivo das marchas, o Xestor de Capacidade procederá a actualizar o catálogo de capacidade marco liberada, poñendo a disposición doutros candidatos a capacidade que foi renunciada a operar por parte dos asinantes dos acordos marco. A partir deste momento e ata o inicio do horario de servizo, os candidatos poderán solicitar a adxudicación de sucus incluídos no catálogo de capacidade liberada, e estes sucus poderán ser considerados readxudicados.

A petición por parte dun candidato de capacidade que non vai operar, coa intención de liberala progresivamente durante o horario de servizo, dificulta ao Administrador a súa recolocación a outros candidatos por mor do seu escaso aproveitamento e, polo tanto, tamén dificulta evitar unha hipotética imposición de sancións á empresa que non a vai operar.

Unha vez finalizado o proceso que culminou coa elaboración e aprobación do horario de servizo, o volume de sucros que finalmente foron solicitados e concedidos polo Administrador en todos os eixes que constitúen o acordo marco para un operador constitúe a solicitude inicial dese operador.

A comparación entre a solicitude inicial e a reserva de capacidade do acordo marco define a porcentaxe de cumprimento inicial do acordo marco após a aprobación do horario de servizo e servirá ao operador para determinar a marxe de manobra dispoñible ao longo deste período para garantir o cumprimento do seu acordo marco.

A operación durante o horario de servizo .

Unha vez iniciadas as operacións do correspondente horario de servizo por parte das empresas ferroviarias, no transcurso deste poderán darse algunhas circunstancias relevantes para os efectos de avaliar o cumprimento dos acordos marco, xa que poden alterar a solicitude inicial e a porcentaxe de incumprimento inicial.

1. Axustes concertados e axustes mensuais seguindo o procedemento e prazos recollidos na Declaración sobre a Rede

O operador poderá facer uso dos denominados na Declaración sobre a Rede “axustes concertados” e “axustes mensuais”. O seu obxectivo é facilitar unha adecuación do Plan de Transporte de cada Candidato.

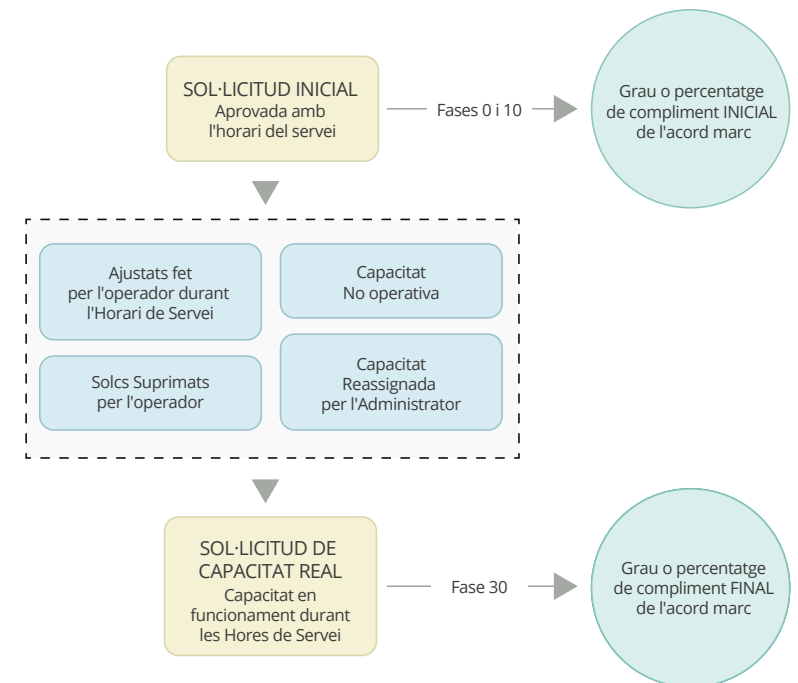
Considerando que o curto prazo de programación e o marco constrinxido de modificación da malla neste tipo de axustes dificultan o estudo de grandes variacións de sucros, o Xestor de Capacidade poderá rexeitar por este motivo solicitudes, cando os prazos de planificación incluídos foren insuficientes ou as peticións supoñan unha modificación substancial da explotación.

A non operación de sucros por parte da empresa ferroviaria facendo uso deste tipo de axustes segundo os prazos e procedemento da Declaración sobre a Rede ten como efecto unha variación da marxe de cumprimento inicial, fixado após a aprobación do horario de servizo.

2. Axustes solicitados polo operador fóra dos prazos incluídos na Declaración sobre a Rede

Esta situación producirase cando o operador solicite a non operación de determinados sucros, pero non cumpra os prazos mínimos establecidos na Declaración sobre a Rede. Independentemente de que ao final do horario de servizos a porcentaxe de cumprimento final se sitúe fóra ou dentro da marxe de flexibilidade, esta situación comportará a liquidación do Canon Modalidade A, mais a incorporación ao Canon A do artigo 97.5, apartado 4 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, nos termos previstos no sistema de determinación dos canons ferroviarios e na Declaración sobre a Rede vixentes en cada momento.

Por este motivo, a non operación destes sucros non afectará ao grao de cumprimento final do acordo marco.



3. Sucos non operados pola empresa ferroviaria, sen mediar calquera dos trámites anteriores.

Esta situación producirase cando a empresa ferroviaria non opere determinados sucos e tampouco utilizase os procedementos reflectidos na Declaración sobre a Rede para os axustes concertados ou mensuais.

Independentemente de que ao final do horario de servizos a porcentaxe de cumprimento final se sitúe fóra ou dentro da marxe de flexibilidade, esta situación comportará a liquidación do Canon Modalidade A, mais a incorporación ao Canon A do artigo 97.5, apartado 4 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, nos termos previstos no Regulamento de Determinación de Canons Ferroviarios e na Declaración sobre a Rede vixentes en cada momento.

Por este motivo, así como no caso anterior, a non operación destes sucos non afectará ao grao de cumprimento final do acordo marco.

4. Sucos suprimidos polo administrador

O Administrador de Infraestruturas ferroviarias ten encomendado un labor de conservación e investimento continuados das liñas da súa titularidade, ben mediante labores de mantemento das infraestruturas en servizo, ben mediante a realización de obras de mellora e ampliación da súa rede. A realización destes traballos pode supoñer restricións inevitables no tráfico.

Cando o tráfico ferroviario deba verse afectado irremediamente por tales obras, o administrador de infraestruturas procurará producir as menores perturbacións posibles, e promoverán melloras na infraestrutura que redunden nun mellor servizo por parte do administrador de infraestruturas.

A supresión de sucos ao longo do horario de servizo por parte do Administrador motivada polas causas anteriores suporá unha variación da porcentaxe de cumprimento do acordo marco do Administrador.

Avaliación do cumprimento do acordo marco

Ao finalizar o horario de servizo, o administrador de infraestruturas deberá avaliar o grao de cumprimento dos compromisos de cada un dos Acordos Marco.

O Administrador elaborará un expediente por cada un dos acordos marco (ou, se for o caso, varios acordos marco do mesmo operador) e neles analizarase e establecerase o grao de cumprimento alcanzado polas dúas partes.

Após finalizar o horario de servizo, o Administrador iniciará os trámites necesarios para abrir os expedientes de cumprimento dos acordos marco. O prazo máximo desde a súa apertura ata a resolución do expediente será de 6 meses.

Inicio do expediente. Comunicación previa ás empresas ferroviarias.

Mediante un acordo do Director Xeral da entidade, que se remitirá ás empresas ferroviarias e demais candidatos con acordos marco en vigor, iniciárase o procedemento e concederáse un prazo de 15 días para que estas poidan formular as alegacións e achegar os documentos que consideren oportunos.

Acompañando o acordo do Director Xeral da entidade, remitirase ás empresas ferroviarias unha copia da información inicial dispoñible por parte do Administrador que forme parte do expediente:

- Axustes de capacidade do marco realizados polo operador ao longo do horario de servizo.
- Sucos de acordo marco suprimidos a petición do Administrador durante o horario de servizo.
- Capacidade readxudicada a outros operadores após a adxudicación do horario de servizo e ata o inicio deste.
- Capacidade readxudicada a outros operadores durante o horario de servizo.

Elaboración do informe técnico-administrativo que reflecta o grao de cumprimento.

Completado o trámite de alegacións, o equipo técnico-administrativo procederá á analizar a documentación do expediente e dos documentos achegados polos candidatos e emitirá os informes técnico-administrativos co grao de cumprimento de cada un dos acordos marco.

Para emitir o citado informe seguirase a seguinte metodoloxía:

1. Avaliación do grao de cumprimento do operador antes de analizar os axustes producidos durante o horario de servizo:

O punto de partida é a solicitude inicial realizada polo operador e determínase o grao de cumprimento inicial do acordo marco (porcentaxe de sucros de acordo marco solicitados e adxudicados no horario de servizo perante a reserva de capacidade do acordo marco).

Modifícase esta porcentaxe en función da existencia de causas non imputables ao operador e informadas sen demora (artigo 13.3 do RE 2016/545), tomando como base a seguinte información:

- Comunicucións previas á solicitude do horario de servizo.
- A propia solicitude realizada polo operador
- A información recibida durante o trámite de audiencia do expediente.

Estas causas deberán ser acreditadas pola empresa operadora na documentación obrante no Administrador.

Esta porcentaxe volve modificarse en función da capacidade liberada e publicada no catálogo que se puidese readxudicar a outros operadores ata o inicio do horario de servizo.

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

As variables integrantes da expresión anterior teñen a seguinte definición:

- **% IOP:** Nivel de cumprimento inicial do operador corrixido
- **si:** Solicitude inicial do operador para o horario de servizo
- **r:** Sucros non solicitados polo operador, pero readxudicados polo Administrador, ata o inicio do horario de servizo
- **a:** Sucros non solicitados polo operador por motivos non imputables ao operador e non reasignados.
- **rc:** Reserva de capacidade no acordo marco.

2. Avaliación do grao de cumprimento do operador após a finalización do horario de servizo:

O punto de partida é a porcentaxe de cumprimento inicial corrixida do acordo marco asignado ao operador no apartado anterior.

Cada axuste concertado solicitado polo operador é avaliado e analizado ao longo do horario de servizo. Non se analizan nin avalían nesta parte do expediente os axustes realizados fóra de prazo e os sucus non operados sen comunicalo ao Administrador, xa que devindican a incorporación ao Canon A do artigo 97 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario.

Un axuste concertado pode supoñer unha redución do número de sucus operados e, polo tanto, unha modificación da solicitude inicial do candidato e do grao de cumprimento final do acordo marco.

O equipo avaliador técnico-administrativo analizará cada un dos axustes realizados polo operador, valorando se as causas destes son ou non imputables ao operador tomando como base a seguinte información:

- A solicitude normalizada de axuste de capacidade que a empresa ferroviaria facilitou ao Xestor de Capacidade.
- A información recibida durante a comunicación previa do expediente.

Após esta análise poden darse dúas situacións:

- Se se determina que as causas son causas esóxenas, é dicir, non imputables ao operador, ou se, independentemente da natureza das causas, a capacidade liberada co reaxuste puido ser adxudicada de novo, non se modificará a porcentaxe de cumprimento do acordo marco.
- Se se determina que é imputable ao operador, os sucus incluíranse no cómputo dos non operados e actualizarase, en consecuencia, a porcentaxe de cumprimento do acordo marco. Para calcular correctamente a posible sanción posterior será necesario un rexistro do eixe e relación, quilometraxe e paradas previstas dos sucus non operados.

Esta análise realizarase de forma secuencial para cada un dos axustes que se producisen durante toda a programación do servizo.

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

As variables integrantes da expresión anterior teñen a seguinte definición:

- **% FOP:** grao de cumprimento final do operador.
- **si:** Solicitude inicial do operador para o horario de servizo.
- **r:** Sucus readxudicados polo Administrador ata o inicio do horario de servizo.
- **a:** Sucus non solicitados polo operador por motivos non imputables ao operador e non reasignados.
- **rc:** Reserva de capacidade no acordo marco.
- **d:** Perda de capacidade por axustes, imputable ao operador, e non readxudicada posteriormente.

3. Avaliación do grao de cumprimento do Administrador após a finalización do horario de servizo

Avaliase secuencialmente a repercusión na porcentaxe de cumprimento de cada supresión de sucros realizada polo Administrador durante a totalidade do horario de servizo. O equipo técnico-administrativo analizará se se deron as circunstancias previstas nos Acordos Marco (forza maior, decisión dunha autoridade pública que incida na asignación da capacidade, etc.) que xustifiquen a non disposición da capacidade por parte do Administrador.

Após esta análise poden darse dúas situacións:

- I. Se se determina que se deron as circunstancias previstas no Acordo Marco mencionadas no parágrafo anterior, non se modificará o grao de cumprimento do acordo marco.
- II. Se se determina que a supresión é imputable ao Administrador, os sucros incluíranse no cómputo de incumprimento do Administrador de Infraestruturas e actualizarase, en consecuencia, a porcentaxe de cumprimento do acordo marco do Administrador..

Non se considerarán nesta avaliación os sucros suprimidos durante un plan de transporte ou calquera restrición de capacidade que fosen substituídos por outros ofrecidos e aceptados polo operador.

4. Conclusións do informe técnico-administrativo

No informe técnico-administrativo reflectirase o grao de cumprimento do acordo marco, tanto por parte do operador como do administrador. Neste incluírase a información seguinte:

- Capacidade non operada pola empresa ferroviaria con detalle da capacidade non operada que exceda a marxe de flexibilidade incluída no acordo marco e, polo tanto, suxeita a penalización. A información especificarase nunha relación de sucros que son penalizables con descrición do eixe, relación, tren-quilómetros afectados e paradas previstas.
- Relación de sucros suprimidos polo Administrador, con excepción daqueles sucros afectados polas circunstancias previstas nos acordos marco como causas non imputables ao Administrador.
- Relación de sucros complementarias ofrecidos polo Administrador e aceptados polo operador.
- Valoración das alegacións presentadas pola empresa ferroviaria e dos danos e perdas que, se for o caso, puidese reclamar.
- Grao de cumprimento do acordo marco por parte do operador, calculado segundo a expresión recollida no apartado 2:
- Grao de cumprimento do acordo marco por parte do administrador de infraestruturas, calculado segundo a seguinte expresión:

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

As variables integrantes da expresión anterior teñen a seguinte definición:

- % AI: Grao de cumprimento do Administrador de Infraestruturas
- rc: Reserva de capacidade no acordo marco
- s: Sucros suprimidos polo Administrador durante o horario de servizo, sen alternativa ofrecida ou non aceptada polo operador, con excepción daqueles sucros afectados polas circunstancias previstas nos acordos marco que xustifiquen a non disposición de capacidade por parte do Administrador

Tendo en conta o contido do art. 11.3 do RE 2016/545, o equipo técnico-administrativo valorará se, á luz do volume de capacidade deixada de operar, procede reducir a capacidade marco adxudicada no período posterior ao do período en curso.

5. Elaboración do informe económico-financeiro

O artigo 13 do Regulamento de Execución (UE) 2016/545 da Comisión, do 7 de abril de 2016, sobre os procedementos e criterios relativos aos acordos marco de adxudicación de capacidade establece no seu apartado 2 a posibilidade de fixar sancións como consecuencia da modificación ou extinción do acordo marco, limitadas aos “custos, perdas directas e gastos (incluído o lucro cesante) repercutidos razoablemente, ou nos que poida razoablemente preverse que repercutirá a parte indemnizada”. Así mesmo, este precepto engade que “a parte indemnizada adoptará as medidas razoables para impedir ou reducir a modificación do acordo, ou para impedir a súa rescisión ou reducir o seu efecto, e para cubrir os custos, perdas e gastos, ou para atenuar doutro modo os custos, perdas directas e gastos (incluído o lucro cesante)”.

O apartado 3 do artigo 13 regula as causas de exención do pagamento das sancións de cantidades superiores aos gastos administrativos derivados dunha modificación ou da extinción do acordo marco nos seguintes casos:

- I. Cando o acordo fose modificado ou anulado por causa alleas á vontade do candidato e que fosen comunicadas sen demora ao administrador de infraestruturas.
- II. Cando o candidato vise denegada unha solicitude complementaria de capacidade marco da que dependía a viabilidade do servizo ferroviario previsto.
- III. Cando o administrador de infraestruturas puidese “readxudicar” os sucus e a capacidade marco de forma que as perdas derivadas da modificación ou rescisión do acordo marco xa estean cubertas. Os sucus suprimidos durante un plan de transporte ou calquera restrición de capacidade que fosen substituídos por outros que ofrezca e acepte o operador non serán considerados nesta avaliación.

O informe económico financeiro ten por obxecto calcular os custos, perdas directas e gastos (incluído o lucro cesante) derivados dos incumprimentos de operación do operador durante o horario de servizo. Para iso, e no que se refire ao lucro cesante, partírase do cálculo dos canons deixados de percibir polo administrador de infraestruturas e elaborárase a partir das conclusións e información dispoñible no informe técnico-administrativo.

5.1. Réxime de penalizacións:

O réxime de penalizacións que se aplicará nos supostos de incumprimento especificarase nas cláusulas dos acordos marco de capacidade

Este réxime aplicarase cando o grao de cumprimento do acordo marco por parte do operador estea nunha porcentaxe inferior ao valor: 100%-marxe de flexibilidade (%) do acordo marco.



5.2. Resultado do informe económico-financeiro

O informe económico financeiro cuantificará, se for o caso, o prexuízo económico que o incumprimento por parte do operador dos compromisos do acordo marco ocasione ao Administrador.

Aplicará o réxime de penalizacións á capacidade non operada por debaixo da marxe de flexibilidade e concretada na relación de sucros suxeitos a penalización recollidos no informe técnico-administrativo.

Independentemente do anterior, o informe económico-financeiro cuantificará os prexuízos xerados ao Administrador polos supostos 5 e 6 incluídos no cadro do apartado anterior.

Así mesmo, cuantificará, se for o caso, o valor máximo do prexuízo económico que o administrador puidese ocasionar ao operador ao poñer a disposición do operador capacidade por debaixo do nivel pactado no acordo marco, tendo en conta os datos e documentos achegados ao expediente pola empresa ferroviaria, que acrediten os conceptos previstos no artigo 13 do RE 2016/545.

TRÁMITE DE AUDIENCIA DO EXPEDIENTE

Unha vez emitidos os dous informes, o Administrador de Infraestruturas, tendo en conta o disposto no artigo 82 da Lei 39/2015, do 1 de outubro, do Procedemento Administrativo Común das Administracións Públicas (LPAC), e antes de redactar a proposta de resolución, porá de manifesto o expediente ao interesado, para que este o poida consultar, solicitar copia dos documentos que o compoñen, alegar e presentar os documentos e/ou xustificacións que considere pertinentes.

RESOLUCIÓN DO EXPEDIENTE DE CUMPRIMENTO DOS ACORDOS MARCO

Unha vez finalizado o trámite de audiencia, analizaranse as alegacións e elaborárase a proposta de resolución, que deberá ser aprobada polo Presidente de Adif/Adif-Alta Velocidade, na que, se for o caso, se imporán as penalizacións e o prazo para pagalas.

Así mesmo, no caso de que, por incumprimento do Administrador, o operador sexa susceptible de ser indemnizado, recoñecerase na Resolución o dereito de crédito a favor deste polo importe determinado.

Contra esta Resolución, que esgota a vía administrativa, cabe recurso potestativo de reposición perante o Presidente de Adif/Adif-Alta Velocidade, no prazo dun mes contado a partir do día seguinte ao da recepción da notificación, segundo o disposto nos artigos 112.1 e 123 e seguintes da Lei 39/2015, do 1 de outubro, de Procedemento Administrativo Común das Administracións Públicas (LPAC), en relación co artigo. 16.2 do Real Decreto 1044/2013, do 27 de decembro, polo que se aproba o Estatuto de Adif Alta Velocidade; ou interpoñer directamente recurso contencioso-administrativo ante nos Xulgados Centrais do Contencioso-Administrativo no prazo de dous meses, contados a partir do día seguinte á súa notificación, sen prexuízo de que os interesados poidan exercer calquera outro que estimen conveniente.

Este procedemento non se aplicará para avaliar o cumprimento doutros requisitos especificados nos acordos marco de capacidade que non supoñan unha alteración do cumprimento dos compromisos de posta a disposición e operación da capacidade marco neles reservada.

4.4.3. CAPACIDADE MARCO LIBERADA

CAPACIDADE MARCO LIBERADA PARA O HORARIO DE SERVIZO 2024-2025

Nos termos do establecido no artigo 11.3 do Regulamento de Execución (UE) 2016/545, da Comisión, do 7 de abril de 2016, sobre os procedementos e criterios relativos aos acordos marco de adxudicación de capacidade de infraestrutura ferroviaria, cando o candidato non teña intención de utilizar a capacidade marco durante máis dun mes, comunicarllo ao administrador da infraestrutura con máis dun mes de antelación.

Neste sentido, en conformidade co establecido na lexislación vixente, seguindo recomendacións da CNMC e para garantir a optimización e xestión eficiente do uso da capacidade de infraestrutura dispoñible, o administrador de infraestruturas poderá ofrecer esta capacidade marco dispoñible, tanto ás empresas que xa están operando como a posibles novos candidatos.

Este ofrecemento realizarase mediante a publicación en documento anexo á Declaración sobre a Rede dunha táboa que conterá a capacidade marco liberada dispoñible para o Horario de Servizo vixente clasificada por eixos no que se indicarán os sucus dispoñibles co horario, día/s da semana e traxecto coa súa orixe-destino, así como as paradas intermedias. Este documento actualizarase a principios de cada mes, sempre que haxa modificacións con respecto á súa actualización anterior.

Estes sucus que conforman a capacidade marco remanente dispoñible serán solicitadas, co mesmo horario e paradas que as ofertadas no cadro, polas empresas ferroviarias ou novos candidatos no período establecido polo administrador de infraestruturas a través da aplicación informática SIPSOR, a través dos terminais autorizados para este fin.

Unha vez solicitados os sucus incluídos no cadro, procederase sempre ao estudo de viabilidade destes sucus antes de proceder a formalizar a súa adxudicación.

Para o Horario de Servizo 2024-2025 e tras o anuncio definitivo das marchas, constatouse que non se liberou capacidade nova que supoña un menor número de circulacións que as operadas no Horario de Servizo anterior. En atención a iso, non poderá ofrecerse capacidade liberada para o Horario de Servizo 2024-2025 dado o elevado nivel de conxestión que teñen tanto a infraestrutura ferroviaria como as instalacións de servizo (estacións), e tomando en consideración o deber de cooperación establecido no artigo 7.2 do Regulamento de Execución (UE) 2017/2177 da Comisión, do 22 de novembro de 2017 relativo ao acceso ás instalacións de servizo e aos servizos ferroviarios conexos, ao que se refire a Instrución do Presidente de Adif e Adif-Alta Velocidade do 30 de xullo de 2024 pola que se establece a necesidade de comprobar a adecuación das instalacións de servizo afectadas pola adxudicación de capacidade de infraestrutura en cada Horario de Servizo en Adif e Adif-Alta Velocidade.

ACORDOS MARCO EN VIGOR

O Consello de Administración de Adif-Alta Velocidade, na súa sesión extraordinaria do 27 de novembro de 2019, acordou por unanimidade asignar provisionalmente a capacidade marco solicitada a tres candidatos no proceso de asignación de capacidade marco iniciado en virtude da modificación da Declaración sobre a Rede de 2019.

Esta asignación provisional estivo condicionada á comunicación e aprobación pola Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia, de conformidade co disposto no artigo 38.6 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario e no artigo 13.3 da Orde FOM 897/2005, do 7 de abril, relativo á declaración sobre a rede e ao procedemento de adxudicación de capacidade de infraestrutura ferroviaria.



En datas 6 de abril de 2020 e 6 de maio de 2020, a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia ditou senllas Resolucións polas que se aprobaron, de conformidade co disposto no artigo 13.3 da Orde FOM 897/2005, os tres Acordos Marco propostos pola Entidade Pública Empresarial ADIF- Alta Velocidade.

Con data 11 de maio de 2020, formalizáronse os Acordos Marco entre ADIF- Alta Velocidade e os tres candidatos adxudicatarios de capacidade marco, por un período de 10 anos. Trátase de acordos para servizos de viaxeiros comerciais de alta velocidade (trens Tipo 300 km/h) nos seguintes eixos

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

A modificación dos Acordos Marco implicará a actualización a Declaración de Capacidade Marco Adxudicada, reaxustándose as táboas de Capacidade Marco Adxudicada do Anexo L; en aplicación do artigo 3.4. do Regulamento de Execución UE 2016/545 que especifica que no prazo de 3 meses desde que se produce unha modificación substancial do Acordo Marco, deberá actualizarse a declaración de capacidade marco adxudicada

4.5. Procedemento de Adjudicación de Capacidade

As solicitudes de Adjudicación de Capacidade sustentaranse nunha necesidade comercial confirmada e nunha viabilidade técnica. No caso contrario, para que as solicitudes de adjudicación de capacidade se sustenten nunha necesidade comercial confirmada e nunha viabilidade técnica, as Empresas Ferroviarias e os candidatos poden consultar ao Xestor de Capacidade a viabilidade das súas propostas mediante a solicitude dun estudo de capacidade.

En canto ao seu alcance material, os estudos de capacidade poderán ser solicitados polas empresas ferroviarias e os candidatos por diversos motivos: estudo dun suco para un novo tráfico; a futura solicitude de capacidade non coincide coa solicitude habitual debido, por exemplo, á inclusión de novas paradas, utilización de material rodante diferente, etc.

En canto ao seu alcance temporal, os estudos de capacidade poderán ser solicitados tanto con carácter previo á solicitude de capacidade para o seguinte horario de servizo como durante a súa vixencia. O Administrador terá en conta o estado da malla no momento da súa realización, o seu contido non será vinculante e non suporán en ningún caso a reserva da capacidade estudada.

No caso de que se solicite un estudo para o seguinte horario de servizo con anterioridade á finalización do prazo de adjudicación de capacidade para o dito horario de servizo, o resultado do estudo de capacidade poderá variar como consecuencia do resultado da adjudicación definitiva de capacidade.

O estudo de capacidade será solicitado a través dun correo electrónico indicando no asunto: “Estudo de Capacidade” ao seguinte enderezo: gestion.capacidad@adif.es

Este correo deberá ir acompañado do formulario do Anexo C, con todos os campos alí indicados cubertos debidamente.

O Xestor de Capacidade analizará a documentación achegada e, no caso de advertir defectos ou que a información facilitada resulte incompleta, requirirá ao solicitante para que, no prazo de 10 días, corrixa a súa solicitude, con indicación de que, se así non o fixer, será considerado desistido da súa petición, previa resolución que deberá ser ditada nos termos previstos no artigo 21 da Lei 39/2015, do 1 de outubro.

O Xestor de Capacidade elaborará e notificaralle o estudo de capacidade ao solicitante no prazo de 1 mes desde a recepción da solicitude ou, se for o caso, desde a recepción da documentación completa. Este prazo podería ser de ata un máximo de tres meses, naqueles casos xustificadas pola súa especial complexidade.

No caso de que os estudos de capacidade sexan de carácter internacional, é dicir, que supoñan o estudo de sucos que atravesan máis dunha rede, o administrador que reciba a solicitude deberá coordinarse co/s administrador/es implicados para a realización do estudo.

Sen prexuízo do disposto na lexislación vixente nesta materia, o administrador de infraestruturas ferroviarias tratará con carácter confidencial toda a información comercial e de negocio que lle sexa encomendada para a elaboración dos estudos. Pola súa banda, o candidato comprométese a manter a confidencialidade de todos os datos e informacións que ao respecto lle sexan facilitados por ADIF - Alta Velocidad.

Os Candidatos utilizarán preferentemente as ferramentas informáticas que o administrador de infraestruturas ferroviarias pon á súa disposición (SIPSOR e PCS). Os solicitantes que soliciten sucos internacionais tamén poderán realizar as súas peticións a través da OSS de Adif ou de calquera OSS da Rede de portelos únicos de RNE e, no caso de solicitudes de mercadorías, tamén as poderán realizar nas OSS dos Corredores Europeos de Mercadorías.

As solicitudes internacionais ocasionais/puntuais deberán ser presentadas polo menos cinco días útiles antes da saída de orixe do suco.

O Candidato está obrigado a actualizar os datos das súas solicitudes. En particular comunicará, coa maior brevidade posible, calquera supresión de sucos ou a renuncia a unha petición, sen que iso supoña que sexan aplicables o resto das normas referentes ás obrigas sobre o uso das capacidades adxudicadas.

Para facilitar o labor dos Candidatos que acorden co Xestor de Capacidade o uso de SIPSOR, cando se vaia iniciar o período de peticións para un novo Horario de Servizo, o Xestor de Capacidade poderá xerar automaticamente unha solicitude informática no sistema para a carga automática dos sucos adxudicados das empresas ferroviarias que xa contaban con capacidade no horario de servizo anterior a partir dos sucos regulares que estean vixentes nesa data. Esta xeración non suporá ningún dereito adquirido de preferencia sobre o resto de solicitudes doutros candidatos. Os Candidatos terán a obriga de comprobar que se introduciron no sistema todas as peticións de sucos para o novo período Horario e que todos os datos se atopan debidamente cubertos. Tamén deberán anular a petición dos sucos para os que non desexen unha nova adxudicación. O Xestor de Capacidade comunicará en tempo oportuno en SIPSOR, ou polos medios polos que fosen solicitados, os sucos asignados ou as modificacións realizadas sobre os sucos xa asignados por cuestións de axuste técnico da malla. No campo "Observacións" indicaranse aquelas circunstancias que condicionen a aplicación do suco.

Os Candidatos teñen a obriga de aceptar ou denegar as marchas asignadas, polo medio en que fosen solicitadas, como moi tarde cando finalice o período de alegacións. Pasados os prazos establecidos sen recibir a aceptación por parte do Candidato dun suco asignado, o Xestor de Capacidade poderá dispor libremente do suco.

Coas marchas aceptadas confeccionaranse os correspondentes documentos regulamentarios e realizaranse as transferencias de datos dos plans de transporte. Isto non se considerará en ningún caso unha vulneración do principio de confidencialidade.

O Candidato deberá comunicar necesariamente ao Xestor de Capacidade, nos prazos establecidos, o anuncio definitivo destas marchas. O anuncio de trens consiste en declarar formalmente por parte do Candidato os días concretos de circulación dos trens. Para os sucos ocasionais (TrenDía), estes anunciaranse en función das datas solicitadas, unha vez aceptado o suco.

Co proceso de anuncio do tren, deixa de aplicarse o principio de confidencialidade do suco e a información será considerada pública a partir dese momento.



PROCESO DO ADXUDICACIÓN DE CAPACIDADE

No proceso de Adxudicación de Capacidades, o Xestor de Capacidade debe garantir un acceso baseado nos principios de obxectividade, transparencia e igualdade, asegurando ao mesmo tempo que a calidade técnica dos sucus sexa a adecuada.

O Xestor de Capacidade atenderá, na medida do posible, a todas as solicitudes de capacidade de infraestrutura que reciba. Se isto non fose posible, aplicará os criterios de adxudicación recollidos no artigo 11 da Orde FOM/897/2005, do 7 de abril, e terá en conta todas as limitacións que afecten aos candidatos, tales como os efectos económicos sobre a súa actividade empresarial.

Por outra banda, o incremento de servizos que se produciu na rede ferroviaria española tras a liberalización do transporte de viaxeiros comportou un enorme incremento do volume de viaxeiros transportados, principalmente nos tres corredores do acordo marco. A previsión deste incremento progresivo dos servizos foi desencadeando as declaracións de conxestión de determinadas instalacións do servizo. Con todo, ditas declaracións de conxestión teñen o seu principal efecto no procedemento de adxudicación de capacidade de vía e non na xestión dos fluxos de viaxeiros nas terminais e plataformas.

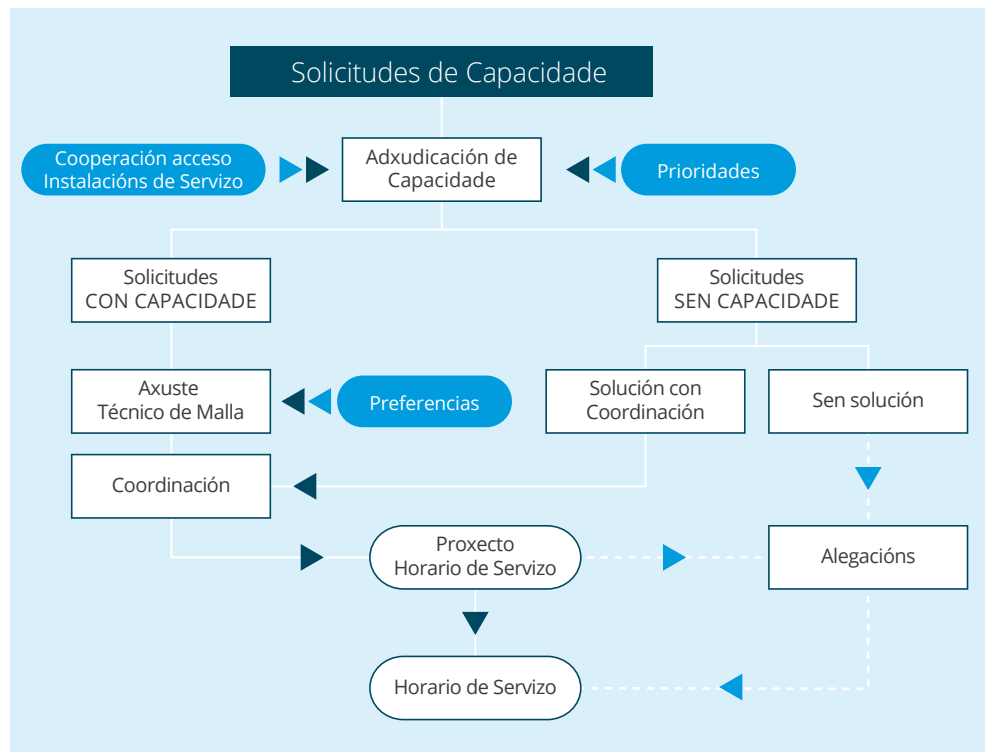
En consecuencia, e en uso das súas competencias previstas no Art. 23. 2 apartados p) e q) do Real Decreto 2395/2004, do 30 de decembro, polo que se aproba o Estatuto da entidade pública empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias e o Art 23. 2 apartados p) e q) do Real Decreto 1044/2013, do 27 de decembro, polo que se aproba o Estatuto da entidade pública empresarial ADIF-Alta Velocidade, o Presidente das Entidades Públicas Empresariais ADIF e ADIF-Alta Velocidade, aprobou o seguinte instrución:

- De conformidade co establecido no artigo 7, apartado 2, do Regulamento de Execución (UE) 2017/2177 da Comisión, do 22 de novembro de 2017, relativo ao acceso ás instalacións de servizo e aos servizos ferroviarios conexos, durante o proceso de elaboración do horario de servizo, o xestor de capacidade deberá cooperar co xestor da instalación de servizo e co resto de áreas responsables para verificar se existe capacidade suficiente nas instalacións de servizo afectadas, que permita a prestación de servizos nas estacións con total seguridade para os seus usuarios, así como cos niveis de calidade establecidos. Para estes efectos, solicitarase, das devanditas áreas, os informes pertinentes, que quedarán incorporados ao expediente de adxudicación de capacidade.
- Se como consecuencia da devandita comprobación resultase necesario, limitaranse ou denegaranse novas solicitudes de capacidade co obxectivo de manter en todo momento un funcionamento seguro, adecuado e eficiente das instalacións nas estacións de viaxeiros, tal e como establece a Declaración sobre a Rede.

O Xestor de Capacidade está facultado legalmente para reservar capacidade para as operacións de mantemento programadas, reposición ou ampliación da Rede, para resolver problemas de infraestrutura conxestionada. Así mesmo, de conformidade coa Disposición adicional vixésimo quinta da LSF, Asignación provisional de capacidade, a instancia das administracións competentes, e no marco do dereito da Unión Europea que regula a adxudicación de contratos de servizo público e a liberalización dos servizos de transporte ferroviario, os administradores das infraestruturas ferroviarias estarán obrigados a realizar unha reserva provisional da capacidade de infraestrutura necesaria para a execución de cada contrato de servizo público, con carácter previo á súa preceptiva licitación.

As solicitudes de capacidade para realizar traballos de mantemento presentaranse durante o procedemento de adxudicación. O administrador de infraestruturas ferroviarias tomará debidamente en consideración a repercusión da reserva de capacidade de infraestrutura con fins de traballos de mantemento sobre a actividade dos candidatos e informará ás partes interesadas coa maior brevidade posible da falta de dispoñibilidade da capacidade de infraestrutura debido a traballos de mantemento non programados.

O proceso de Adxudicación de Capacidade para a confección do Horario de Servizo (e, de maneira semellante, os seus axustes) desenvolverase polo tanto segundo o diagrama de fluxo adxunto.



Nos axustes posteriores á confección do Horario de Servizo, a Adxudicación de Capacidades resolverase preferentemente en función das capacidades residuais e mediante a inserción técnica dos sucos na malla, procurando non afectar os sucos xa existentes.

Para os sucros ocasionais, o Xestor de Capacidade circunscribirase ás capacidades dispoñíbles, establecendo como orde de prioridade a de recepción das solicitudes.

O Xestor de Capacidade queda facultado para admitir pequenas incompatibilidades entre os sucros cando xulgue que non perturbarán a circulación do resto de trens.

FASE DE ADXUDICACIÓN DE CAPACIDADE NAS FRANXAS HORARIAS CORRESPONDENTES

Durante esta fase determinarase que solicitudes obterán capacidade nas liñas e períodos horarios correspondentes.

Dito proceso realizarase inicialmente en función da capacidade estimada dispoñíble en cada liña, dependendo da tipoloxía de tráfico, tal e como figura no Manual de Capacidades. Este documento, que xeralmente se actualiza trimestralmente, é enviado polo administrador de infraestruturas aos candidatos con licenza en vigor. Unha vez atendidas as demandas segundo a tipoloxía de tráfico, aquelas solicitudes que non obtivesen capacidade poderán dispoñer da capacidade residual doutra tipoloxía de tráfico sempre que sexa tecnicamente viable.

Cando a Adxudicación de Capacidade sexa a un Candidato distinto dunha Empresa Ferroviaria, este deberá comunicar ao administrador da infraestrutura os datos da EF que vaia utilizar a dita capacidade polo menos cinco días antes da súa utilización efectiva.

CRITERIOS DE PRIORIDADE NA ADXUDICACIÓN

O administrador de infraestruturas ferroviarias adxudicará a capacidade de infraestrutura solicitada do seguinte xeito (Art. 11 Orde FOM/897/2005):

- 1) De haber capacidade dispoñíble para todos os candidatos, seralles adxudicada.
- 2) De existir coincidencia de solicitudes para unha mesma franxa horaria, a capacidade será adxudicada mediante o procedemento de coordinación previsto nesta DR.
- 3) De ser a rede declarada como conxestionada, serán tidas en conta para a súa asignación, por orde descendente, as seguintes prioridades de adxudicación:
 - a) A existencia de infraestruturas especializadas e a posibilidade de atender as ditas solicitudes nas referidas infraestruturas.
 - b) Os servizos declarados de interese público.
 - c) Os servizos internacionais.
 - d) A eventual existencia de acordos marco que contemplan a adxudicación desa solicitude de capacidade.
 - e) A solicitude, por un candidato, dunha mesma franxa horaria durante varios días da semana ou en semanas sucesivas do período horario.
 - f) A eficiencia do sistema.

Na aplicación dos criterios de prioridade, recibirán a debida consideración os servizos suxeitos a obrigas de servizo público, así como os de transporte de mercadorías e, en particular, os de carácter internacional.

O Xestor de Capacidade debe velar por unha optimización e un aproveitamento razoable da capacidade de infraestrutura. Neste sentido:

- Procurarase que os horarios sexan cadenciados naquelas liñas ou servizos para os que sexa posible, o que supón unha mellor organización do tráfico tanto para o administrador de infraestruturas ferroviarias como para a operación dos Candidatos, así como un maior atractivo comercial para os viaxeiros.

- Algúns trens, polas súas propias características técnicas, poderían diminuír a súa capacidade ou dificultar a súa explotación. Polo tanto, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá restrinxir a circulación de determinados trens en base exclusivamente de criterios técnicos de explotación (falta de determinados equipamentos a bordo, tempos de marcha inadecuados ás características das liñas, etc.).
- Cando o Candidato solicite un suco e exista un itinerario alternativo menos conxestionado, o Xestor de Capacidade poderá programar o suco á súa iniciativa pola ruta máis axeitada co fin de proporcionar a maior dispoñibilidade de capacidade para os tráficos para os que a ruta máis saturada fose necesaria técnica e economicamente. O Xestor de Capacidade razoará por escrito ante o Candidato afectado tales situacións.

Cando estas esixencias sexan significativas nunha determinada liña, mencionaranse no Manual de Capacidades.

FASE DE AXUSTE TÉCNICO DE MALLA

Unha vez obtidas as solicitudes de capacidade, débese realizar o proceso técnico de inserción na malla. Este proceso está suxeito a certos principios técnicos de inserción de sucos e axuste de malla.

O Xestor de Capacidade queda facultado para aplicar os seguintes criterios técnicos:

Adaptación Técnica de Sucos

O Xestor de Capacidade poderá variar o horario proposto polos Candidatos dentro duns parámetros razoables por razóns técnicas, ou para compatibilizar todas as peticións dos distintos Candidatos. Polo tanto, poderá establecer o tempo de percorrido ou as paradas técnicas que considere oportunas para garantir a puntualidade da circulación dos trens, compatibilizar os distintos sucos e optimizar a capacidade de vía.

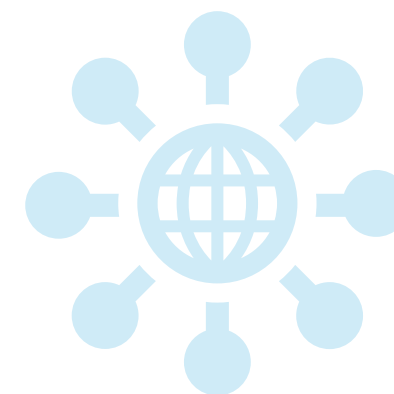
Servizos Cadenciados

As solicitudes que se realicen tendo en conta servizos cadenciados poderán ter unha determinada preferencia durante o proceso de axuste técnico de malla para conseguir un servizo cadenciado adecuado.

Liñas Especializadas

No caso de que existan liñas alternativas adecuadas, o administrador de infraestruturas ferroviarias, logo de consultar coas partes interesadas, poderá declarar especializada para a prestación de determinado tipo de servizos unha infraestrutura ferroviaria concreta. Ver apartado 2.4.1 deste documento.

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



Nestas liñas, o proceso de asignación de capacidades, por parte do Xestor de Capacidade, poderá ser realizado dando determinada preferencia no axuste técnico de malla aos servizos que cumpran os requirimentos técnicos da liña especializada, ademais da prioridade de adxudicación de capacidade determinada na Orde FOM/897/2005.

Tráficos Obriga de Servizo Público

O Xestor de Capacidade pode outorgar preferencia aos servizos que cubran determinados servizos públicos durante o proceso de axuste técnico de malla, especialmente en hora punta.

Trens de Longa Distancia (Viaxeiros ou Mercadorías)

Dada a especial complexidade técnica que supón a construción de sucros de gran lonxitude e para os efectos de optimizar a capacidade de infraestrutura, poste que estes circulan por un gran número de liñas, particularmente os internacionais, o Xestor de Capacidade poderá dar preferencia no grafado de malla aos trens de maior percorrido.

O Xestor de Capacidade procurará que, se nada se opón, os sucros asignados no anterior Horario de Servizo que obteñan capacidade no novo Horario de Servizo conserven basicamente as súas características primordiais.

Ao final deste proceso, o Xestor de Capacidade asignaralles aos Candidatos os sucros correspondentes. No caso dos sucros regulares, esta asignación será provisional ata que culmine a fase de coordinación e o período de alegacións.

4.5.1. CALENDARIO ANUAL DE SOLICITUDE DE CAPACIDADE (HORARIO DE SERVIZO)

Dentro do proceso de asignación de sucros, é fundamental o cumprimento dos calendarios programados para garantir a calidade do servizo ferroviario e permitir planificar a loxística dos diferentes participantes no proceso, ademais de posibilitar que o conxunto de Candidatos dispoña dos seus horarios definitivos en tempo oportuno.

Para dar resposta a aquelas solicitudes presentadas fóra de prazo, o Xestor de Capacidade valorará o seu alcance e comunicarlle aos Candidatos a súa decisión o antes posible, unha vez finalizada a adxudicación definitiva das solicitudes presentadas en prazo, podendo mesmo darlles tratamento en axustes posteriores, asignando eventualmente as capacidades residuais a ditas solicitudes.

HORARIO DE SERVIZO

O Horario de Servizos integra todos os datos que determinan os movementos planificados de trens e material rodante que terán lugar nunha determinada infraestrutura e nun período de tempo preestablecido, comprendido entre o segundo domingo de decembro e o segundo sábado de decembro do ano seguinte. O horario do servizo fixarase unha vez ao ano e entrará en vigor ás doce da noite do segundo sábado de decembro.

Os sucros son adxudicados ás EE.FF. e Candidatos exclusivamente para o seu uso durante o Horario de Servizo para o que foron solicitados.

CALENDARIO DE RESERVA DE SUCOS

Sucos Regulares (Servitren)

O administrador de infraestruturas ferroviarias pon a disposición dos Candidatos unha ampla posibilidade de axustes cuns prazos adecuados para dar resposta á maioría das necesidades de transporte.

Cando un Candidato pretenda acometer modificacións no seu Plan de Transporte que poidan alterar substancialmente os esquemas de explotación vixentes, deberá comunicarlle previamente esta circunstancia ao Xestor de Capacidade, que valorará a conveniencia de propoñer un calendario de programación máis amplo. Se non se produce a comunicación anterior, o Xestor de Capacidade poderá denegar a súa implantación, propoñendo unha data na que sexa tecnicamente viable a materialización do estudo das modificacións propostas.

O candidato que desexe solicitar capacidade de infraestrutura para explotar un servizo de transporte de viaxeiros coincidente cun con obrigas de servizo público deberá informar ao administrador de infraestruturas ferroviarias e á Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia cunha antelación mínima de 18 meses respecto da entrada en vigor do horario de servizo ao que corresponda a solicitude de capacidade para poder avaliar os posibles efectos económicos nos servizos existentes (Art. 59.7 da LSF).

Os calendarios que se indican a continuación inclúen as datas límite de forma xenérica, onde X é a data do Cambio de Servizo, para a publicación do HORARIO DE SERVICIO ANUAL.

No Anexo A inclúese o calendario de Adxudicación de Capacidade coas datas concretas para o Horario de Servizo en vigor para os anos 2025 e 2026.

CALENDARIO INTERNACIONAL	
Inicio do prazo de presentación de solicitudes	O domingo posterior ao 2º sábado de decembro
Establecemento de sucros internacionais de catálogo	X-11 meses (2º luns de xaneiro)
Fin do prazo de solicitude de Capacidade	X-8 meses (2º luns de abril)
Asignación provisional de Capacidade (comunicación do proxecto de Horario de Servizo)	X-5 meses (12 semanas despois da finalización do prazo de solicitude de capacidade)
Alegacións	Entre X-5 e X-4 meses (1 mes)
Comunicación definitiva do horario de servizo	X-3-5 meses (3º luns despois do periodo de alegacións)
Comunicación do anuncio	X-1,5 meses
Inicio do horario de servizo	12 h. na noite do 2º sábado de decembro

(*) Os prazos do Calendario Internacional están aliñados co documento Procedures for designing the annual timetable V.2.0 de RNE

CALENDARIO NACIONAL	
Inicio do prazo de presentación de solicitudes	O domingo posterior ao 2º sábado de decembro
Fin do prazo de solicitude de Capacidade	X-6 meses
Asignación provisional de Capacidade. Comunicación do proxecto de Horario de Servizo	X-4 meses
Alegacións	Entre X-4 e X-3 meses (1 mes)
Comunicación definitiva do horario de servizo	X-2 meses
Comunicación do anuncio	X-1,5 meses
Inicio do horario de servizo	12 h da noite do 2º sábado de decembro

(*) Os prazos do Calendario Nacional están aliñados coa Orde FOM 897/2005

Para ofrecer ás EE.FF. e aos Candidatos unha axilidade axeitada e dar resposta ás necesidades do mercado, cuns niveis de calidade dos servizos adecuados, independentemente do momento no que se soliciten, está prevista a modificación do Horario de Servizo durante a súa vixencia. Previamente á entrada en vigor do Horario de Servizo, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá programar datas de axuste para que os Candidatos poidan introducir modificacións no seu Plan de Transporte. Para establecer o calendario consultarase cos diferentes Candidatos.

Estes axustes poderán ser de dous tipos:

Axustes Concertados

Están deseñados para que os Candidatos realicen a maior parte das modificacións do seu Plan de Transporte durante o Horario de Servizo. Nestes axustes, o Xestor de Capacidades poderá realizar as adecuacións técnicas na malla que estime oportunas, debendo os Candidatos asumir e garantir a implantación daquelas modificacións que se comuniquen nos prazos establecidos.

Nestes axustes, o administrador de infraestruturas ferroviarias exerce plenamente a facultade de coordinación entre os Candidatos cando se produzan interferencias nos sucus dun Candidato por peticións comerciais doutro Candidato.

Os prazos normais que servirán de base para elaborar o calendario determinaranse segundo a seguinte táboa de datas límite, onde **M** é o mes correspondente á data do Axuste Concertado:

O Anexo A recolle as datas concretas de cada Axuste Concertado dos anos 2025 e 2026.

O Xestor de Capacidade poderá establecer prazos extraordinarios cando concorran circunstancias que requiran un período de programación máis amplo para a totalidade da Rede ou só para determinados eixes ou relacións.

AXUSTES CONCERTADOS	
Recepción de peticións de Capacidade	M – 4
Asignación provisional de Capacidade	M – 3
Alegacións	15 días
Comunicación definitiva de capacidade	M – 2
Comunicación do anuncio	M – 1
Axuste Concertado	M (12 h da noite do 2º sábado de xuño)

Axustes Mensuais

O seu obxectivo é facilitar unha adecuación ao Plan de Transporte de cada Candidato. Tendo en conta que os prazos curtos de programación e o marco restrinxido de modificación da malla neste tipo de axustes dificultan o estudo de grandes variacións de sucus, o Xestor de Capacidade poderá rexeitar algunhas solicitudes por este motivo cando os períodos de planificación previstos sexan insuficientes ou as peticións supoñan unha modificación substancial da explotación.

Os prazos de aplicación con carácter xeral indícanse a continuación. Sendo D o día do axuste, as datas límite serán:

O Anexo A recolle as datas concretas de cada Axuste Mensual dos anos 2025 e 2026.

AXUSTES MENSUAIS	
Recepción de propostas de Capacidade	D – 21 días
Asignación provisional de Capacidade	D – 14 días
Alegacións	D – 14 días a D – 10 días
Comunicación do anuncio	D – 10 días
Axuste mensual	D

No que respecta ao calendario de Axustes Mensuais, aplicaranse os prazos xenéricos detallados anteriormente sen necesidade de comunicación expresa salvo naqueles casos específicos nos que sexa aconsellable establecer uns prazos específicos por coincidir, por exemplo, con períodos de vacacións. Estes calendarios específicos serán comunicados na reunión convocada para o efecto ou mediante escrito do Xestor de Capacidade, que se remitirá coa debida antelación.

Modificacións

Nos termos do Parágrafo 2 do punto 6 do Anexo da Decisión Delegada 2017/2075, o Xestor de Capacidade poderá reprogramar un suco ferroviario adxudicado se iso for necesario para garantir a mellor adecuación posible entre todas as solicitudes de suco e se o aproba o candidato ao que lle foi adxudicado o suco.

Por causas extraordinarias e xustificadas, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá autorizar:

- A realización de axustes en datas distintas das pactadas.
- A aplicación de prazos distintos dos establecidos.
- A modificación ou eliminación de sucos en determinadas liñas, sen ningún tipo de restrición, cando se trate de causas excepcionais.

Non serán consideradas variacións de suco, de cara aos Candidatos, as alteracións nas que:

- Non se varíen as condicións nas que se solicitaron os sucos.
- Non se altere o horario nas paradas comerciais para trens de viaxeiros.
- Para os trens de mercadorías, non se varíe o horario comercial máis de 15 minutos en calquera punto do seu percorrido.

Nesas circunstancias, o Xestor de Capacidade poderá modificar os sucos en calquera momento sen obriga de consulta previa aos Candidatos, pero deberá comunicar a variación cando supoña un cambio de código do suco ou do horario comercial en calquera dos puntos do seu percorrido.

Sucos Ocasionais (TrenDía)

Para que sexa posible dar resposta ás solicitudes dos Candidatos a través do produto TrenDía, é necesario que a petición sexa realizada cunha mínima antelación.

Para os sucos internacionais, se non houber sucos de catálogo dispoñibles que se axustasen á solicitude, esta circunstancia seralle comunicada ao Candidato neste mesmo prazo de cinco días útiles, cun prazo máximo de 30 días para establecer un suco á medida.

O Xestor de Capacidade requirirá uns prazos distintos para aquelas solicitudes que impliquen un volume elevado de sucos como, por exemplo, no caso de campañas, ou cando concorran circunstancias que requiran un período de programación máis amplo. Tamén se poderá demorar a resposta cando a antelación coa que se solicite un suco TrenDía sexa tan grande que o Xestor de Capacidade estime que o servizo regular de trens non está suficientemente consolidado para realizar estudos de trens ocasionais.

SUCOS OCASIONAIS (TRENDÍA)

Prazo máximo de resposta

5 días útiles

Por causas excepcionais e xustificadas, os Candidatos poderán solicitar sucos con menos de cinco días útiles. Este servizo de adxudicación de sucos ocasionais será presentado só os días hábiles (de luns a venres), e as solicitudes deberán ser presentadas antes das 12 horas do día anterior á saída solicitada do tren. A resposta será notificada antes das 18 horas do mesmo día.

Requisitos específicos para a solicitude e adxudicación de sucos regulares e ocasionais para trens de viaxeiros en Estacións Coordinadas.

Unha Estación Coordinada é aquela estación de viaxeiros con altas esixencias de calidade de servizo nas que se espera unha demanda elevada de ocupación e estacionamento nas súas vías. Estas estacións requiren un uso racional da programación da capacidade de estacionamento e precisan intensificar a información e a coordinación xeral de trens.

Para estas estacións, as Empresas Ferroviarias e Candidatos, ao cubrir as súas solicitudes de capacidade, deberán solicitarlle expresamente ao Xestor de Capacidade:

- As necesidades concretas de tempos de ocupación da vías
- Informar do tren seguinte por rotación de gráfico
- A lonxitude dos trens para os que se solicita o estacionamento.

Todo isto permitirá un mellor coñecemento das necesidades das EE.FF. e Candidatos e favorecerá unha máis correcta programación e organización da estación para seguir ofrecendo uns niveis de calidade de servizo axeitados á tipoloxía dos trens.

O Xestor de Capacidade, de acordo con criterios transparentes e non discriminatorios, adxudicará a capacidade nas vías das estacións. As Empresas Ferroviarias e Candidatos terán dereito a utilizar estas vías de acordo coas condicións previamente adxudicadas e aceptadas.

As solicitudes de asignación de capacidade nas Estacións Coordinadas sustentaranse na necesidade do Candidato e na viabilidade técnica de ocupación de vías da instalación. Estas peticións estarán vinculadas a solicitudes de trens de viaxeiros incluídos no Plan de Transporte (ServiTREN) e, nalgúns casos, tamén se poderán realizar xunto con solicitudes ocasionais (TrenDÍA).

Tanto a solicitude de estacionamento como a lonxitude do tren indicaranse nos campos habilitados para o efecto en SIPSOR e nos modelos de solicitude de capacidade recollidos no Anexo C desta Declaración sobre a Rede.

O Xestor de Capacidade está facultado para modificar a capacidade de estacionamento das vías nunha Estación Coordinada co fin de permitir a realización de operacións de mantemento programado ou reposición ou ampliación dos activos vinculados a ela. Estas actuacións coordinaranse a través das comisións TOC de acordo co sinalado no apartado 4.5.

Para facilitar as operacións de tráfico do conxunto de trens por motivos de incidencias, atrasos, trens adicionais, etc., o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá variar as vías previamente asignadas, procurando que estas modificacións sexan as menores posibles e comunicando os ditos cambios o antes posible.

Cando as EE.FF. soliciten o uso das vías de estacionamento das Estacións Coordinadas para o apartado de material, especialmente en horario nocturno, a adxudicación de capacidade incluírase no gráfico de ocupación de vías.

Se non fose posible atender todas as solicitudes, aplicaranse de forma razoada os seguintes criterios de adxudicación:

- Terán prioridade as empresas ferroviarias que non dispoñan de vías de estacionamento para o apartado de material nun lugar próximo á Estación Coordinada da que se trate.

- As vías dispoñibles e as súas posibilidades operativas.
- A orde de saída das circulacións comerciais ao inicio do servizo.
- O reparto porcentual de trens de cada EF que teñan orixe ou destino na estación.
- A eficiencia do sistema.

As Estacións declaradas Coordinadas son as seguintes:

ESTACIONES COORDINADAS	
1	ESTACIÓN DE MADRID-CHAMARTÍN-CLARA CAMPOAMOR
2	ESTACIÓN DE VALLADOLID CAMPO GRANDE
3	ESTACIÓN DE LEÓN
4	ESTACIÓN DE ZAMORA
5	ESTACIÓN DE MADRID PUERTA ATOCHA ALMUDENA GRANDES (*)Incluindo 6 vías nos talleres de Cerro Negro e 7 vías nos talleres de La Sagra, instalacións xestionadas por Adif. ⁽¹⁾
6	ESTACIÓN DE ZARAGOZA DELICIAS
7	ESTACIÓN DE LLEIDA PIRINEUS
8	ESTACIÓN DE BARCELONA SANTS (*)Incluindo 3 vías de apartado na estación de Sant Andreu Comtal e 3 vías nos talleres de Can Tunis, instalacións xestionadas por Adif. ⁽¹⁾
9	ESTACIÓN DE FIGUERES VILAFANT
10	ESTACIÓN DE VALENCIA JOAQUÍN SOROLLA
11	ESTACIÓN DE ALACANT TERMINAL
12	ESTACIÓN DE MURCIA DEL CARMEN
13	ESTACIÓN DE SEVILLA SANTA JUSTA
14	ESTACIÓN DE MÁLAGA MARÍA ZAMBRANO

(*) As condicións específicas de acceso ás vías de apartado vinculadas con estacións coordinadas están dispoñibles no apartado 7.3.5.1.

(1) Estas vías só permiten o apartado de trens, e nelas non se poden realizar outras operacións como: limpeza do tren interior ou exterior mínima, carga e descarga de servizos a bordo, uso de acometidas de auga e electricidade, baleirado de aseos e outras análogas.

ÍNDICE DE SATURACIÓN DAS ESTACIÓNS COORDINADAS

Os datos de Saturación e Sucos dispoñibles son valores medios diarios dun día estándar, referidos a todos os tipos de tráfico e para todas as liñas que conflúan na estación. A distribución dos sucos non ten por que ser homoxénea por períodos horarios e pode variar segundo o día da semana

Datos de Capacidade DEC 2024

1. Estacións cun índice de Saturación inferior a 50%

As estacións cun índice de saturación inferior a 50% teñen un nivel de tráfico normal. Non presentan problemas de saturación. E poden admitir novos tráficos.

Estación	Sucos disponibles
LEÓN	56
LLEIDA - PIRINEUS	63
ZAMORA	81

2. Estacións cun índice de Saturación entre el 50% y el 75%

As estacións cun índice de saturación entre 50% e 75% teñen niveis altos de tráfico, poden presentar problemas puntuais de saturación en hora punta. E a admisión de novos trens, nalgúnhas franxas horarias, pode requirir un estudo detallado.

Estación	Sucos disponibles
FIGUERES VILAFANT	24
VALENCIA JOAQUÍN SOROLLA	27
ZARAGOZA - DELICIAS	42

3. Estacións cun índice de Saturación superior a 75%

Nas estacións cun índice de saturación superior a 75%, o tráfico rolda o máximo asumible pola estación. Presenta problemas de saturación sistemáticos, chegando puntualmente á conxestión. En ocasións pode que non admita novos trens ou que para admitilos sexa necesario un cambio nas condicións operativas e/ou reprogramación dos trens xa existentes.

Estación	Sucos disponibles
ALACANT - TERMINAL	14
BARCELONA SANTS	*
MADRID CHAMARTIN-CLARA CAMPOAMOR	*
MADRID PTA ATOCHA - ALMUDENA GRANDES	*
MÁLAGA MARIA ZAMBRANO	18
MURCIA DEL CARMEN	*
SEVILLA- SANTA JUSTA	19
VALLADOLID-CAMPO GRANDE	15

(*) Estación declarada como Conxestionada, a posibilidade de incluír novos tráficos debe ser estudada en detalle por ADIF - Alta Velocidade.

4.5.2. SOLICITUDES DE ADXUDICACIÓN DE SUCOS INTERNACIONAIS FÓRA DE PRAZO

As solicitudes internacionais "fóra de prazo" son aquelas peticións de capacidade que se solicitan despois da finalización do prazo de solicitudes de capacidade regular anual e ata 2 meses antes do inicio do Horario de Servizo.

O Xestor da Capacidade atenderá as solicitudes "fóra de prazo" das Empresas Ferroviarias coa capacidade residual sobrante logo da elaboración do Horario de Servizo regular.

4.5.3. SOLICITUDES AD-HOC

Son as solicitudes de capacidade realizadas polos candidatos ou EE.FF. para que o Xestor da Capacidade poida elaborar sucros á medida das necesidades de transporte.

SUCOS CON RESERVA

Sucros Regulares (ServiTren)

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

Sucros Ocasionais (TrenDía)

Estes sucros prográmanse para dar resposta ás demandas puntuais das EE.FF. e dos Candidatos que, en función dos seus limitados días de circulación e a escasa antelación da súa solicitude (ata 24 horas antes da saída solicitada de orixe do tren), non se inclúen no Plan de Transporte.

SUCOS SEN RESERVA

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

Sucros Especiais con Solicitude

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

Sucros Especiais sen Solicitude

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

4.5.4. PROCESO DO COORDINACIÓN

A fase de coordinación foi concibida para resolver os conflitos que eventualmente poidan xurdir entre as distintas solicitudes e adxudicacións de capacidade de infraestrutura para a mellor adecuación posible entre elas.

Se o Xestor de Capacidade detectar que, durante o período recollido para elaborar o proxecto horario de servizo, foran demandadas solicitudes incompatibles entre si ou cando a capacidade adxudicada ao Candidato non satisfaga as súas necesidades e así o manifeste por escrito nos prazos establecidos, tratará de satisfacer todas as solicitudes mediante o proceso de coordinación.

Para iso, o Xestor de Capacidade tratará de encontrar solucións alternativas que respondan ás solicitudes dos Candidatos, ou resolver conflitos consultando os candidatos.

Durante esta consulta, o administrador de infraestruturas facilitaralles aos candidatos a seguinte información, de xeito gratuío e por escrito:

- a) A adxudicación de capacidade solicitada por outros candidatos nos mesmos traxectos.
- b) A adxudicación de capacidade outorgada previamente a todos os demais candidatos nos mesmos traxectos.
- c) A adxudicación de capacidade alternativa proposta polo administrador de infraestruturas ferroviarias.
- d) A información detallada sobre os criterios aplicados no procedemento de adxudicación de capacidade.

Esta información será facilitada sen revelar a identidade dos demais candidatos, agás cando estes candidatos acordaren expresamente a súa divulgación.

PROCEDIMENT PER RESOLDRE CONFLICTES A LES SOL·LICITUDS

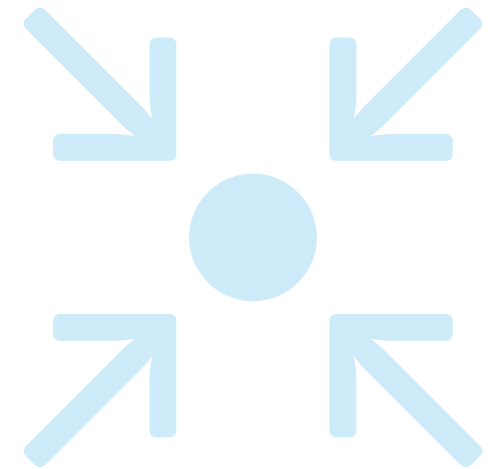
Na confección do Horario de Servizo ou durante os Axustes Concertados, os Candidatos disporán dun prazo máximo de dez días útiles a partir da data da proposta de Adxudicación de Capacidade para aceptala ou rexeitala, así como para formular as observacións oportunas á mesma. Estas observacións terán que ser presentadas por escrito e motivadas. Este prazo será de tres días útiles a partir da data da proposta de Adxudicación da Capacidade para o resto dos casos.

Durante o proceso de coordinación das solicitudes, o Xestor de Capacidade pode proporlles aos candidatos, dentro de límites razoables (± 60 minutos), adxudicacións de capacidade de infraestrutura que difiran do solicitado.

Poderán realizarse as roldas de coordinación que o Xestor de Capacidade considere oportunas para tratar de chegar a acordos satisfactorios.

No caso de non ser posible lograr unha solución aceptable para todos os candidatos logo de desenvolver o proceso de coordinación, o Xestor de Capacidade adoptará a solución que mellor conveña ao conxunto do sistema ferroviario:

- Na creación do Horario de Servizo optimizarase o uso da infraestrutura, evitando unha utilización ineficiente que impida obter o máximo rendemento da mesma.



- Na medida do posible ofreceranse alternativas que permitan a coexistencia de diferentes candidatos en períodos horarios, ofrecendo adxudicacións de capacidade que poden variar lixeiramente do solicitado, tendo en conta que sempre que se ofrezan dentro dunha franxa de 60 minutos satisfaríanse todas as solicitudes.
- Nas liñas especializadas ou con tráfico predominante (Alta Velocidade, Proximidade, etc.), terán prioridade ou preferencia os que correspondan á dita especialización, valorando a utilización de toda a liña sobre aqueles que só utilizan unha parte dela.
- Así mesmo, recibirán a debida consideración os servizos suxeitos a obrigas de servizo público, así como os de transporte de mercadorías e, en particular, os de carácter internacional.
- Tamén recibirán prioridade os servizos que fosen solicitados en función dun Acordo Marco ou que sexan obxecto de servizos cadenciados ou sistemáticos.
- Nas infraestruturas declaradas conxestionadas, o Xestor de Capacidade poderá modular a aplicación dos estritos criterios de adxudicación de capacidade co fin de garantir, na maior medida posible, o acceso a todos os candidatos que solicitaron a adxudicación de capacidade.

A decisión final do Xestor de Capacidade poderá ser obxecto de alegación segundo o seguinte epígrafe: 4.5.5 Proceso de Alegacións.

Para máis información pódese consultar o Anexo K Procedemento de Resolución de Conflitos.

4.5.5. PROCESO DE ALEGACIÓNS

O prazo mínimo para a presentación de alegacións fíxase en 1 mes desde a comunicación do proxecto do Horario de Servizo aos Candidatos. En consideración das alegacións recibidas, o administrador confirmará ou modificará a adxudicación provisional de capacidade no prazo máximo de 1 mes.

Non obstante, no caso de que unha empresa ferroviaria indique nas súas alegacións que podería requirir a intervención da Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia (CNMC) ao abeiro do artigo 12.1.f da Lei 3/2013, do 4 de xuño, de creación dese organismo, en conformidade co disposto pola CNMC na resolución do día 15 de febreiro de 2024 ditada no expediente STP/DTSP/060/23, o prazo no que o administrador confirmará ou modificará a adxudicación provisional de capacidade será de 15 días como máximo.

No caso de solicitudes para o Horario de Servizo presentadas fóra de prazo ou para os sucus asignados en axustes do Horario de Servizo, o período de alegación será de cinco días útiles desde a Adxudicación de Capacidade e de dous días útiles para os sucus ocasionais.

Estas alegacións deben ser remitidas por escrito á Xefatura de Adxudicación de Capacidade da Dirección de Xestión de Capacidade, a través da sede electrónica de ADIF. Para ampliar información ver o Anexo J Procedemento de Resolución de Conflitos.

4.6. Infraestructura Conxestionada

A Directiva 2012/34/UE do Parlamento Europeo e do Consello pola que se establece un espazo ferroviario única (texto refundido) define as infraestruturas conxestionadas, que se definen detalladamente na lexislación nacional, a través da Orde FOM 897/2005, concretamente no seu Art. 17:

"Cando unha vez coordinadas as franxas horarias solicitadas e logo de consultar cos candidatos afectados non sexa posible atender debidamente as solicitudes de capacidade de infraestrutura ferroviaria, o administrador de infraestruturas ferroviarias declarará a parte da infraestrutura afectada como conxestionada. Idéntica cualificación recibirá a infraestrutura para a que se contemple unha insuficiencia de capacidade nun futuro próximo".

A declaración dunha infraestrutura como conxestionada permite modular a aplicación dos estritos criterios de adxudicación para garantir, na maior medida posible, o acceso de todos os candidatos que solicitasen a adxudicación de capacidade.

Cando unha infraestrutura sexa declarada conxestionada, o administrador de infraestruturas ferroviarias realizará unha análise de capacidade, salvo que xa se estivese aplicando un plan de aumento de capacidade.

As normas e os criterios que, conforme ao establecido no Artigo 11 apartado c da Orde FOM 897/2005, se aplicarán no caso de infraestrutura conxestionada para a adxudicación de capacidade, indícanse na Declaración sobre a Rede.

O administrador de infraestruturas ferroviarias, no caso de infraestruturas conxestionadas, poderá modular a aplicación dos estritos criterios de adxudicación previstos no artigo 11 da Orde FOM/897/2005.

Existen varias formas de analizar a conxestión dunha infraestrutura. Nunha primeira clasificación pódese estudar por tramos de liña ou por terminais e, en ambos os casos, débese facer un estudo por franxas horarias. A pesar de existir algúns tramos de liña bastante conxestionados por seren tramos compartidos por distintos corredores, a realidade é que, en materia de adxudicación de capacidade, o aspecto máis restritivo son as vías de estacionamento nas estacións de viaxeiros.

Unha vez declarada unha infraestrutura conxestionada, o administrador de infraestruturas ferroviarias deberá esixir a cesión das franxas horarias que, nun período de polo menos un mes, fosen utilizadas menos do 80 % en infraestruturas conxestionadas, ou do 50 % no resto, salvo que sexa debido a causas non económicas alleas ao control dos candidatos.

Así mesmo, no caso de infraestruturas conxestionadas, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá reducir a capacidade adxudicada cando, nun período de polo menos un mes, esta fose utilizada por debaixo da cota establecida.

Na rede titularidade de Adif-Alta Velocidade, ao abeiro do disposto na Orde FOM 897/2005, concretamente no seu Art. 17, decláranse conxestionadas as seguintes estacións e tramos de liña para que se poidan aplicar medidas prioritarias na adxudicación e se poidan desenvolver medidas de ampliación de capacidade.

INFRAESTRUTURAS DECLARADAS CONXESTIONADAS	
ESTACIÓNS	
1	MADRID-PUERTA DE ATOCHA ALMUDENA GRANDES
2	BARCELONA - SANTS
3	MADRID CHAMARTÍN - CLARA CAMPOAMOR
4	MURCIA DEL CARMEN
TRAMOS DE LIÑA	
1	CALLOSA DE SEGURA - MURCIA (das liñas 046 e 354)
2	MADRID-JARDÍN BOTÁNICO - B.S. TÚNEL CH-ATOCHA/AG KM. 7.740 (da liña 040)

4.7. Transportes Excepcionais e Mercadorías Perigosas

TRANSPORTES EXCEPCIONAIS

Son transportes excepcionais (TE) aqueles que, polas súas dimensións, peso ou distribución e acondicionamento da carga, só poden admitirse baixo determinadas condicións técnicas e operativas. Precisan dun estudo de viabilidade no que tamén se terán en conta as posibilidades físicas da rede e o impacto desta circulación nas liñas polas que deben circular.

As EE.FF. que desexen realizar un Transporte Excepcional deberán dirixirse á Subdirección de Seguridade na Circulación do administrador de infraestruturas realizando a solicitude do Transporte Excepcional conforme o establecido no procedemento Adif e ADIF-Alta Velocidade sobre obtención de autorización para a circulación dun transporte excepcional para, co ditame das áreas técnicas afectadas do administrador de infraestruturas, poder dar resposta coa emisión da correspondente autorización ou, na súa falta, se o transporte excepcional non fose viable, coa comunicación das causas que imposibilitan a súa realización.

A Subdirección de Seguridade na Circulación comunicará a través do Rexistro Xeral de Documentación (RGD) a Autorización de Transporte Excepcional aprobada, coas condicións de circulación e posibles restricións de transporte e ás zonas de actividade de Adif e ADIF-Alta Velocidade afectadas.

Ver tamén o apartado 3.4.3 deste documento. Para máis información, consulte coa Dirección Corporativa de Seguridade na Circulación (Directorio apartado 1.6).

TRANSPORTE DE MERCADORÍAS PERIGOSAS

As EE.FF. e os Candidatos deberán indicar nas súas solicitudes de Adxudicación de Capacidade que esta vai ser utilizada para o transporte de materias perigosas, ademais de solicitar as paradas que fosen necesarias para realizar a súa intervención, para que sexa recollido adecuadamente no proceso de programación, de conformidade co Art. 47.5 do RSF.

Cando se trate de agregar material que transporte MM. PP. a trens que non o teñen recollido no seu plan de transporte, é obrigatorio solicitar a autorización do administrador de infraestruturas ferroviarias antes da súa expedición.

En canto á admisión do tren a vía regulada, as EE.FF. teñen que informar, segundo o procedemento de comunicación de tren disposto para circular e características da composición, para cada vagón que transporta mercadorías perigosas, o lugar que ocupa na composición, número ONU e de perigo que identifican a mercadoría transportada, cantidade, procedencia e destino, todo isto en conformidade co disposto no apartado 1.4.3.6 do Regulamento sobre transporte internacional de mercadorías perigosas por ferrocarril, RID, para o que o transportista, en conformidade co apartado 1.4.2.2.5, debe asegurarse de que o xestor da infraestrutura sobre a que circula poida dispor en todo momento durante o transporte, de maneira rápida e sen atrancos, dos datos que lle permita cumprir coas esixencias da citada subsección 1.4.3.6 e a Consigna C N°46, do 16 de novembro, 2016, sobre "Comunicación de tren disposto para circular".

As EE.FF. e os Candidatos deberán garantir o cumprimento de todas as prescricións e normas que rexen eses transportes para salvagardar a seguridade de terceiros e das propias infraestruturas.

4.8. Control do Uso dos Sucos

As EE.FF. e Candidatos teñen a obriga de utilizar a capacidade obtida nas condicións nas que lles foi asignada.

4.8.1. NORMAS PARA A MODIFICACIÓN DE SUCOS POR PARTE DO SOLICITANTE

Ver apartado 4.5.1 Concertados e Axustes Mensuais.

4.8.2. NORMAS PARA A REPROGRAMACIÓN DE SUCOS POR PARTE DO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUTURAS

Ver apartado 4.5.1 Axustes Concertados e Axustes Mensuais.

4.8.3. NORMAS PARA O NON USO DE SUCOS POR PARTE DO SOLICITANTE

Ver apartado 4.8.4.

4.8.4. NORMAS PARA O CONTROL DO USO POR PARTE DO SOLICITANTE

As EE.FF. e os Candidatos teñen a obriga de utilizar a capacidade obtida nas condicións en que lles foi asignada. No caso de infraestruturas conxestionadas, o non uso inxustificable dos sucros asignados pode ser causa de infracción grave, no caso de que sexa imputable á EF. (Art. 107, apartado 2.4, da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario).

O Xestor de Capacidade realizará mensualmente unha análise do nivel de utilización dos sucros asignados. Sen prexuízo das accións contempladas na LSF e que o administrador de infraestruturas ferroviarias poida emprender naqueles casos que supoñan unha perturbación importante para un uso efectivo da infraestrutura, o Xestor de Capacidade propondrá ás EE.FF. e Candidatos a supresión ou modificación dos sucros cando detecte a falta de uso sistemático, especialmente no caso de liñas conxestionadas.

Cando a porcentaxe de uso fose inferior a 80 % nas liñas conxestionadas e a 50 % no resto nun período continuado de un mes, o Xestor de Capacidade tamén poderá modificar a asignación de capacidade, sen restricións horarias, comunicando por escrito esa circunstancia e xustificando de forma razoada as causas da decisión adoptada. Establécese un período de alegacións de 10 días a favor da EF ou Candidato.

4.9. TTR para a Xestión Intelixente da Capacidade

4.9.1. OBXECTIVOS DE TTR

RailNetEurope (RNE) e Forum Train Europe (FTE), co apoio da European Rail Freight Association (ERFA), están a traballar nun proxecto denominado TTR co obxectivo de harmonizar e mellorar o sistema de horarios ferroviarios para aumentar a competitividade do ferrocarril.

O TTR consiste nunha planificación mellorada da distribución da capacidade da infraestrutura (incluídas as restricións temporais de capacidade) e do proceso de asignación de capacidade.

O obxectivo é atender mellor as necesidades do mercado e conducir a un uso optimizado da capacidade existente. Pódese encontrar información detallada sobre o proxecto en ttr.rne.eu.

O obxectivo é alcanzar a implantación do TTR de forma progresiva a partir do Horario de Servizo 2024-2025, sempre que estea apoiado polo marco legal europeo e nacional.

A estratexia de capacidade de todos os administradores que forman parte de RNE está publicada na seguinte ligazón:

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

4.9.2. FACTORES DO PROCESO

O proceso TTR baséase nos seguintes factores:

- Estratexia de capacidade (X * -60 a X * -36 meses): a estratexia de capacidade é a planificación da capacidade a longo prazo do administrador de infraestrutura.
- Modelo de capacidade (X * -36 a X * -18 meses) con partición de capacidade: o modelo de capacidade ofrece unha definición máis detallada do prognóstico da demanda e a división da capacidade en planificación anual, planificación progresiva e restricións temporais e capacidade non planificada.
- Aliñación internacional das restricións temporais de capacidade (TCR).
- Capacidade para solicitudes anuais: capacidade de coordinación nun prazo definido ou poñer a disposición para solicitudes realizadas fóra deste prazo.
- Capacidade para solicitudes de planificación progresiva: capacidade dedicada baseada en bandas de capacidade para un franxa de tempo ou rutas definidas, con prazos de solicitude específicos.
- Capacidade para solicitudes ad hoc: capacidade residual para solicitudes presentadas menos de 30 días antes da operación.

** X representa o primeiro día do horario de servizo 2025.*

4.9.3. IMPLEMENTACIÓN

O Administrador de Infraestructuras Ferroviarias participa na implementación do proxecto a nivel nacional. Os primeiros pasos na implementación do TTR estanse a realizar para o HS 2025. Isto estase facendo progresivamente, implantando aqueles compoñentes que son viables por cuestións normativas e pola necesidade de desenvolver novas ferramentas dixitais.

Así mesmo, a implementación do TTR realizarase dunha forma gradual en canto ao alcance xeográfico, comezando con algunhas liñas e aumentando este alcance progresivamente. As liñas nas que se vai implantando o TTR especifícanse na estratexia de capacidade de cada HS.

Para obter máis información, pode poñerse en contacto co Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) (One Stop Shop).

4.9.3.1. ESTRATEXIA DE CAPACIDADE

Como primeiro paso na implantación do TTR, os Administradores de Infraestructuras elaborarán unha Estratexia de Capacidade para cada Servizo Horario, que se estruturará por liñas e cuxo obxectivo é servir de base para unha planificación de horarios máis precisa ao ter en conta as previsións tanto do administrador como dos candidatos para os próximos Horarios de Servizo.

Deberá conter información de carácter xeral relacionada coa previsión de fluxos de tráfico, novas infraestructuras dispoñibles, restricións temporais de capacidade, etc. que supoñan un impacto importante, que permita afrontar unha planificación temperá da capacidade a nivel europeo.

O Administrador de Infraestructuras Ferroviarias elaborou a Estratexia de Capacidade para os HS 2025 e 2026 para algunhas liñas da RFIG, que se irán ampliando gradualmente a medida que se avance na implantación do proxecto TTR en Europa.

4.9.3.2. MODELO DE CAPACIDADE E DISTRIBUCIÓN DA CAPACIDADE

Para continuar co proceso de implementación do proxecto TTR a nivel nacional, tras a Estratexia de Capacidade, o administrador de infraestructuras publicou o modelo de capacidade para o Horario 2024-2025 das liñas incluídas na Estratexia de Capacidade para o HS 2024/2025 publicada en xullo de 2022 e elaborará o Modelo de Capacidade para os Horarios de Servizo sucesivos.

O modelo de capacidade baséase na capacidade posta a disposición polo administrador de infraestructuras, os requisitos do mercado (por exemplo, novos plans de servizo) e os TCR (Restricións temporais de capacidade) e serve como base para axustar a capacidade que se porá a disposición dos candidatos. Para cumprir con este propósito, a capacidade clasifícase en función das diversas necesidades comerciais e técnicas ("cotas de capacidade").

4.9.3.2.1. COMUNICACIÓN DAS NECESIDADES DE CAPACIDADE

Os solicitantes poden comunicar as súas necesidades de capacidade ao administrador de infraestructuras entre X * -30 e X * -18 meses a través da ferramenta RNE denominada ECMT.

Os anuncios de necesidades de capacidade son considerados indicacións non vinculantes dos solicitantes sobre as necesidades futuras de capacidade incluídas.

O administrador de infraestructuras utilizará, se as EEFF Ila facilita, a información fornecida como entrada á capacidade. En ningún caso o administrador de infraestructuras pode garantir a inclusión de toda a información sobre as necesidades de capacidade expresadas no modelo de capacidade final, nin as informacións de necesidades de capacidade poden dar prioridade no seguinte proceso de asignación de capacidade.

4.9.3.3. PROPOSTA DE CAPACIDADE

Ao redor de X-18, o administrador de infraestruturas ferroviarias traballará no axuste da capacidade que se porá a disposición dos candidatos e estará constituída por unha combinación de sucus preconstituídos, sucus tipo, tendo en conta as restricións temporais de capacidade previstas e os acordos marco vixentes, para cubrir as diferentes necesidades comerciais. A proposta de capacidade tamén pode incluír capacidade non planificada.

No caso de liñas transfronteirizas, estas actividades harmonizaranse cos Administradores de Capacidade colaterais.

Co fin de que os solicitantes poidan planificar e harmonizar as súas solicitudes, o administrador de infraestruturas ferroviarias publicará a subministración de capacidade para as solicitudes de capacidade anuais e as solicitudes de planificación continua como moi tarde en X-11.

4.9.3.4. ESTUDOS DE VIABILIDADE

Os candidatos poden solicitar estudos de viabilidade a partir de X-15. No caso de tratarse dun estudo de viabilidade internacional, o estudo será elaborado conxuntamente polos administradores de infraestrutura afectados.

Pódense solicitar os estudos de viabilidade por diversos motivos, entre outros, o estudo dun suco para un novo tráfico. Os estudos de viabilidade non darán lugar a unha revisión da distribución da capacidade publicada no Modelo de Capacidade (ver 4.9.3.2).

Para obter os mellores resultados, é recomendable os candidatos utilizaren o Sistema de Coordinación de Sucos (PCS) para solicitar Estudos de Viabilidade.

4.9.4. PROXECTO PILOTO DE TTR OU IMPLEMENTACIÓN TEMPERÁ DE UN OU MÁIS COMPOÑENTES DO PROCESO DO TTR

Non Aplica

4.10. Principios de Adxudicación de Capacidade en Corredores Internacionais de Mercadorías, RFC

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

A solicitude, xestión e adxudicación de capacidade para trens de mercadorías internacionais que circulen polos corredores Atlántico e Mediterráneo será realizada coa ferramenta informática do Path Coordination System (PCS), segundo os procesos establecidos nos respectivos Documentos de Información do Corredor (CID) e aliñados cos procedementos internacionais acordados no marco de RNE. Os solicitantes deben aceptar os termos e condicións xerais do Corredor en PCS antes de realizar as súas solicitudes.

En conformidade co artigo 13 do Regulamento (UE) nº 913/2010 do Parlamento Europeo e do Consello, do 22 de setembro de 2010, sobre a rede ferroviaria europea para un transporte de mercadorías competitivo, o Consello de Administración do Corredor estableceu un C-OSS (Corridor One-Stop Shop), sendo este o único organismo onde os solicitantes poden solicitar e recibir capacidade de infraestrutura para trens de mercadorías internacionais no corredor. O C-OSS é o único responsable de realizar todas as actividades relacionadas coa decisión de publicación e designación con respecto ás solicitudes de PaP (Pre-Arranged Paths) e RC (Reserva de Capacidad); en nome dos administradores o C-OSS desenvolve as súas tarefas de forma non discriminatoria e mantén a confidencialidade dos solicitantes. O idioma oficial de comunicación do C-OSS é o inglés.

O C-OSS encárgase, en representación dos Administradores de Infraestruturas do Corredor, das tarefas relacionadas coa xestión de capacidade internacional que son, entre outras: a coordinación da fase de predeseño da oferta PaP, a publicación dos sucus PaP, a recepción de solicitudes de capacidade, a reserva dos PaP solicitados, a coordinación da fase de construción e da fase de asignación dos Horarios de Servizos, e tamén executa a coordinación da fase de asignación no caso de solicitudes fóra de prazo e a fase de asignación de solicitudes ad-hoc segundo o establecido no Documento de Información do Corredor.

O marco para a asignación da capacidade fundaméntase no Artigo 14.1 do Regulamento, os Consellos Executivos dos Corredores ferroviarios de mercadorías acordaron un marco común para a asignación de capacidade (FCA). Estes documentos están dispoñibles no CIP en <https://cip-online.rne.eu/>. A FCA constitúe a base para a asignación de capacidade por parte do C-OSS.

O Corredor aplica os prazos internacionais definidos por RNE para a presentación de solicitudes de capacidade, así como para a asignación de sucus (para ver o calendario do Corredor, visite <http://www.rne.eu/>). Os PAP son unha oferta conxunta de rutas transfronteirizas coordinadas para o Horario de Servizo, producido polos administradores de infraestrutura participantes no Corredor. O C-OSS actúa como un punto de contacto único para a publicación e asignación de PaPs.

Os servizos relacionados co ferrocarril son servizos específicos cuxa asignación segue as normas nacionais, polo que as solicitudes deben presentarse directamente aos administradores de infraestruturas interesados. Así mesmo, os contratos de acceso á rede celébranse entre o administrador de infraestruturas e o solicitante en función das condicións nacionais de acceso á rede.

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

Corredor Atlántico

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

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

Corredor Mediterráneo

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

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



4.11. Asignación de Intervalos Horarios para a Realización de Probas con Entrega de Vía Bloqueada

En conformidade co Artigo 133. Circulación de probas, ensaios e traslados, apartado 1 do Real Decreto 929/2020, do 27 de outubro, de seguridade operacional e interoperabilidade ferroviarias, a realización de probas, ensaios ou traslados na Rede Ferroviaria de Interese Xeral por un vehículo ferroviario que non conte cunha autorización de posta en mercado que os ampare, require, segundo os casos establecidos neste artigo, unha autorización provisional da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria ou que o administrador de infraestruturas da rede sobre a que se vaian realizar as probas outorgue un permiso de acceso á súa rede.

O citado Artigo 133 recolle o procedemento a seguir.

Adif-Alta Velocidade non dispón de capacidade específica para realizar probas en liñas con Entrega de Vía Bloqueada (EVB) polo que, para facilitar a súa realización, autoriza a utilización dalgunhas franxas da banda reservada para as tarefas de mantemento das distintas liñas, xeralmente nas ventás horarias de 00:00 h a 05:00 h nas madrugadas de sábado a domingo e de domingo a luns, únicos días nos que, con carácter xeral, diminúe o mantemento programado, aínda que se poden realizar tarefas de mantemento non programado como consecuencia de incidencias, auscultación de vía, traballos extraordinarios, etc.

Polo tanto, esta capacidade atópase reservada polo administrador de infraestruturas para tarefas de mantemento, que terán sempre prioridade sobre a realización de probas, aínda que estas probas estean programadas.

Sen prexuízo do anterior, o administrador de infraestruturas asignará franxas horarias para a realización de probas de material rodante na RFIG da súa titularidade, en explotación comercial, conforme a criterios transparentes e non discriminatorios.

4.11.1. ÁMBITO DE APLICACIÓN E ALCANCE

Será de aplicación, con carácter xeral, a todas aquelas probas que requiran para a súa realización a EVB, requisito que se determinará na Consigna que regulará as probas.

En concreto, ás solicitudes de asignación de franxas horarias con entrega de vía bloqueada para os seguintes tipos de probas:

TIPO DE PROBAS
Probas de prototipos de material motor ou remolcado.
Probas de validación de modificación do tren.
Probas tipo ou serie de homologación de material motor ou remolcado.
Probas de cobertura e calidade de servizo para a rede GSM-R.
Probas de homologación validación de equipos embarcados ERTMS, ASFA Dixital, etc.
Probas doutros equipos embarcados.

As empresas ferroviarias, con carácter previo á realización das probas e uso das franxas horarias necesarias, deberán dispoñer da documentación técnica emitida polos organismos responsables (AESF, Dirección Corporativa de Seguridade na Circulación, etc.) preceptivos para a circulación do vehículo con entrega de vía bloqueada.

No caso de que se requiran condicións de circulación para probas, ensaios e traslados dun vehículo ferroviario sen autorización de posta no mercado segundo o artigo 133 do RDSOIF, a solicitude desta documentación técnica realizarase a través da sede electrónica de ADIF-Alta Velocidade, no trámite denominado Solicitudes/Solicitudes, Escritos e Comunicacions

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

A Subdirección de Seguridade na Circulación de ADIF-Alta Velocidade, previa demanda a través do correo electrónico sscav@adif.es, facilitará unha guía e un formulario para completar a solicitude.

O administrador de infraestruturas publicará a capacidade teórica dispoñible para a realización de probas en cada liña con EVB.

Excepcionalmente, poderá solicitarse en liñas nas que non se publicase a capacidade teórica dispoñible, sen estar o administrador de infraestruturas obrigado á súa asignación.

4.11.2. DESCRICIÓN DO PROCESO

4.11.2.1. TIPOS DE SOLICITUDES

As solicitudes de asignación de franxas horarias para probas sustentaranse na necesidade do cliente e na viabilidade técnica da vía, así como na súa dispoñibilidade espazo temporal. O non uso da capacidade para probas adxudicada podería alterar os criterios de asignación de capacidade en solicitudes posteriores.

Ao solicitar franxas horarias, os clientes poden optar polos seguintes tipos:

A) Para periodos de uso continuado

Para aqueles casos nos que o cliente demande períodos superiores a 40 horas de uso de vía bloqueada.

B) Para períodos de uso puntual

Para aqueles casos nos que o cliente demande un uso puntual, xa sexa por noites completas ou por horas.

4.11.2.2. CALENDARIO DE ASIGNACIÓN

Dentro do proceso de asignación de sucus é fundamental cumprir cos calendarios programados para garantir a calidade do produto e permitir planificar a loxística dos distintos participantes no proceso, así como posibilitar que o conxunto de clientes dispoña das horas necesarias para validar os seus trens.

As solicitudes deberán presentarse de acordo co seguinte calendario de asignación:

A) Para solicitudes tipo A- Para períodos de uso continuado

O administrador de infraestruturas porá a disposición dos clientes, mensualmente, a capacidade teórica dispoñible estimada con 2 meses de antelación e durante os 3 meses seguintes, para que estas solicitudes poidan realizarse con 3 meses de antelación.

Para atender as demandas dos solicitantes, as capacidades ofertaranse sectorizadas por liña e a petición farase de forma unitaria para cada sector. O mes de publicación chamarase M e só se poderá solicitar capacidade para o mes M+2.

A actualización das franxas teóricas dispoñíbles publicarase o día 1 de cada mes para o mes M+2 e de referencia para os meses M+3 e M+4 para que os solicitantes dispoñan de información anticipada para poder ir realizando as súas planificación.

A asignación definitiva das franxas horarias para probas deberá solicitarse a través da aplicación PÍDAME e concedida pola Subdirección de Circulación Alta Velocidade na súa programación.

Exemplo:

Publicación de capacidade teórica dispoñíble o 1 de xaneiro, mes M, para petición de probas en marzo, mes M+2. Tamén se publica a capacidade teórica de abril e maio como referencia, meses M+3 e M+4.

Recepción de solicitudes de franxas horarias mes M+2	Do 1 ao 10 de xaneiro
Asignación das franxas	Do 11 ao 20 de xaneiro
Fase de coordinación	Do 21 ao 30 de xaneiro
Comunicación de asignación de franxas horarias	Do 1 ao 10 de febreiro
Introducción en PÍDAME	Do 11 ao 20 de febreiro
Publicación da acta de probas con franxas	Do 21 de febreiro

PRAZOS DE APLICACIÓN PARA SOLICITUDES TIPO A DO MES M+2

Recepción de solicitudes de franxas	1-10 do mes M
Asignación provisional de franxas	11-20 do mes M
Fase de coordinación	21-30 do mes M
Comunicación de asignación de franxas	1-10 do mes M+1
Asignación definitiva de franxas introdución en PIDAME	11-20 do mes M+1
Publicación actas con franxas de probas para o mes M+2	21 do mes M+1
Data de actualización das franxas horarias para probas	1 de cada mes para solicitude de capacidade do mes M+2

B) Para solicitudes tipo B - Para períodos de uso puntual

Para dar resposta a aquelas solicitudes distintas das indicadas no apartado anterior e que sexan consecuencia dunha alteración substancial dos esquemas de explotación do cliente ou por causas excepcionais e xustificadas, os clientes poderán solicitar capacidade directamente na aplicación PÍDAME nos prazos determinados. O administrador de infraestruturas avaliará o alcance das súas necesidades, comunicándolles en tempo oportuno unha posible asignación provisional de capacidade.

4.11.2.3. FASES DO PROCESO

No proceso de asignación de franxas horarias para probas, o administrador de infraestruturas deberá garantir os principios de obxectividade, transparencia e non discriminación.

O administrador de infraestruturas analizará as solicitudes dos clientes, optimizando os tempos de resposta e as franxas horarias dispoñíbles nas vías.

Fase de recepción de solicitudes de franxas horarias para probas e asignación provisional

O cliente realizará as solicitudes de probas a través da canle establecida para tal fin.

Modo de presentación da solicitude

A solicitude remitirase á Subdirección de Circulación de Alta Velocidade utilizando as ferramentas informáticas que o administrador de infraestruturas ferroviarias poña á súa disposición, ou por calquera outro medio que garanta a súa recepción.

O candidato que efectúa a solicitude declarará as persoas debidamente acreditadas que o representen para tales efectos, de conformidade co disposto no Artigo 5 da Lei 39/2015, do 1 de outubro, do Procedemento Administrativo Común das Administracións Públicas, así como o domicilio social ao que o administrador de infraestruturas ferroviarias remitirá as notificacións oportunas e, de ser o caso, presentará un documento que acredite a súa inscrición no Rexistro Especial Ferroviario (Art. 61 LSF).

Análise e clasificación das solicitudes

As solicitudes recibidas ordenaranse segundo a data e hora da súa recepción.

O administrador de infraestruturas analizará as solicitudes recibidas tendo en conta os criterios de prioridade na cesión e tratando de atender todas as solicitudes das empresas solicitantes.

Se hai franxas horarias dispoñibles para todos os clientes, adxudicaráselles provisionalmente.

Cando non sexa posible atender inicialmente as solicitudes por coincidencia de peticións nun mesmo período de tempo e sector de vía, a asignación atenderase buscando o máximo aproveitamento das vías e as súas características técnicas, tendo en conta para a súa asignación, por orde descendente de prioridade, os seguintes criterios:

Criterios de prioridade na asignación

- 1) Probas necesarias para a obtención das autorizacións e certificados necesarios para o cumprimento dos compromisos asumidos polas empresas ferroviarias que teñan sido adxudicatarias de capacidade marco.
- 2) Probas de compatibilidade como consecuencia de modificacións dos sistemas de sinalización que afecten a trens homologados que xa realizan servizo comercial na RFIG (ASFA Dixital, novas versións de ERTMS, etc.).
- 3) Probas de ampliación de Certificados de Seguridade vixentes para liñas da RFIG.
- 4) Probas de obtención de Certificados de Seguridade para liñas da RFIG.
- 5) Probas de compoñentes de interoperabilidade.
- 6) Probas de autorización de entrada en servizo de subsistemas de control ou mando e sinalización.
- 7) Probas de autorización de entrada en servizo de subsistemas de material rodante.
- 8) Probas de validación de modificación do tren.
- 9) Probas tipo/serie de homologación de material motor/remolcado.
- 10) Probas de prototipos de material motor ou remolcado.

4.11.2.4. FASE DE COORDINACIÓN

Se durante o período previsto o administrador de infraestruturas comproba que, unha vez aplicados os criterios de asignación previstos anteriormente, existen solicitudes incompatibles entre si, recorrerá á súa coordinación para tratar de satisfacelas, aplicando para iso o proceso de coordinación establecido no Artigo 8 da Orde FOM 897/2005, do 7 de abril, relativa á declaración sobre a rede e ao procedemento de adxudicación de capacidade de infraestrutura ferroviaria.

Na coordinación de solicitudes, o administrador de infraestruturas resolverá os conflitos, podendo propoñerlles aos candidatos asignacións alternativas de franxas horarias de infraestruturas para probas que difiran do solicitado. Os solicitantes poderán aceptar ou rexeitar a proposta no prazo máximo de 5 días útiles desde que se lles notifique. Non obstante, para que a proposta do administrador de infraestruturas ferroviarias poida levarse a cabo, é preciso que a asignación das franxas horarias e as fases de coordinación fosen transmitidas a todos os solicitantes implicados.

4.11.2.5. FASE DE COMUNICACIÓN DAS FRANXAS HORARIAS PARA PROBAS E INTRODUCCIÓN DA ASIGNACIÓN EN PÍDAME

O administrador de infraestruturas comunicará a asignación das franxas horarias para probas aos solicitantes, e estes quedan obrigados a formalizar as peticións na aplicación PÍDAME. Os clientes comunicarán, coa maior brevidade posible, calquera renuncia á asignación provisional da franxa horaria concedida.

Finalmente, o administrador de infraestruturas elaborará a acta de probas na que se determinan as probas e a aceptación por parte dos solicitantes dos intervalos concedidos.

4.11.3. MANTEMENTO E CAUSAS EXCEPCIONAIS

As franxas horarias para probas poderán ser suspendidas ou modificadas, previa comunicación aos clientes afectados, para tarefas de mantemento non programado ou como consecuencia de incidencias, auscultación de vía, etc., sen que o adxudicatario poida reclamar ningún tipo de responsabilidade ou compensación económica ao administrador de infraestruturas ferroviarias.

Serán de exclusiva responsabilidade dos adxudicatarios calquera dano causado, con motivo da realización das probas, á infraestrutura ferroviaria, así como os danos directos e prexuízos directos ou indirectos que puidesen ser ocasionados tanto ao administrador de infraestruturas como a terceiros.

4.11.4. TARIFAS

A asignación de franxas horarias para a utilización das liñas ferroviarias integrantes da Rede Ferroviaria de Interese Xeral para probas con Entrega de Vía Bloqueada liquidarase mediante a aplicación dos canons establecidos na Lei 38/2015, do Sector Ferroviario, aos trens-quilómetro incluídos na autorización que o administrador de infraestruturas ferroviarias expida para esa asignación.

A autorización de franxas horarias para as probas con Entrega en Vía Bloqueada implica a adxudicación de capacidade para todos os quilómetros da vía que se vai utilizar e todos os quilómetros da vía adxacente, e implica a circulación de todos os quilómetros autorizados, na medida que a asignación destas franxas horarias con EVB provoca unha restrición no uso desa liña por parte de todos os demais terceiros.

Os trens-quilómetro aos que se aplicarán os canons determinaranse segundo as seguintes premisas:

- En función da velocidade máxima da liña na que se vaian realizar as probas, determinarase a distancia máxima, medida en km, que podería percorrer un tren na franxa horaria asignada.
- Dado que as probas se realizarán mediante a entrega de vía bloqueada, segundo as prescricións de circulación determinadas na Consigna publicada ao efecto, requírese o bloqueo da vía contigua, polo que os trens-quilómetro adxudicados determinaranse en función da distancia que se puidese percorrer, por ambas as vías, na franxa horaria asignada segundo as características da liña na que se vaian desenvolver as probas.
- A determinación dos trens-quilómetro circulados realizarase calculando a distancia que podería percorrer un tren na franxa horaria asignada en función das características da liña na que se vaian realizar as probas.

A liquidación dos canons realizarase aplicándolles aos trens-quilómetro calculados da forma descrita anteriormente a tarifa unitaria vixente en cada momento.

Se, unha vez asignada a franxa horaria para proba con entrega de vía bloqueada, a empresa ferroviaria non utiliza todo o período horario asignado por causas imputable á empresa ferroviaria, facturaríase a totalidade do canon correspondente ao período asignado.

No caso de ser necesaria para a realización de probas a apertura extraordinaria de estacións, aplicarase a tarifa en vigor, recollida na Declaración sobre a Rede vixente en cada momento, correspondente ao Servizo Complementario SC-1, Transportes Excepcionais.



5

SERVIZOS E RÉXIME ECONÓMICO E TRIBUTARIO

5.1. Introducción

5.2. Principios Tarifarios/Prezos

5.3. Paquete de Acceso Mínimo e Prezos

5.4. Servicios Básicos e Prezos

5.5. Servicios Complementarios e Prezos

5.6. Servicios Auxiliares e Prezos

5.7. Sancións e Incentivos Financeiros

5.8. Sistema de Incentivos

5.9. Actualización ou Modificación das
Taxas, Canons e Prezos

5.10. Formas de Pago

ÍNDICE

5.3.1. TAXAS	141
5.3.2. CANONS FERROVIARIOS	144
5.7.1. SANCIONES POR MODIFICACIÓN DE SUCO	182
5.7.2. SANCIONES POR ALTERACIÓN DE SUCO	182
5.7.3. SANCIONES POR NON USO DE SUCO	182
5.7.4. SANCIONES POR CANCELACIÓN DE SUCO	183
5.7.5. INCENTIVOS / DESCONTOS	183

5.1. Introducción

As EE. FF. e demais Candidatos teñen dereito a recibir de maneira non discriminatoria o acceso á infraestrutura, incluído o acceso por vía férrea ás instalacións e aos servizos que se prestan nelas, así como o paquete de acceso mínimo.

A Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, determina a estrutura das Taxas e Canons Ferroviarios, así como a dos prezos pola prestación de servizos Básicos Complementarios e Auxiliares.

En conformidade coa disposición transitoria primeira da Lei 26/2022, do 19 de decembro, pola que se modifica a Lei 38/2015, do Sector Ferroviario, seguirá sendo aplicable o sistema para determinar os canons ferroviarios vixentes no momento de entrada en vigor desta lei ata a aprobación e publicación oficial dos valores obtidos conforme o sistema establecido nela.

Os servizos que pode prestar o administrador de infraestruturas ferroviarias no seu ámbito de competencia son os seguintes:

- Paquete de Acceso Mínimo
- Servizos Básicos
- Servizos Complementarios
- Servizos Auxiliares

5.2. Principios Tarifarios/Prezos

Estes principios están apoiados nas seguintes figuras:

- Taxas e Canons Ferroviarios
- Prezos pola Prestación de Servizos Básicos, Complementarios e Auxiliares

As Taxas ferroviarias satisfán os feitos impositivos consistentes en prestar servizos incluídos na LSF.

A utilización das infraestruturas ferroviarias e instalacións de servizos titularidade dos administradores xerais das infraestruturas ferroviarias dará lugar á percepción de prestacións patrimoniais de carácter público non tributario que recibirán o nome de canons ferroviarios.

Os canons ferroviarios gravan o uso das infraestruturas ferroviarias e fixaranse de acordo cos principios xerais de viabilidade económica das infraestruturas, explotación eficaz das mesmas, situación do mercado e equilibrio financeiro na prestación dos servizos, e de acordo cos criterios de igualdade, transparencia e non discriminación entre provedores de servizos de transporte ferroviario. Tamén se garantirá que o sistema de canons utilizado se axusta aos mesmos principios en toda a rede.

A contía dos canons de acceso mínimo ás liñas ferroviarias integrantes da Rede Ferroviaria de Interese Xeral e de acceso a infraestruturas que conecten con instalacións de servizo será equivalente aos custos directamente imputables á explotación do servizo ferroviario.i.

De igual forma, o sistema de adicións e bonificacións contemplado no artigo 97.6 da LSF terá en conta, para a explotación eficaz da Rede Ferroviaria de Interese Xeral, criterios que reflectan o grao de conxestión da infraestrutura e un correcto funcionamento da mesma, o fomento de novos servizos de transporte ferroviario, así como a necesidade de favorecer o uso de liñas infrautilizadas, garantindo, en todo caso, unha competencia óptima entre as empresas ferroviarias.

A contía dos cánones esixidos pola utilización de instalacións de servizo de titularidade dos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias non superará o custo da súa prestación máis un beneficio razoable, de conformidade co artigo 98 da LSF.

Así mesmo, teranse en conta para o establecemento da contía dos cánones ferroviarios, de acordo coa explotación eficaz da RFIG, criterios que reflectan o grao de conxestión da infraestrutura e un correcto funcionamento da mesma, o fomento de novos servizos de transporte ferroviario, así como a necesidade de favorecer o uso de liñas infrautilizadas, garantindo, en todo caso, unha competencia óptima entre as empresas ferroviarias.

A prestación dos Servizos Básicos, Complementarios e Auxiliares está regulada na vixente Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, e no Regulamento do Sector Ferroviario (R.D. 2387/2004, do 30 de decembro), en tanto este último non se opoña ao previsto na citada lei.

RÉGIME ECONÓMICO DOS SERVIZOS FERROVIARIOS CONEXOS

A prestación dos Servizos ferroviarios Básicos, Complementarios e Auxiliares está suxeita ao pagamento de prezos, que son de carácter privado.

Segundo o Art. 101 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, os prezos por acceder por vía férrea a unha instalación de servizo e pola prestación dos servizos básicos non poderán superar o custo da súa prestación máis un beneficio razoable.

Os servizos complementarios e auxiliares prestados nas instalacións de servizo estarán suxeitos a prezos libremente acordados entre as partes. Porén, cando tales servizos fosen proporcionados por un único provedor, os prezos aplicados por este non poderán superar o custo da súa prestación máis un beneficio razoable.

Non se devindicarán prezos privados polos servizos e o acceso ás instalacións de servizo suxeitos ao pagamento dos canons ferroviarios regulados no Título VI da Lei 38/2015 do Sector Ferroviario.

O establecemento e aplicación dos prezos rexeráse sempre polos principios de obxectividade, transparencia, igualdade de acceso e non discriminación das Empresas Ferroviarias e Candidatos.

Os prezos dos servizos prestados polo administrador de infraestruturas ferroviarias seránlle aboados e utilizaranse para financiar a súa actividade, tendendo a garantir o equilibrio financeiro.



A política de prezos tenderá a crear unha dinámica que favoreza a contención dos gastos de explotación, adecuando os investimentos aos requirimentos reais da demanda, evitando problemas de sobrecapacidade ou conxestión.

5.3. Paquete de Acceso Mínimo e Prezos

As EE.FF. e demais Candidatos terán dereito a recibir en condicións de igualdade o acceso á infraestrutura. En concreto, terán dereito a:

- Tramitar as solicitudes de capacidade de infraestrutura ferroviaria.
- Poñer a disposición a capacidade concedida.
- Utilizar a infraestrutura ferroviaria, incluídas bifurcacións e desvíos da rede.
- Controlar o tren, incluída sinalización, regulación, expedición, así como comunicación e subministración de información sobre circulación ferroviaria.
- Utilizar as instalacións de alimentación eléctrica para a corrente de tracción, cando estiveren dispoñibles.
- Información sobre os servizos de circulación de trens e posibles atrasos.
- Calquera outra información necesaria para introducir ou explotar o servizo para o que se concedeu a capacidade.

No Anexo K detállanse as condicións xerais de utilización dos Sistemas de Información, que o administrador de infraestrutura pon a disposición dos candidatos /empresas ferroviarias, igualmente determínase que información deben facilitar os candidatos/empresas ferroviarias ao administrador de infraestruturas para poder desempeñar as súas funcións.

5.3.1. TAXAS

As Taxas ferroviarias satisfán os feitos impositivos consistentes na prestación de servizos previstos na LSF.

A continuación detállanse as principais Taxas Ferroviarias vixentes conforme ao establecido na LSF.

TAXAS DA AXENCIA ESTATAL DE SEGURIDADE FERROVIARIA

Segundo establece a LSF, a xestión, liquidación e recadación destas taxas correspóndelle á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.

Constitúe o feito impositivo destas taxas a prestación dos servizos necesarios para outorgar as homologacións, certificacións, expedición de títulos ao persoal ferroviario, autorizacións de entrada en servizo e inscrición de vehículos, expedición de Licenzas de empresa ferroviaria, Certificados de Seguridade ás empresas ferroviarias e Autorizacións de Seguridade aos administradores de infraestruturas ferroviarias por parte da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.

Estas taxas, recollidas no Título VI, Capítulo I, da LSF, son:

- **Sección 1ª** Taxa por licenza de empresa ferroviaria
- **Sección 2ª** Taxa por outorgamento de autorización de seguridade e de certificado de seguridade
- **Sección 3ª** Taxas por homologación de centros, certificación de entidades e material rodante, outorgamento de títulos e licenzas, autorizacións de entrada en servizo e inscrición de vehículos
- **Sección 4ª** Taxa pola prestación de servizos e realización de actividades en materia de seguridade ferroviaria.

TAXAS DOS ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS

Segundo establece a LSF, a xestión e liquidación destas taxas correspóndelles aos Administradores de Infraestruturas Ferroviarias:

- **Art. 93 Taxa pola utilización ou aproveitamento especial de bens de dominio público ferroviario.**
Constitúe o feito impoñible da taxa a utilización privativa ou o aproveitamento especial de bens de dominio público ferroviario que se realicen mediante concesións e autorizacións.
- **Disposición Adicional 24ª Taxa por informes e outras actuacións.**
Constitúe o feito impoñible da taxa a prestación de informes técnicos, expedición de certificados e demais actuacións facultativas enumeradas no artigo cuarto do Decreto 140/1960, do 4 de febreiro, polo que se valida a taxa por informes e outras actuacións que deban ser realizadas nas tramitacións instadas perante os administradores de Infraestruturas Ferroviarias.

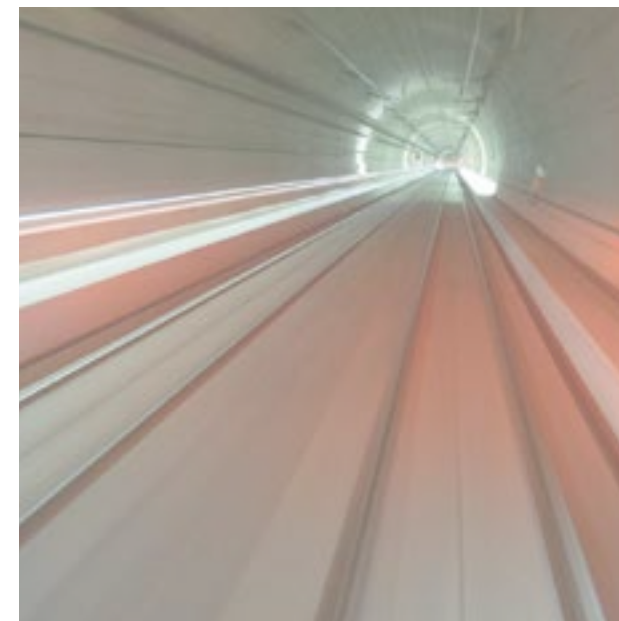
TAXA POLA UTILIZACIÓN OU APROVEITAMENTO ESPECIAL DE BENS DE DOMINIO PÚBLICO FERROVIARIO

Constitúe o feito impoñible da taxa a utilización privativa ou o aproveitamento especial de bens de dominio público ferroviario que se realicen mediante concesións e autorizacións.

Non se esixirá o pagamento da taxa ás persoas físicas ou xurídicas, distintas das sociedades de capital, cando a utilización privativa ou aproveitamento especial de bens de dominio público non supoña unha utilidade económica para o concesionario, persoa autorizada ou adxudicatario ou, aínda que dita utilidade existise, a utilización ou aproveitamento implique para o beneficiario condicións ou contraprestacións que a anulen ou fagan irrelevante. Esta circunstancia farase constar nos pregos de condicións ou cláusulas da autorización ou concesión.

Os administradores de infraestruturas ferroviarias estarán exentos do pagamento desta taxa.

A devindicación da taxa producirase co outorgamento inicial e mantemento anual da concesión, autorización ou adxudicación e será esixible na contía que corresponda e nos prazos sinalados nas condicións da concesión, autorización ou adxudicación.



Serán suxeitos pasivos da taxa os concesionarios, persoas autorizadas ou adxudicatarios ou, de ser o o caso, quen se subroga no seu lugar.

A Lei 26/2022, do 19 de decembro, modificou o Artigo 93.6 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario e, desde o 1 de xaneiro de 2023, as cantidades da Taxa pola utilización ou aproveitamento especial de bens do dominio público ferroviario son as seguintes:

Modalidade de utilización ou aproveitamento	Base imponible	Tarifa
Subsolo ou voo utilizado para cruces transversais de redes de subministración	Metro cadrado.	0,15 €/m ² -mes
Subsolo ou voo utilizado por redes de subministración do sistema ferroviario.	Metro cadrado.	0,05 €/m ² -mes
Resto de usos do subsolo e voo.	Metro cadrado.	0,30 €/m ² -mes
Solo clasificado urbanisticamente como non urbanizable utilizado por instalacións de subministración.	Metro cadrado.	0,35 €/m ² -mes
Solo clasificado urbanisticamente como urbano ou urbanizable utilizado por instalacións de subministración.	Metro cadrado.	0,68 €/m ² -mes
Solo utilizado por instalacións de subministración do sistema ferroviario independentemente da súa clasificación urbanística.	Metro cadrado.	0,05 €/m ² -mes
Solo clasificado urbanisticamente como non urbanizable para conexións de instalacións de servizo ferroviarias e cargadeiros coa rede ferroviaria.	Metro cadrado.	0,05 €/m ² -mes
Solo clasificado urbanisticamente como urbano ou urbanizable para conexións de instalacións de servizo ferroviarias e cargadeiros coa rede ferroviaria.	Metro cadrado.	0,20 €/m ² -mes
Solo clasificado urbanisticamente como non urbanizable para instalacións de servizo contempladas no apartado 1 do Artigo 42 desta Lei.	Metro cadrado.	0,30 €/m ² -mes
Solo clasificado urbanisticamente como urbano ou urbanizable para instalacións de servizo contempladas no Apartado 1 do Artigo 42 desta Lei.	Metro cadrado.	0,60 €/m ² -mes
Outras ocupacións do solo clasificado como non urbanizable.	Metro cadrado.	0,40 €/m ² -mes
Outras ocupacións do solo clasificado urbanisticamente como urbano ou.	Metro cadrado.	0,70 €/m ² -mes

A cota tributaria será o resultado de aplicar á base imponible as anteriores tarifas por mes ou fracción de mes por cada metro cadrado de superficie ocupada segundo o modo de utilización ou aproveitamento.

O administrador de infraestruturas ferroviarias liquidará esta taxa por anos naturais con excepción das devindicacións por períodos inferiores ao ano natural, que o serán para esa fracción do ano.

5.3.2. CANONS FERROVIARIOS

Os Cánones Ferroviarios son as contías que os administradores de infraestruturas perciben das empresas ferroviarias pola utilización das liñas da Rede Ferroviaria de Interese Xeral (RFIG), as estacións de viaxeiros, terminais de carga e outras instalacións de servizo.

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

O Consello de Administración de ADIF-Alta Velocidade, no uso das facultades que ten conferidas, na súa sesión celebrada o día 30 de setembro de 2024, aprobou, previo ditame do Consello de Estado, o Regulamento de determinación dos cánones ferroviarios, que foi publicado no B.O.E. nº 260 do 28 de outubro de 2024, sendo a súa entrada en vigor o 1 de novembro de 2024, e foi incorporado á presente Declaración sobre a Rede.

Os cánones devengados desde a publicación do presente Regulamento, no Boletín Oficial do Estado, ata a súa entrada en vigor, rexeranse pola normativa vixente no momento do seu devengo.

MARCO NORMATIVO

A continuación resúmese a normativa aplicable considerada para cuantificar os canons ferroviarios e fixar as correspondentes tarifas:

- Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario.
- Regulamento de Execución (UE) 2015/909 da Comisión, do 12 de xuño, sobre as modalidades de cálculo dos custos directamente atribuíbles á explotación do servizo ferroviario.
- Regulamento para determinar os canons ferroviarios.
- Declaración sobre a Rede de ADIF, naqueles aspectos e remisións que as normas anteriores efectúen..

Terán natureza complementaria as disposicións xerais do dereito administrativo, en particular a Lei 39/2015, do 1 de outubro, do Procedemento Administrativo Común das Administracións Públicas.

CANONS DE ACCESO MÍNIMO ÁS LIÑAS FERROVIARIAS INTEGRANTES DA REDE FERROVIARIA DE INTERESE XERAL E DE ACCESO A INFRAESTRUTURAS QUE CONECTEN CON INSTALACIÓN DE SERVIZO

Constitúe o orzamento de feito de cada un dos canons sinalados a continuación o uso das liñas ferroviarias integrantes da Rede Ferroviaria de Interese Xeral e do resto de elementos da infraestrutura ferroviaria, así como a prestación de servizos inherentes a ese uso, nas seguintes modalidades:

A. CANON POLOS SERVIZOS DE ACCESO E XESTIÓN DE CAPACIDADE / MODALIDADE A

Para os seguintes servizos do paquete de acceso mínimo: tramitación das solicitudes de capacidade de infraestrutura ferroviaria, posta a disposición da capacidade concedida, control do tren, incluída sinalización, regulación, expedición, así como comunicación e subministración de información sobre circulación ferroviaria e por calquera outra información necesaria para introducir ou explotar o servizo para o que se concedeu capacidade.

A cota íntegra será determinada en función de cada tren quilómetro adxudicado, distinguindo por tipo de liña afectada e tipo de servizo de acordo coa definición que conteña a declaración sobre a rede.

Mediante esta modalidade son repercutidos os custos do proceso de adxudicación de capacidade, os de xestión do tráfico, seguridade na circulación e os de reposición das instalacións de seguridade e control de tráfico, directamente atribuíbles á explotación do servizo ferroviario.

B. CANON POR UTILIZACIÓN DAS LIÑAS FERROVIARIAS E OUTROS ELEMENTOS RELACIONADOS COAS MESMAS / MODALIDADE B

Pola acción e efecto de usar a infraestrutura ferroviaria, incluídas bifurcacións e desvíos de rede.

A cota íntegra determinarase en función dos trens-quilómetro circulados, distinguindo por tipo de liña e tipo de servizo de acordo coa definición que conteña a declaración sobre a rede.

Mediante esta modalidade repercutense os custos de mantemento e conservación da infraestrutura ferroviaria e os seus custos de reposición, directamente atribuíbles á explotación do servizo ferroviario.

C. CANON POR UTILIZACIÓN DAS INSTALACIÓNS DE TRANSFORMACIÓN E DISTRIBUCIÓN DA ENERXÍA ELÉCTRICA DE TRACCIÓN / MODALIDADE C

Pola acción e efecto de utilizar as instalacións de alimentación eléctrica para a corrente de tracción, cando estean dispoñibles.

A cota íntegra é determinada en función dos trens quilómetro circulados por liñas ferroviarias electrificadas, distinguindo por tipo de liña, tipo de servizo e tipo de tracción segundo a definición recollida na declaración da rede.

Mediante esta modalidade repercutense os custos de mantemento e conservación das instalacións de electrificación e os seus custos de reposición directamente imputables á explotación do servizo ferroviario. Terán a consideración de instalacións de electrificación as subestacións, incluídos os edificios técnicos, a catenaria, as subestacións móbiles e calquera outra instalación, equipamento ou elemento necesario para o proceso de transformación e distribución da enerxía necesario para o seu proceso de transformación e distribución.

Terán a consideración de obrigados ao pago do canon:

- a) Na modalidade A, as empresas ferroviarias que sexan adxudicatarias de capacidade para circular pola Rede Ferroviaria de Interese Xeral, así como calquera dos suxeitos mencionados no Artigo 34 de la LSF que, sen ter a consideración de empresas ferroviarias, obteñan adxudicación de capacidade.
- b) Na modalidade B, as empresas ferroviarias que utilicen as liñas ferroviarias.
- c) Na modalidade C, as empresas ferroviarias que utilicen as instalacións de electrificación.

O período impositivo coincide co mes natural.

A devindicación prodúcese o último día do período impositivo.

Os servizos da Modalidade A imputaranse ao período impositivo no que se utilice ou se puidese utilizar a capacidade concedida; a Modalidade B, no período en que se utilice a liña ferroviaria ou o elemento correspondente da infraestrutura ferroviaria; e a Modalidade C, no período en que se utilicen as instalacións de electrificación.

A liquidación das modalidades deste canon notificaráselle ao obrigado ao pagamento e o pagamento realizarase no prazo de vinte días útiles contados desde a data en que se produza a notificación.

CANONS POLA UTILIZACIÓN DE INSTALACIÓNS DE SERVIZO DE TITULARIDADE E XESTIÓN EXCLUSIVA DOS ADMINISTRADORES XERAIS DE INFRAESTRUTURA

Constitúe o orzamento de feito dos canons recollidos neste artigo a utilización das instalacións de servizo cuxa xestión está reservada en exclusiva aos administradores xerais de infraestruturas nas seguintes modalidades:

- a) Canon pola utilización de estacións de transporte de viaxeiros **(modalidade A)**.
- b) Canon pola utilización doutras instalacións de servizo dos administradores xerais de infraestruturas **(modalidade B)**. Esta modalidade inclúe o uso de vías de apartado, de formación de trens e manobras, de mantemento, de lavado e limpeza e de subministración de combustible. Tamén se incluírá nesta modalidade a utilización de vías nas estacións de viaxeiros como vías de apartado e para a realización de determinadas operacións.
- c) Canon por utilización de puntos de carga titularidade dos administradores xerais de infraestrutura **(modalidade C)**. Esta modalidade inclúe a utilización das vías de carga e descarga de mercadorías.

Estes canons son descritos no Capítulo 7 desta Declaración sobre a Rede.

CONTÍA DOS CANONS

De conformidade co Artigo 96.1 da Lei 38/2015 do Sector Ferroviario, a utilización das infraestruturas ferroviarias e instalacións de servizo de titularidade dos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias dará lugar á percepción das prestacións patrimoniais de carácter público non tributario reguladas nos artigos 97 e 98, que recibirán o nome de canons ferroviarios. A súa determinación, que será levada a cabo polos administradores de infraestruturas ferroviarias seguindo o disposto no Artigo 100, aprobarase mediante un Regulamento adoptado polo seu Consello de Administración que deberá ser publicado no "Boletín Oficial do Estado" e incorporado á declaración sobre a rede.

Así mesmo, na Disposición Transitoria I da Lei 26/2022, do 19 de decembro, pola que se modifica a Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, establécese:

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

CANON POR UTILIZACIÓN DAS LIÑAS FERROVIARIAS INTEGRANTES DA RFIG

CANON POLOS SERVIZOS DE ACCESO E XESTIÓN DE CAPACIDADE / MODALIDADE A

- a) Constitúe o orzamento de feito, en conformidade co recollido no artigo 97.1 da Lei 38/2015, do Sector Ferroviario a prestación dos seguintes servizos do paquete de acceso mínimo: tramitación das solicitudes de capacidade de infraestrutura ferroviaria, posta a disposición da capacidade concedida, control do tren, incluída sinalización, regulación, expedición, así como comunicación e subministración de información sobre circulación ferroviaria e por calquera outra información necesaria para introducir ou explotar o servizo para o que se concede capacidade.
- b) A cota íntegra será determinada multiplicando a tarifa unitaria por cada tren-quilómetro adxudicado, distinguindo por tipo de liña afectada e tipo de servizo..
- c) Establécense dous tipos de tarifa, un para os servizos realizados nas liñas tipo A e outro para os producidos no resto das liñas.

CANON POLOS SERVIZOS DE ACCESO E XESTIÓN DE CAPACIDADE, MODALIDADE A						
TIPO LIÑA	TIPO DE SERVIZO					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
€ / TREN-KM ADXUDICADOS						
Liñas tipo A	1,6767	1,4873	1,7350	1,6069	1,7776	0,4446
Distinto tipo de A	0,5082	0,5133	0,5118	1,3851	0,4110	0,0724

Nas das “Táboas de Referencia” deste capítulo están clasificadas as liñas en función do seu tipo e en función das características dos servizos e tipos de tren.

ADICIÓN AO CANON POR ADXUDICACIÓN DE CAPACIDADE, MODALIDADE A, polo uso non eficiente desta.

- A cota líquida será o resultado de engadir á cota íntegra un engadido do artigo 97.5.4º da Lei 38/2015, do Sector Ferroviario, por cancelación de reserva en concepto de capacidade que, unha vez adxudicado, non se utilice, co obxectivo de optimizar o uso da rede ferroviaria, incentivando as melloras nos procesos de programación de trens por parte dos candidatos.

Preténdese evitar que un operador solicite surcos que posteriormente non utilice e que por teren sido adxudicados a este operador non se poidan adxudicar a outro. Tamén se penaliza a solicitude de surcos especiais á marxe da planificación, xa que interfere na xestión da capacidade da rede ferroviaria por parte do administrador de infraestruturas.

Mantense a adición ao canon por adxudicación de capacidade aplicada en 2023 que, ten por obxectivo, optimizar a utilización da rede ferroviaria, incentivando as melloras nos procesos de programación de trens por parte dos operadores, e, polo tanto, penaliza a diferenza entre a capacidade adxudicada e a realmente utilizada.

Preténdese evitar que un operador solicite surcos que posteriormente non utilice e que por teren sido adxudicados a este operador non se poidan adxudicar a outro.

Tamén se penaliza a solicitude de sucros especiais á marxe da planificación, xa que interfere na xestión da capacidade da rede ferroviaria por parte do administrador de infraestruturas.

A contía da recarga determinarase multiplicando a tarifa unitaria por cada tren-km de diferenza, en valor absoluto, entre o número de trens-quilómetro adxudicados e o número de trens-quilómetro circulados, por tipo de liña e tipo de servizo:

- Para os servizos de viaxeiros, por cada tren/quilómetro de diferenza, en valor absoluto, entre a capacidade adxudicada e a utilizada nun mes por tipo de liña e tipo de servizo, cando esta diferenza for superior ao 2% da capacidade adxudicada e cando exceda esa porcentaxe.
- Para os servizos de mercadoría, por cada tren/quilómetro de diferenza, en valor absoluto, entre a capacidade adxudicada e a utilizada nun mes por tipo de liña, cando a diferenza for superior ao 15% da capacidade adxudicada e cando exceda esa porcentaxe.

TARIFAS ADICIÓN, MODALIDADE A						
TIPO LIÑA	TIPO DE SERVICIO/TREN					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
€ / TREN-KM CIRCULADOS EN EXCESO OU EN DEFECTO						
Liñas tipo A	8,6371	3,4358	5,4446	3,3744	1,5089	1,2910
Distinto tipo de A	0,9265	0,9358	0,9332	4,8849	0,7500	0,1319

Tomaranse en consideración os datos rexistrados nas ferramentas de seguimento de circulacións do administrador de infraestruturas, correspondentes, a efectos de determinación da utilización efectiva de Capacidades

No caso de trens onde o candidato solicitante da capacidade non sexa a empresa ferroviaria que a utiliza, ou no caso de defecto de utilización da capacidade adxudicada, a recarga liquidarase ao candidato solicitante e, no caso de exceso de utilización da liña con respecto á capacidade solicitada, a recarga liquidarase ao candidato que utilizou a liña.



CANON POLA UTILIZACIÓN DAS LIÑAS FERROVIARIAS E OUTROS ELEMENTOS RELACIONADOS CON ELAS/MODALIDAD B

- Constitúe o orzamento de feito, en conformidade co recollido no artigo 97.1 da Lei 38/2015, do Sector Ferroviario, a acción e efecto de utilizar a infraestrutura ferroviaria, incluídas bifurcacións e desvíos de rede.
- A cota íntegra será determinada multiplicando a tarifa unitaria por cada tren-quilómetro circulado, distinguindo por tipo de liña afectada e tipo de servizo.
- Establécense dous tipos de tarifa, unha para os servizos realizados nas liñas tipo A e outra para os producidos no resto das liñas.

CANON POR UTILIZACIÓN DAS LIÑAS FERROVIARIAS E OUTROS ELEMENTOS RELACIONADOS CON ESTAS, MODALIDADE B						
TIPO LIÑA	TIPO DE SERVIZO/TREN					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
€/ TREN-KM CIRCULADO						
Liñas tipo A	3,6414	3,0043	3,7855	2,3316	0,9797	1,1055
Distinto tipo de A	0,7247	0,7320	0,7299	1,9752	0,5865	0,1032

Nas das "Táboas de Referencia" deste capítulo están clasificadas as liñas en función do seu tipo na Táboa 1 e en función das características dos servizos e tipos de tren.

ADICIÓN AO CANON POR UTILIZACIÓN DAS LIÑAS FERROVIARIAS E OUTROS ELEMENTOS RELACIONADOS CON ESTAS, MODALIDADE B

A cota líquida será o resultado de engadir á cota íntegra a recarga do artigo 97.5. 3º da Lei 38/2015, do Sector Ferroviario, polo uso de redes de altas prestacións, explotación de servizos de largo variable ou outras situacións de elevada intensidade de tráfico en determinados horarios.

Con esta adición recuperaranse os gastos financeiros, os custos de reposición correspondentes á plataforma, túneles, pontes, vías, edificios e medios utilizador para o mantemento e a conservación, así como os necesarios para desenvolver razoablemente estas infraestruturas e todos aqueles custos que permitan ao administrador de infraestruturas ferroviarias lograr o sostibilidade económica das infraestruturas que administra.

A contía da recarga establécese en función dos seguintes criterios:

- Servizos de viaxeiros por liñas tipo A: A recarga será por cada praza tren quilómetro, calcularase sobre a base do tren/quilómetro do canon de utilización das liñas ferroviarias e por todas as prazas que o tren ten en cada traxecto, diferenciando por cada unha das liñas tipo A e por tipo de servizo.
- Servizos de viaxeiros fóra das liñas A: A contía da adición será a resultante de multiplicar a tarifa unitaria por cada tren quilómetro circulado para calcular o canon regulado neste artigo.

A contía da recarga será a resultante de multiplicar a tarifa establecida na táboa por cada 100 prazas tren quilómetro, calculada sobre a base dos trens quilómetro do canon de utilización das liñas ferroviarias e por todas as prazas que o tren ten en cada traxecto, diferenciando por cada unha das liñas tipo A e por tipo de servizo.

A praza tren quilómetro é a unidade de medida equivalente a un asento de tren que percorre un quilómetro :

TARIFAS ADICIÓN, MODALIDADE B						
TIPO LIÑA	TIPO DE SERVICIO					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
LIÑAS TIPO A € / 100 PRAZAS-KM.						
Liña Madrid-Barcelona-Fronteira	1,7611	0,0000	0,3023	0,4959	0,0000	0,0000
Línea Madrid Toledo - Sevilla - Málaga ^(*)	0,8647	0,0000	0,1962	0,3218	0,0000	0,0000
Resto de líneas A	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000

(*) Os servizos comerciais de viaxeiros VL1 con orixe e destino: Madrid-Cádiz, Madrid-Huelva, Cádiz-Madrid e Huelva-Madrid non aplicarán esta recarga.

* Servizos de viaxeiros fóra das liñas A: A recarga estará determinada por cada tren quilómetro calculado no canon de utilización (modalidade B):

TARIFAS ADICIÓN, MODALIDADE B						
TIPO LIÑA	TIPO DE SERVICIO					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
LIÑAS TIPO DISTINTO DE A € / TREN-KM.						
Recarga Modalidade B	0,0000	0,0000	0,0000	2,3597	0,0000	0,0000

CANON POR UTILIZACIÓN DE INSTALACIONES DE TRANSFORMACIÓN E DISTRIBUCIÓN DE ENERXÍA ELÉCTRICA DE TRACCIÓN / MODALIDADE C

- a. Constitúe o orzamento de feito, en conformidade co recollido no artigo 97.1 da Lei 38/2015, do Sector Ferroviario, a acción e efecto de utilizar as instalacións de alimentación eléctrica de tracción cando estiveren dispoñibles.
- b. A cota íntegra será determinada multiplicando a tarifa unitaria por cada tren-quilómetro circulado por liñas ferroviarias electrificadas, distinguindo por tipo de liña, tipo de servizo e tipo de tracción
- c. Establécense dous tipos de tarifa, unha para os servizos realizados en liñas tipo A e outro para os producidos no resto de liñas:

CANON POR UTILIZACIÓN DE INSTALACIONES DE TRANSFORMACIÓN E DISTRIBUCIÓN DE ENERXÍA ELÉCTRICA DE TRACCIÓN, MODALIDADE C						
TIPO LIÑA	TIPO DE SERVICIO/TREN					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
€/ TREN-KM						
Liñas tipo A	0,4865	0,4315	0,5044	0,4665	0,5292	0,1855
Distinto tipo de A	0,2018	0,2039	0,2033	0,5500	0,1635	0,0287



BONIFICACIÓN PARA INCENTIVAR O CRECEMENTO DO TRANSPORTE FERROVIARIO

A bonificación resulta de aplicar os canons polos servizos de acceso e xestión de capacidade (modalidade A) e por utilización das liñas ferroviarias e outros elementos relacionados con estas (modalidade B), mais non así ao canon por usar as instalacións de transformación e distribución da enerxía eléctrica de tracción (modalidade C).

Establécese unha bonificación temporal para incentivar o crecemento do transporte ferroviario, coa finalidade de incentivar a explotación eficaz da rede ferroviaria e fomentar novos servizos de transporte ferroviario, para os aumentos de tráfico anuais, segundo o tipo de liña e tipo de servizo. A bonificación aplicarase en conformidade cos seguintes criterios:

- Para as liñas A aplicarase para cada combinación de liña individual e tipo de servizo.
- Para o resto das liñas B, C, D e E aplicarase para cada combinación de tipo de liña e tipo de servizo.
- Ambos os criterios serán aplicados ao conxunto de obrigados ao pagamento que operan en cada combinación.

Establécense os seguintes parámetros para aplicar esta bonificación:

- a) O tráfico de referencia, TREF, medido en tren-km: será o tráfico que o administrador de infraestruturas ferroviarias considera normal en conformidade coa situación preexistente ou a súa previsible evolución. Ver Táboa das "Táboas de Referencia".
- b) O tráfico obxectivo, TOBJ, medido en tren-km: será o tráfico que o administrador de infraestruturas ferroviarias determinará normal en conformidade coas súas expectativas de mercado das infraestruturas e os servizos que estas utilizan. Ver Táboa das "Táboas de Referencia".
- c) A porcentaxe de bonificación obxectivo para os aumentos de tráfico anuais con respecto ao tráfico de referencia e ao tráfico obxectivo, BOBJ: aplicable aos incrementos de tráfico anuais, unha vez alcanzado o tráfico obxectivo fixado en conformidade coas expectativas de crecemento de tráfico. Se o aumento corresponder a un valor intermedio entre o tráfico de referencia e o tráfico obxectivo, aplicarase unha bonificación inferior á bonificación obxectivo, aplicando un sistema progresivo. Ver Táboa das "Táboas de Referencia".

A bonificación calcularase en proporción á contribución de cada unha das empresas ferroviarias a este aumento de tráfico e a fórmula para calculala será a seguinte::

- a) Porcentaxe de bonificación global B: determinarase en función do aumento de tráfico anual con respecto ao tráfico de referencia, da seguinte maneira:
 - 1º. Se o tráfico realizado T quedar por debaixo do tráfico de referencia, non se aplicará a bonificación e, xa que logo, $B = 0$.
 - 2º. Se o tráfico realizado T estiver entre o tráfico de referencia e o tráfico obxectivo, determinarase a partir da bonificación obxectivo, corrixida co grao de cumprimento do tráfico real respecto do tráfico de referencia e do tráfico obxectivo, é dicir, $B = Bobj \times (T - Tref) / (Tobj - Tref)$.
 - 3º. Se o tráfico realizado T for superior ao tráfico obxectivo, será a porcentaxe correspondente á bonificación obxectivo, entón $B = Bobj$.
- b) Aumento de tráfico repercutible a cada obrigado ao pagamento (IEF): distribuirase o aumento global de tráfico en función do tráfico de referencia aos distintos obrigados ao pagamento en función da proporción de tráfico destes no exercicio. Se TEF for o tráfico realizado por unha empresa ferroviaria, o aumento de tráfico repercutible a este obrigado ao pagamento será: $IEF = (T - Tref) \times TEF / T$.
- c) A contía obxecto de bonificación de cada obrigado ao pagamento (CBEF): será resultado de aplicar á contía de canon aboada polo obrigado ao pagamento (CEF) durante o exercicio correspondente polas modalidades A e B, incluída a recadación pola recarga da modalidade B do canon, o coeficiente de proporcionalidade do aumento de tráfico repercutible ao obrigado ao pagamento con respecto ao seu tráfico:

Xa que logo: **CBEF = CEF × IEF / TEF**, onde:

- **CBEF:** Contía obxecto de bonificación de cada obrigado ao pagamento.
- **CEF:** Contía de canon aboada polo obrigado ao pagamento durante o exercicio correspondente polas modalidades A e B, incluída a recadación pola recarga da modalidade B do canon.
- **IEF:** Coeficiente de proporcionalidade do aumento de tráfico repercutible ao obrigado ao pagamento.
- **TEF:** Tráfico realizado polo obrigado ao pagamento.

d) As porcentaxes de bonificación obxectivo establecidas para os aumentos de tráfico anuais son as seguintes:

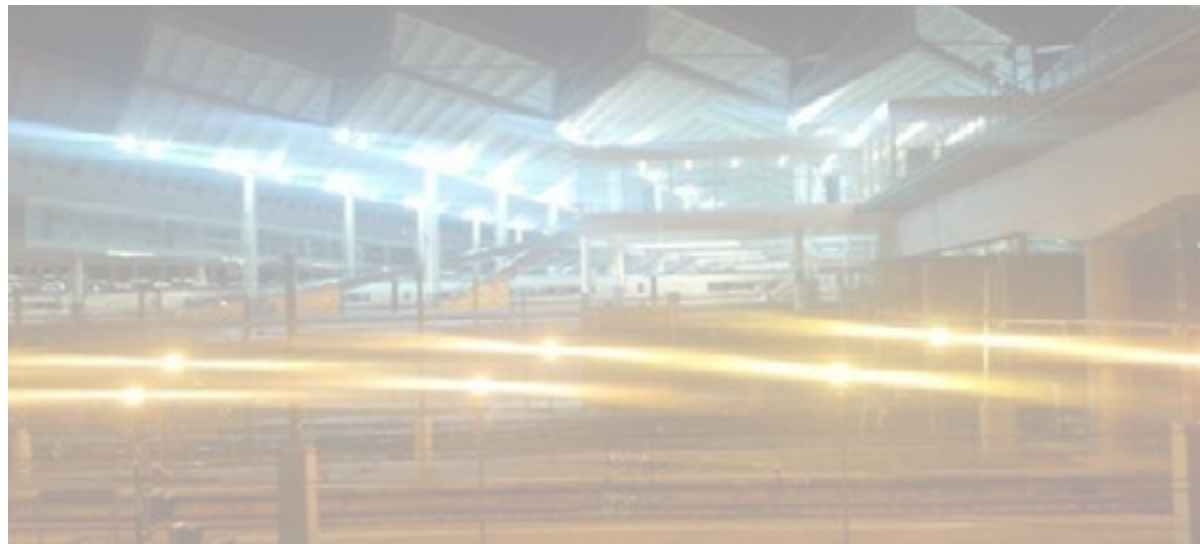
- 1º. Para o grupo de liñas de alta velocidade Madrid - Barcelona - Fronteira francesa establécense unha bonificación do 35% nos servizos VLI, VL" e VI-e un 10% no resto dos servizos (VCM e M).
- 2º. 2º Para o grupo de liñas de alta velocidade Madrid - Andalucía establécense unha bonificación do 35% nos servizos VL1, VL2 e VL3-e un 10% no resto dos servizos (VCM e M).
- 3º. 3º Para o resto das liñas tipo A establécense unha bonificación do 50% nos servizos VL1, VL2 e VL3-e un 10% no resto dos servizos (VCM e M).

A consecución do aumento de tráfico obxectivo poderá ser proxectada con carácter plurianual, aínda que o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá revisar anualmente os valores. Polo que os tráfico de referencia e os obxectivos que figuran nesta declaración sobre a rede terán vixencia até o 31 de decembro de 2024 e establécense para 2025 novos tráfico de referencia e obxectivo, que serán publicados na declaración sobre a rede en función do tráfico que o administrador de infraestruturas considera normal, de acordo coa situación preexistente ou a súa previsible evolución e en función das expectativas de mercado das súas infraestruturas e dos seus servizos, en conformidade coa súa definición.

O administrador de infraestruturas ferroviarias, durante o primeiro cuadrimestre do ano seguinte ao ano bonificado, devolverá as cantidades resultantes de aplicar esta bonificación tendo en conta para calculalas os valores do tráfico de referencia, tráfico obxectivo e porcentaxe de bonificación vixentes o derradeiro día do ano bonificado.

CANON POR UTILIZACIÓN DAS INSTALACIÓNS DE SERVIZO

Esta información está dispoñible no capítulo 7.



TABOAS DE REFERENCIA PARA A APLICACIÓN DE CÁNONES POR UTILIZACIÓN DAS LIÑAS FERROVIARIAS

1) Tipos de liña

As liñas son clasificadas considerando as súas características técnicas, necesidades de mantemento, os tipos de servizo que soportan e a súa intensidade. Os tipos de liña son:

TÁBOA	CLASIFICACIÓN DAS LIÑAS FERROVIARIAS
TIPO DE LIÑA	CARACTERÍSTICAS
A	Todas as liñas e as súas conexións e bypass que permiten unha velocidade máxima superior a 200 quilómetros/hora en 2/3 da súa lonxitude.
B 1	Abrangue os traxectos interciudades, incluídas as súas conexións e bypass, utilizados principalmente por servizos de viaxeiros, ou que resulten esenciais para estes. Considéranse liñas B1 aquelas que permiten unha velocidade superior a 160 quilómetros/hora e inferior ou igual a 200 quilómetros/hora en 2/3 da súa lonxitude.
B 2	Serán considerados B2 aqueles traxectos non clasificados nos tipos A, C ou B1 nos que sexa dea polo menos unha das seguintes condicións: • Que o tráfico de viaxeiros sexa maioritario e supoñan como mínimo 10 circulacións ao día. • Corresponda a unha conexión con fronteira. • Corresponda ao acceso a un Centro de Tratamento de Trens (CTT). • Corresponda a unha conexión entre traxectos clasificados como B
C 1	Son os traxectos que conforman os núcleos de proximidade. Son considerados C 1 os núcleos cunha densidade de circulación por quilómetro de liña igual ou superior a 80 circulacións por día.
C 2	O resto dos núcleos de proximidade que non estean cualificados como C1, serán cualificados como C2
D	Os traxectos non clasificados como A, B ou C nos que se dea polo menos unha destas circunstancias: • Que o tráfico de mercadorías sexa maioritario e supoñan polo menos 2 circulacións ao día. • Son conexións e accesos a instalacións vinculadas ao transporte de mercadorías (apartadoiros, portos, instalacións loxísticas de mercadorías e derivacións particulares). • Exista unha liña alternativa para o transporte de viaxeiros de categoría A.
E	Os non comprendidos nos anteriores tipos de liña.

A clasificación das distintas liñas publicárase anualmente na declaración sobre a rede.

TIPO DE LIÑA	LONXITUDE	
	KMS. LIÑA	%
A	2.939,3	73,8%
B1	677,2	17,0%
B2	248,6	6,2%
C1	23,2	0,6%
C2	77,5	1,9%
D	15,7	0,4%
E	0,0	0%
TOTAL	3.981,4	100%



2) Tipos de Servizos.

Os tipos de servizo serán clasificados en función da distancia e traxecto. Os tipos de servizo son os seguintes:

TÁBOA		CARACTERÍSTICAS DOS SERVIZOS E TIPOS DE TREN
CLASE	TIPO	CARACTERÍSTICAS
VIAXEIROS	VL	Servizos de viaxeiros longa distancia, distinguindo os seguintes subtipos: - VL1.- Servizos de longa distancia, agás os designados como VL2, VL3 e VOT. - VL2.- Servizos de longa distancia en relacións de largo variable, sempre que a suma dos seus percorridos por traxectos con tipos de liña A e B1 sexa inferior ao 75% do seu percorrido total ou o seu percorrido por liñas tipo A sexa inferior ao 50%, excluídos os designados como VL3. - VL3.- Servizos de longa distancia en relacións transversais longas: percorridos superiores a 700 quilómetros e que non teñan orixe, destino ou parada intermedia en Madrid e as súas ramas.
	VCM	Servizos de viaxeiros urbanos ou suburbanos e interurbanos, distinguindo os seguintes subtipos: - Servizos urbanos ou suburbanos: os que atravesan integramente un núcleo de proximidade. - Servizos interurbanos: os que, sen ser urbanos nin suburbanos, teñen percorridos inferiores a 300 quilómetros. Exclúense os trens internacionais e as ramas de trens de longa distancia. - Servizos declarados como obrigacións de servizo público
	VOT	Trens e material de viaxeiros sen pasaxeiros, incluídas máquinas illadas, movemento de trens en baleiro, formación e probas
MERCADORÍAS	M	Servizos de mercadorías: Todos os servizos de mercadorías, incluídos os cargados, os baleiros e as probas

Entenderanse por servizos de probas a circulación de trens realizadas para adecuar e calibrar tecnicamente os vehículos ferroviarios de nova fabricación, ou de vehículos novos ou existentes que necesiten autorización de posta en servizo ou de circulación, así como para calibrar algúns dos seus compoñentes.

3) Tipo de tracción:

O tipo de tracción clasificarase en función do tipo de fontes de enerxía utilizadas polos trens ou locomotoras para desprazarse polos diferentes tipos de liña.

Os tipos de tracción son:

- E:: trens de tracción eléctrica:** Locomotoras ou formacións autopropulsadas que utilizan un sistema de electrificación ferroviario que fornece de enerxía ás súas unidades de tracción eléctrica para o seu desprazamento.
- D:: trens de tracción diésel:** Locomotoras ou formacións autopropulsadas que utilizan motores de combustión ou de xeración de enerxía para realizar desprazamentos de forma autónoma e sen utilizar un sistema de electrificación ferroviario.

Clasificación nominativa de Estaciones

Esta información está dispoñible no capítulo 7.

Prestacións mínimas pola utilización das estacións de viaxeiros

O administrador de infraestruturas ferroviarias publicará anualmente na DR as Prestacións Mínimas segundo a categoría da estación de viaxeiros. Esta información está dispoñible no capítulo 7.

Para os efectos da Modalidade A.1 do canon pola utilización de estacións de transporte de viaxeiros, os trens clasificaranse da seguinte forma:

Tipos de Tren para efectos de Canon Estacións de Viaxeiros (Modalidade A)

Esta información está dispoñible no capítulo 7



TÁBOA TRÁFICO DE REFERENCIA 2025 (EN VIGOR DESDE 01/01/2025)

			TIPOS DE SERVICIO				
		LONXITUDE (KM)	VL1	VL2	VL3	VCM	M
LIÑAS DO EIXE 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
LIÑAS DO EIXE 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
LIÑAS DO EIXE 13-A.V. MADRID ATOCHA - LEVANTE							
040	MADRID-CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR - BIF. TORREJÓN DE VELASCO - VALENCIA-JOQUIM 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
LIÑAS DO EIXE 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
LIÑAS DO EIXE 16-A.V. OLMEDO - MEDINA - ZAMORA - GALICIA							
982	TABOADELA AG KM234 - BIF. MEDINA	313,9	2.055.795	61.062	N/A	N/A	N/A
	Subtotal	313,9	2.055.795	61.062	0	0	0
TOTAL TRÁFICO REFERENCIA			59.584.635	3.965.599	3.51.0984	6.466.230	196.631

TÁBOA. TRÁFICO DE OBXECTIVO 2025 DE APLICACIÓN DESDE 01/01/2025

			TIPOS DE SERVIZO				
		LONXITUDE (KM)	VL1	VL2	VL3	VCM	M
LIÑAS DO EIXE 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
LIÑAS DO EIXE 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
LIÑAS DO EIXE 13-A.V. MADRID ATOCHA - LEVANTE							
040	MADRID-CHAMARTÍN CLARA CAMPOAMOR - BIF. TORREJÓN DE VELASCO - VALENCIA-JOQUIM 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
LIÑAS DO EIXE 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
LIÑAS DO EIXE 16-A.V. OLMEDO - MEDINA - ZAMORA - GALICIA							
982	TABOADELA AG KM234 - BIF. MEDINA	313,9	2.261.375	67.168	N/A	N/A	N/A
	Subtotal	313,9	2.261.375	67.168	0	0	0
TOTAL TRÁFICO OBJETIVO			65.543.097	4.362.158	3.868.807	7.112.854	216.294

TÁBOA. BONIFICACIÓN DE OBXECTIVO 2025 EN VIGOR DESDE 01/01/2025							
			TIPOS DE SERVIZO				
		LONXITUDE (KM)	VL1	VL2	VL3	VCM	M
LIÑAS DO EIXE 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
LIÑAS DO EIXE 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
LIÑAS DO EIXE 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
LIÑAS DO EIXE 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
LIÑAS DO EIXE 16-A.V. OLMEDO - MEDINA - ZAMORA - GALICIA							
982	TABOADELA AG KM234 - BIF. MEDINA	313,9	50%	50%	N/A	N/A	N/A

Bonificación obxectivo aplicable en cada combinación liña / Tipo de servizo VL1, VL2, VL3, VCM e M que sexa de aplicación.

5.4. Servizos Básicos e Prezos

Son básicos os servizos prestados en calquera das instalacións de servizos recollidas no Artigo 42 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario. Os prezos por prestar os servizos básicos non poderán superar o custo da súa prestación máis un beneficio razoable.

A súa prestación non é obrigatoria; as disposicións serán aplicables só cando o servizo sexa ofrecido polo explotador da instalación de servizo.

Os Servizos Básicos ofrecidos en cada momento polo administrador de infraestruturas ferroviarias, a través da Declaración sobre a Rede, deberán ser prestados de maneira non discriminatoria a calquera empresa ferroviaria ou outro candidato que os solicite.

A oferta de Servizos Básicos que o administrador de infraestruturas poderá prestar nas Estacións de Transporte de Viaxeiros recóllese no Capítulo 7 Instalacións de Servizo, así como os seus respectivos prezos.

Así mesmo, as fichas descritivas dos servizos básicos, prestados no ámbito das Estacións de Transporte de Viaxeiros, así como as súas condicións de prestación, condicións de acceso e prezos, están dispoñibles no Capítulo 7 desta DR e nas fichas descritivas das instalacións de servizo, aplicación PISERVI, que están dispoñibles na páxina web do administrador de infraestruturas como anexo a esta Declaración sobre a Rede:

5.5. Servizos Complementarios e Prezos

Os Servizos Complementarios nas instalacións de servizo, titularidade do administrador de infraestruturas ferroviarias, destinados a facilitar o funcionamento do sistema ferroviario, serán facilitados ás Empresas Ferroviarias e demais Candidatos segundo o establecido no Art. 44 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario.

Os servizos complementarios prestados nas instalacións de servizo estarán suxeitos a prezos libremente pactados entre as partes. Con todo, cando tales servizos sexan proporcionados por un único provedor, os prezos aplicados por este non poderán superar o custo da súa prestación máis un beneficio razoable.



Os Servizos Complementarios ofrecidos en cada momento polo administrador de infraestruturas ferroviarias, a través da Declaración sobre a Rede, deberán prestalos de maneira non discriminatoria a calquera empresa ferroviaria que os solicite.

Poden ser Servizos Complementarios, segundo o Apartado 18 do Anexo I da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, os seguintes:

- Subministración de corrente de tracción, as cantidades aboadas por este concepto figurarán nas facturas separadamente dos canons aplicados pola utilización das infraestruturas ferroviarias de alimentación de enerxía eléctrica. (Servizo prestado por Adif-Alta Velocidade).
- Prequecemento de trens de viaxeiros. (Este servizo non é ofrecido por Adif, nin por ADIF-Alta Velocidade).
- Contratos personalizados para control do transporte de mercadorías perigosas e asistencia á circulación de convois especiais. (Servizo prestado por Adif e ADIF-Alta Velocidade).

En conformidade co expresado neste documento, o administrador de infraestruturas ofrece ás Empresas Ferroviarias e demais Candidatos a prestación dos seguintes servizos:

SERVIZOS COMPLEMENTARIOS, EN ÁMBITO XERAL	
SC-1	TRANSPORTES EXCEPCIONAIS
Descrición	Descrición Este servizo consiste na realización de todas aquelas tarefas necesarias para a seguridade e asistencia á circulación de Transporte Excepcional.
Operacións Asociadas	• Estudos realizados polo administrador de infraestruturas asociados á viabilidade e seguridade da circulación do transporte. • Plan de marcha. • Acompañamento, asistencia ao transporte e vehículos de apoio para a circulación. • Apertura extraordinaria de estacións. • Servizos contratados de apoio e seguridade.
Unidade de Facturación	• Por Estudo. • Por Plan de Marcha. • Por Servizo.
Condicións de aplicación	Estes tráficoos están regulados polo disposto na normativa vixente nacional e internacional sobre Transportes Excepcionais, a Instrución Técnica de Gálivos e a ficha UIC 502/1. No caso de comunicación da supresión ou cambio de data da circulación dun Transporte Excepcional con menos de 72 horas de antelación e que esta non sexa por causa de forza maior, a EF estará obrigada a aboar o 15 % do valor dos custos estimados para a realización do transporte.

SC-1	TRANSPORTES EXCEPCIONAIS	UNIDAD DE FACTURACIÓN	PREZO ANO 2025
	Estudos realizados por Adif asociados á viabilidade e seguridade da circulación do transporte.	POR ESTUDO	93 € / h /axente
PLAN DE MARCHA			
	Itinerario UNHA área territorial operativa	PLAN DE MARCHA	950 €
	Itinerario DÚAS ou máis áreas territoriais operativas	PLAN DE MARCHA	1.500 €
	Acompañamento e asistencia ao transporte	SERVIZO PRESTADO	68 € / h /axente
	Vehículos de apoio á circulación (*)	SERVIZO PRESTADO	658 €/100 km i 6,6 €/km. cando supere os 100 km iniciais
	Apertura Extraordinaria de Estacións	SERVIZO PRESTADO	68 € / h /axente
	Apertura Extraordinaria de Estacións	SERVIZO PRESTADO	Custo servizo
(*) Circulación de vagonetas e outros equipos necesarios antes ou despois do Transporte Excepcional.			

Os prezos para o ano 2025 contidos no presente documento só serán de aplicación para os Servizos Complementarios que se presten nas instalacións de servizo pertencentes á Rede Ferroviaria de Interese Xeral e as áreas das zonas de servizo ferroviario, que sexan administrados polo administrador de infraestruturas. Estes prezos entrarán en vigor o 1 de xaneiro de 2025 e estarán vixentes ata o 31 de decembro de 2025, continuando a súa vixencia a partir desta data ata que se aproben uns novos que os substitúan



SC-2 SUBMINISTRACIÓN DA CORRENTE DE TRACCIÓN

Para a prestación do servizo de subministración de corrente de tracción, as empresas ferroviarias que se sumen ao tráfico ferroviario deberán asinar con Adif-Alta Velocidade un acordo de prestación de servizos antes do inicio da súa actividade ferroviaria. (Ver Anexo I).

Adif-Alta Velocidade, como prestador deste Servizo, está a implantar en varias fases un sistema de facturación deste Servizo Complementario que permite facturar ás EE.FF. no marco liberalizado do transporte nacional de viaxeiros, de forma transparente e non discriminatoria, de forma que as EE.FF. Poidan establecer nos seus plans de negocio os custos que previsiblemente vaian incurrir pola subministración de enerxía eléctrica de tracción.

Adif-Alta Velocidade, co obxecto de poder facturar a cada EF o realmente consumido por cada servizo, está evolucionando o sistema de facturación, seguindo a tendencia que se constata nos países europeos, cara a un modelo baseado na Medida Embarcada como unidade de facturación do servizo.

O sistema de facturación que se aplicará na presente Declaración sobre a Rede será o seguinte:

- a) **En rede electrificada en corrente alterna** (principalmente liñas de Alta Velocidade) facturarase ás EE.FF. en función da modalidade escollida entre as dúas seguintes:
 1. Facturación sen medida embarcada.
 2. Facturación con medida embarcada
- b) **En rede electrificada en corrente continua** (principalmente Rede Convencional) facturarase ás EE.FF. mediante a seguinte modalidade:
 1. Facturación sen medida embarcada.
 2. Facturación con medida embarcada: Esta modalidade aínda non está vixente

ADIF - Alta Velocidade prevé incorporar a opción de facturar con medida embarca. Ata ese momento, a única modalidade de facturación dispoñible en redeelectrificada en corrente continua será "Facturación sen medida embarcada"..

Seguidamente explícase o ámbito de aplicación de cada unha das modalidades de facturación, así como o esquema de facturación de cada unha delas.

1. Facturación sen medida embarcada. Será de aplicación a aquelas unidades eléctricas que non dispoñan de equipos embarcados de medida de enerxía que cumpran os requisitos establecidos no apartado correspondente desta Declaración sobre a Rede ou que, contando con eles, non teñan solicitado expresamente a modalidade de facturación con medida embarcada (a1).

Facturarase ás EE.FF. en función dos valores de enerxía estimados das unidades eléctricas, calculados a partir da produción realizada e medida en Tonelada Quilómetro Bruto (TKB), recollidas nos sistemas de Adif-Alta Velocidade e declarados pola EE.FF. Para ter dereito na facturación ao recoñecemento da enerxía devolta nas unidades eléctricas que teñan freo rexenerativo, as EE.FF. deberán comunicar previamente a Adif-Alta Velocidade as unidades ou series provistas do mesmo mediante a presentación dunha declaración responsable.

A estimación dos valores da enerxía consumida por unha unidade eléctrica a partir da TKB baséase nos dous ratios seguintes:

- rc^i_j : ratio de estimación de consumo, valorado a nivel de pantógrafo. Expresarase en Wh/TKB.
- rg^i_j : ratio de estimación de xeración de trens dotados de freo rexenerativo declarado pola E.F., valorado a nivel de pantógrafo. Expresarase en Wh/TKB.

Os consumos estimados mediante os ratios rc^i_j , (a nivel de pantógrafo) serán incrementados polo seguinte coeficiente de perdas co fin de elevar o consumo estimado en pantógrafo a nivel de punto fronteira co sector eléctrico (a nivel de subestación):

- p_j^i : coeficiente de perda en tanto como un.

Sendo:

- i : Identificador do tipo de rede (**ca**, para Rede en Corrente Alternativa; **ccC**, para Rede de Corrente Continua Convencional; ou **ccR**, para Rede de Corrente Continua RAM).
- j : Identificador do tipo de servizo.

Estes ratios rc_j^i e rg_j^i expresarase en vatios-hora (Wh) por TKB producida (Wh/TKB), de xeito que a enerxía consumida e rexenerada, valorada en pantógrafo, por unha unidade eléctrica, pódese determinar multiplicando estes ratios pola produción de TKB, recollida nos sistemas Adif-Alta Velocidade e declarada pola EF.

Existen dúas redes electrificadas en corrente continua con balances enerxéticos e económicos de subministración de corrente de tracción independentes: unha a 3 kV que alimenta as liñas convencionais e a liña 116, (Los Cotos-Cercedilla), e outra a 1,5 kV que alimenta as liñas de RAM (eixe 08). Aínda que a liña 116 está alimentada a 1,5 kV, para os efectos desta facturación considérase dentro da rede de 3 kV. De agora en diante, cando se fale de liñas convencionais de 3 kV entenderase que inclúe a liña 116.

Tendo en conta a particularidade dos distintos tipos de servizos e redes, publicarase un valor diferente para cada un dos ratios (rc_j^i , rg_j^i) para cada un dos tipos de servizo e rede.

2.Facturación con medida embarcada. . Será de aplicación a aquelas unidades eléctricas que dispoñan de equipos embarcados de medida de enerxía que cumpran os requisitos establecidos no apartado correspondente desta Declaración sobre a Rede e que teñan solicitada expresamente esta modalidade de facturación.

Facturarase ás EE.FF. en función dos valores de enerxía medidos polo equipo embarcado de medida de enerxía e comunicados mediante o protocolo establecido aos sistemas Adif-Alta Velocidade, que se elevarán a nivel de punto de subministración aplicando o coeficiente de perdas.

Para os valores medidos seren válidos para a facturación deben ser recibidos en tempo e forma, ter o formato correcto, código de calidade de enerxía medida, tempo, sistema de tracción e a localización adecuados para a facturación. Ademais, o valor medido de enerxía debe de ser coherente co valor de consumo estimado a partir dos datos de circulación (TKB). Toda a enerxía medida válida será considerada para facturación, incluídos consumos de manobras e estacionamentos asociados a servizos ferroviarios, así como calquera outro consumo medido, aínda que non teña un servizo asociado.

No caso de recibir valores de medida inválidos, estimarase o consumo a partir da produción realizada e medida en Toneladas Quilómetro Brutas (TQB), recollidas nos sistemas de ADIF-Alta Velocidade e declaradas polas EE. FF. Empregaranse os ratios de estimación (Wh/TQB) publicados ex ante.

A EF que solicite a alta da unidade eléctrica na facturación con ME é responsable do correcto funcionamento dos equipos de medida embarcada e da calidade d sta nas súas unidades eléctricas.

Inclúese nesta Declaración sobre a Rede unha bonificación na facturación daquelas unidades eléctricas que optaron por esta modalidade. A bonificación constará dunha redución das tarifas de enerxía e de ATR respecto ás tarifas aplicadas ás unidades eléctricas que non optaron por esta modalidade de facturación.

A. ESTRUCTURA DE CUSTOS

Tanto nas liñas electrificadas en corrente continua como nas liñas electrificadas en corrente alterna, os custos da subministración de Corrente de Tracción terán a seguinte estrutura:

1. Custos de Subministración. Serán os custos inherentes á subministración de enerxía eléctrica procedentes do sector eléctrico (os custos sufragados por Adif-Alta Velocidade procedentes dos provedores de subministración de enerxía).

Estes custos conterán todos os custos e impostos de aplicación vixentes no sistema eléctrico.

2. Custos de Xestión. Estes custos son os gastos necesarios nos que debe incurrir Adif-Alta Velocidade para a prestación do servizo.

Os importes resultantes tanto dos custos de subministración de enerxía eléctrica como dos custos de xestión, mantendo o actual criterio de neutralidade económica, axustaranse ao peche do exercicio e realizaranse liquidacións sucesivas no que se atinxe os custos de subministración e custos de xestión de enerxía eléctrica, de acordo cos gastos realmente incorridos por ADIF - Alta Velocidade no período liquidado.

B. ESTRUCTURA DE PREZOS

Publícase unha estrutura de prezos análoga á estrutura de custos indicada previamente que permitirá ás EE.FF. estimar os custos do Servizo de Subministración de Corrente de Tracción da seguinte forma:

1. Custos da subministración

Con carácter xeral, os custos da subministración serán os asociados aos custos soportados por Adif-Alta Velocidade procedentes dos provedores de subministración de enerxía e relacionados aos consumos indexados ao mercado diario OMIE. Adicionalmente, as Empresas Ferroviarias que teñan asignada capacidade e que vaian utilizar o Servizo Complementario 2 (SC-2): Subministración da corrente de tracción en rede electrificada en corrente alterna ou en rede electrificada en corrente continua, poderán solicitar a Adif-Alta Velocidade coberturas do prezo da enerxía eléctrica referenciada ao mercado de futuros OMIP para todo ou parte do seu consumo baixo unha serie de condicións descritas nesta Declaración sobre a Rede.

Respecto aos custos de subministración indexados ao mercado diario OMIE, a continuación detállanse as tarifas que se aplicarán na facturación da subministración eléctrica, que dependerán do tipo de rede sobre a que se produce o consumo.

Os custos de subministración terán a seguinte estrutura, análoga aos custos do sector eléctrico:

- Custo da enerxía: custo do compoñente da enerxía.
- Custo do acceso de terceiros á rede: custo do ATR.

Dado que os custos considéranse por separado en cada rede (ca, ccC, ccR), as tarifas serán en consecuencia diferentes para cada unha delas.

Tanto para o cálculo da tarifa do custo da enerxía como do custo de ATR, realízase un balance económico independente para cada termo e rede entre os custos da enerxía (indexados ao mercado diario OMIE) e dos custos do ATR de tracción no conxunto das subestacións, e o consumo de enerxía medido ou estimado das unidades eléctricas. As tarifas serán publicadas mensualmente e estarán expresadas en €/MWh, considerando os MWh en punto fronteira co sector eléctrico.

Os apartados C e D indican o método de cálculo do custo de subministración de forma unificada cos custos de xestión en cada rede: Cálculo da factura na rede electrificada en corrente alterna (apartado C) e Cálculo da factura na rede electrificada en corrente continua (apartado D).

Custos asociados en caso de coberturas no mercado OMIP:

Respecto aos custos asociados ás coberturas no mercado OMIP, as EE.FF. terán a posibilidade de solicitar a Adif-Alta Velocidade cantas ordes de peche no mercado OMIP como consideren oportuno, fixando en cada unha delas unha cantidade de enerxía a un prezo fixo en base aos prezos do mercado de futuros de OMIP. Adif-Alta Velocidade xestionará estas peticións das EE.FF. a través da(s) comercializadora(s) responsable(s) da subministración de enerxía eléctrica.

O sistema de facturación deste servizo complementario basearase en facturar inicialmente a enerxía consumida segundo o referido ás tarifas de enerxía indexadas ao mercado diario OMIE e, adicionalmente, no caso de producirse un ou varios peches nalgún período temporal a prezo fixo, facturárase de forma independente a liquidación correspondente a esta cobertura de prezo sobre a enerxía pechada. Esta liquidación da cobertura de prezo será mensual e o prezo a considerar en cada hora do período de tempo correspondente ao produto pechado calcularase en función da diferenza entre o prezo resultante do peche executado e o prezo indexado ao mercado diario OMIE liquidado entre a comercializadora e Adif-Alta Velocidade.

É importante destacar que, dado que a cobertura se realiza entre a comercializadora e Adif-Alta Velocidade, a liquidación correspondente aos peches non se producirá contra as tarifas calculadas segundo o referido aos custos de enerxía (indexados ao mercado diario OMIE) de tracción no conxunto de subestacións publicadas nesta Declaración sobre a Rede, senón contra o mencionado prezo de subministración liquidado entre a comercializadora e Adif-Alta Velocidade (segundo o establecido nos contratos de subministración asinados entre Adif-Alta Velocidade e a(s) comercializadora(s)) coa única finalidade de trasladar a cada operador a liquidación resultante da execución do peche no mercado eléctrico. Adif-Alta Velocidade porá a disposición do operador que o solicite a información resultante do prezo de subministración.

Para poder exercer esta opción será necesario: a formalización do contrato de subministración entre Adif-Alta Velocidade e a(s) empresa(s) comercializadora(s), que a EF dispoña dun contrato de prestación de servizo con Adif-Alta Velocidade e, ademais, que a EF teña comunicado a Adif-Alta Velocidade a previsión do consumo estimado ata a finalización do contrato de subministración asinado entre Adif-Alta Velocidade e a comercializadora cun detalle mensual.

No apartado F detállase todo o relativo ao procedemento de solicitude de orde de peche por parte das EE.FF.



Condições económicas relativas á participación de instalacións de xeración conectadas a través de rede e vinculadas ás EE.FF.:

Segundo o establecido no apartado G. PARTICIPACIÓN DE INSTALACIÓNS DE XERACIÓN VINCULADAS ÁS EE.FF. NO AUTOCONSUMO DE ENERXÍA ELÉCTRICA ASOCIADA A PUNTOS DE CONSUMO DE USO DE TRACCIÓN, Adif-Alta Velocidade ofrece ás EE.FF. a posibilidade de tramitar solicitudes de participación de instalacións de xeración conectadas a través de rede e vinculadas ás propias EE.FF. no autoconsumo de enerxía eléctrica de tracción nos puntos de subministración da RFIG xestionados por Adif-Alta Velocidade.

O procedemento do [Anexo M](#) recolle que Adif-Alta Velocidade asignará a cada operador ferroviario, de maneira xeral, a enerxía autoconsumida da súa instalación de xeración, facturándolle o resto da enerxía consumida, é dicir, a enerxía neta consumida logo da asignación do autoconsumo, de acordo co establecido nesta Declaración sobre a Rede. Neste procedemento recóllense as condicións específicas de aplicación a este réxime.

No caso de que, no período de facturación, a enerxía total autoconsumida por unha EF fose superior á enerxía consumida pola EF na dita rede, esta perderá o dito exceso, quedando en poder de Adif-Alta Velocidade e sen que este administrador teña que pagar nada por el. Este excedente de enerxía autoconsumida, no caso de existir, será asignado por Adif-Alta Velocidade ao balance económico que determina as tarifas da declaración sobre a citada rede reducíndoas para ese período de facturación. Polo tanto, a participación dun operador no autoconsumo de Adif-Alta Velocidade non afectará ás tarifas de subministración salvo no caso explicado, que sempre suporá unha rebaixa de tarifas fronte a non existencia de autoconsumo.

2. Custos de Xestión

Tanto para as liñas electrificadas en corrente alterna como para as electrificadas en corrente continua, os custos de xestión calcularanse aplicando as tarifas publicadas na Declaración sobre a Rede do ano do servizo ao consumo de enerxía das unidades eléctricas incrementados coas perdas da rede ferroviaria de Adif e Adif-Alta Velocidade. O consumo así valorado a nivel de punto fronteira expresárase en MWh.

A tarifa do custo de xestión, denominada TCG, publicarase anualmente e estará expresada en €/MWh. Ver Táboa 7. A tarifa é común para todas as redes. Servirá para calcular a facturación emitible mensualmente no ano N, así como as liquidacións sucesivas posteriores, ata que se produza o peche do exercicio, momento no que esa tarifa se axustará en función dos gastos realmente incorridos por ADIF - Alta Velocidade no período liquidado e o mellor valor de enerxía demandado en punto fronteira.

C. CÁLCULO DA FACTURA NA REDE ELECTRIFICADA DE CORRENTE ALTERNA

A Táboa 1 indica as fórmulas de cálculo para facturar o Servizo de Subministración de Corrente de Tracción á EF para cada unidade eléctrica na rede electrificada en corrente alterna segundo a modalidade de facturación. No caso de facturación sen medida embarcada, diferénciase segundo o tipo de servizo (mercadorías e viaxeiros) e segundo a unidade dispoña ou non de freo rexenerativo declarado pola EF para o seu recoñecemento na facturación.

Bonificación á facturación con medida embarcada:

Bonifícarase a facturación con medida embarcada reducindo as tarifas de enerxía e de ATR; non así a dos custos de xestión:

$$TEM^{ca} = TES^{ca} \cdot (1 - BME^{ca})$$

$$TATRM^{ca} = TATRS^{ca} \cdot (1 - BME^{ca})$$

Sendo,

- **BME^{ca}**: Bonificación á medida embarcada, expresada en tanto por un en corrente alterna. O seu valor publicarase de forma anual.
- **TEM^{ca}**: Tarifa do custo da Enerxía para os trens dotados de medida embarcada, en corrente alterna [€/MWh].
- **TES^{ca}**: Tarifa do custo da Enerxía para os trens sen medida embarcada, en corrente alterna [€/MWh].
- **TATRM^{ca}**: Tarifa do custo de Acceso de Terceiros á Rede (ATR) para os trens dotados de medida embarcada, en corrente alterna [€/MWh].
- **TATRS^{ca}**: Tarifa do custo de Acceso de Terceiros á Rede (ATR) para os trens sen medida embarcada, en corrente alterna [€/MWh].

Táboa 1. Fórmulas de cálculo da factura do Servizo de Corrente de Tracción nas liñas electrificadas en corrente alterna para unha unidade eléctrica

Método de facturación	Fórmula de cálculo
Facturación con medida embarcada	$[TES^{ca} \cdot (1 - BME^{ca}) + TATRS^{ca} \cdot (1 - BME^{ca})] [ECM_j^{ca} \cdot (1 + p^{ca}) - EGM_j^{ca} + Er_{neta_j}^{ca}] + [TCG] \cdot [ECM_j^{ca} \cdot (1 + p^{ca}) + Er_{bruta_j}^{ca}]$
Facturación sen medida embarcada, con freo rexenerativo	$[TES^{ca} + TATRS^{ca}] \cdot [FCC_j^{ca} \cdot TKB_j^{ca} \cdot 10^{-6} + Er_{neta_j}^{ca}] + [TCG] \cdot [FCS_j^{ca} \cdot TKB_j^{ca} \cdot 10^{-6} + Er_{bruta_j}^{ca}]$
Facturación sen medida embarcada, sen freo rexenerativo	$[TES^{ca} + TATRS^{ca} + TCG] \cdot [(FCS_j^{ca} \cdot TKB_j^{ca} \cdot 10^{-6} + Er_{bruta_j}^{ca})]$

Onde:

- j : Identificador do tipo de servizo; mercadorías e viaxeiros para a rede electrificada de corrente alterna.
- TCG**: Tarifa do Custo de Xestión [€/MWh].
- ECM_j^{ca}**: Enerxía activa consumida pola unidade eléctrica baixo a modalidade de facturación con medida embarcada en corrente alterna, segundo o tipo de servizo (j) [MWh]. Inclúe toda a enerxía medida válida e toda a enerxía estimada segundo **rc_j^{ca}**.
- EGM_j^{ca}**: Enerxía activa rexenerada pola unidade eléctrica baixo a modalidade de facturación con medida embarcada en corrente alterna, segundo o tipo de servizo (j) [MWh]. Inclúe toda a enerxía medida válida e toda a enerxía estimada segundo **rg_j^{ca}**.
- p^{ca}**: Coeficiente de perdas da rede electrificada en corrente alterna en tanto por un.
- TKB_j^{ca}**: Toneladas Quilómetro Brutas producidas pola unidade eléctrica en función do tipo de servizo (j): viaxeiros (**v**) ou mercadorías (**m**).
- Er_{neta_j}^{ca}**: Enerxía neta de conciliación en corrente alterna en función do tipo de servizo (j) [MWh]. Cálculase segundo a diferenza, que pode ser positiva ou negativa, entre a enerxía neta total (estimada ou estimada e medida, no caso de elixir a modalidade de facturación con medida embarcada) consumida polas unidades eléctricas e elevada a nivel de subestación atendendo ao coeficiente de perdas, e a enerxía neta consumida a nivel de subestación na rede ferroviaria. Esta conciliación mensual de enerxía pecha o balance enerxético e permite realizar unha primeira liquidación no propio mes de facturación, evitando así o impacto desta en liquidacións posteriores. A distribución mensual da enerxía que se pode conciliar asociada a cada EE. FF. será proporcional á enerxía neta consumida, pero no caso de unidades coa modalidade de facturación con medida embarcada, só se aplicará á parte estimada, non á parte medida.
- Er_{bruta_j}^{ca}**: Enerxía de conciliación bruta en corrente alterna (non considera a enerxía de rexeneración) dependendo do tipo de servizo (j) [MWh]. Calculado a partir da **Er_{neta_j}^{ca}**.
- FCC_j^{ca}**: Factor de consumo para trens equipados con freo rexenerativo [Wh/TQB].

$$FCC_j^{ca} = (rc_j^{ca} \cdot (1 + p^{ca}) - rg_j^{ca})$$
- FCS_j^{ca}**: Factor de consumo para trens sen freo rexenerativo [Wh/TQB].

$$FCS_j^{ca} = (rc_j^{ca} \cdot (1 + p^{ca}))$$

Donde:

rc_j^{ca} : Ratio de estimación de consumo de trens, valorado a nivel de pantógrafo, para cada tipo de servicio (j) [Wh/TQB]. Estes ratios publícanse ex ante e utilízanse na liquidación mensual inicial.

rg_j^{ca} : Ratio de estimación de xeración de trens dotados de freo rexenerativo declarado pola E.F., valorado a nivel de pantógrafo, para cada tipo de servicio (j) [Wh/TKB]. Estes ratios publícanse ex ante e utilízanse na liquidación mensual inicial.

O coeficiente de perda (p^{ca}) publicarase anualmente, así como o valor da bonificación á medida embarcada (BME^{ca}), que afecta ás tarifas.

Todo o cálculo especificado neste apartado, no que se refire ás tarifas de enerxía, é resultado dun balance económico no que só e exclusivamente se teñen en conta os custos asociados á indexación ao mercado OMIE, sen ningunha afección polos peches no mercado OMIP que puidese realizar algunha EF. No caso de que unha EF houbera executado algún peche no mercado OMIP, emitirase unha factura adicional á dita EF de conformidade co establecido no apartado F.

No referente á participación en autoconsumo de enerxía eléctrica de tracción por parte de instalacións de xeración de enerxía renovable conectadas a través de rede vinculadas ás EE.FF., seguirase o disposto no procedemento do [Anexo M](#).

D. CÁLCULO DA FACTURA NA REDE ELECTRIFICADA DE CORRENTE CONTINUA

A Táboa 2 indica as fórmulas de cálculo para facturar o Servizo de Subministración de Corrente de Tracción á EF para cada unidade eléctrica na rede electrificada en corrente continua segundo a modalidade de facturación. No caso de facturación sen medida embarcada, diferénciase segundo o tipo de servizo (mercadorías, longa distancia, media distancia e proximidades para Rede Convencional; mercadorías e viaxeiros para RAM) e segundo a unidade dispoña ou non de freo rexenerativo declarado pola EF para o seu recoñecemento na facturación.

Bonificación á facturación con medida embarcada(*):

Bonifícarase a facturación con medida embarcada reducindo as tarifas de enerxía e de ATR; non así a dos custos de xestión:

$$TEM^i = TES^i \cdot (1 - BME^i)$$

$$TATRM^i = TATRS^i \cdot (1 - BME^i)$$

Sendo,

- i : Identificador do tipo de rede electrificada en Corrente Continua; **ccC**, para Rede en Corrente Continua Convencional; ou **ccR**, para Rede de Corrente Continua (RAM).
- BME^i : Bonificación á medida embarcada, expresada en tanto por un, segundo o tipo de rede electrificada en corrente continua (ccC, ccR). O seu valor publicarase de forma anual.
- TEM^i : Tarifa do custo da Enerxía para os trens dotados de medida embarcada segundo o tipo de rede electrificada en corrente continua (ccC, ccR) [€/MWh].
- TES^i : Tarifa do custo da Enerxía para os trens sen medida embarcada, segundo o tipo de rede electrificada en corrente continua (ccC, ccR) [€/MWh].
- $TATRM^i$: Tarifa do custo de Acceso de Terceiros á Rede (ATR) para os trens dotados de medida embarcada segundo o tipo de rede electrificada en corrente continua (ccC, ccR) [€/MWh].
- $TATRS^i$: Tarifa do custo de Acceso de Terceiros á Rede (ATR) para os trens sen medida embarcada segundo o tipo de rede electrificada en corrente continua (ccC, ccR) [€/MWh].

(*) De aplicación unha vez incorporada a opción de facturar con medida embarcada en rede electrificada en corrente continua. Ata ese momento, a única modalidade de facturación dispoñible en rede electrificada en corrente continua será "Facturación sen medida embarcada".

Táboa 2. Fórmulas de cálculo da factura do Servizo de Corrente de Tracción nas liñas electrificadas en corrente continua para unha unidade eléctrica.

Método de facturación	Fórmula de cálculo
Facturación con medida embarcada	$[TES^i \cdot (1-BME^i) + TATRS^i \cdot (1-BME^i)] \cdot [ECM_j^i \cdot (1+p^i) - EGM_j^i + Er_{neta_j}^i] + [TCG] \cdot [ECM_j^i \cdot (1+p^i) + Er_{bruta_j}^i]$
Facturación sen medida embarcada, con freo rexenerativo	$[TES^i + TATRS^i] \cdot [FCC_j^i \cdot TKB_j^i \cdot 10^{-6} + Er_{neta_j}^i] + [TCG] \cdot [FCS_j^i \cdot TKB_j^i \cdot 10^{-6} + Er_{bruta_j}^i]$
Facturación sen medida embarcada, sen freo rexenerativo	$[TES^i + TATRS^i + TCG] \cdot [FCS_j^i \cdot TKB_j^i \cdot 10^{-6} + Er_{bruta_j}^i]$

Onde:

- j : Identificador do tipo de servizo; mercadorías, longa distancia, media distancia e trens de proximidade para redes en corrente continua convencional; mercadorías e viaxeiros para rede en corrente continua RAM.
- TCG**: Tarifa do Custo de Xestión [€/MWh].
- ECM_jⁱ**: Enerxía activa consumida pola unidade eléctrica segundo a modalidade de facturación con medida embarcada en función do tipo de servizo (j) e rede electrificada en corrente continua (i): ccC ou ccR [MWh]. Inclúe toda a enerxía medida válida e toda a enerxía estimada segundo **rc_jⁱ**.
- EGM_jⁱ**: Enerxía activa rexenerada pola unidade eléctrica segundo a modalidade de facturación con medida embarcada, en función do tipo de servizo (j) e rede electrificada (i): ccC ou ccR [MWh]. Inclúe toda a enerxía medida válida e toda a enerxía estimada segundo **rg_jⁱ**.
- pⁱ**: Coeficiente de perdas da rede electrificada en corrente continua segundo o tipo de rede (i): ccC ou ccR, en tanto por un.
- TKB_jⁱ**: Toneladas Quilómetro Brutas producidas pola unidade eléctrica dependendo do tipo de servizo (j) e da rede (i): ccC ou ccR [t·Km].
- Er_{neta_j}ⁱ**: Enerxía de conciliación neta en función do tipo de servizo (j) e rede (i): ccC ou ccR [MWh]. Cálculase segundo a diferenza, que pode ser positiva ou negativa, entre a enerxía neta total (estimada ou estimada e medida, no caso de existir a modalidade de facturación con medida embarcada) consumida polas unidades eléctricas e elevada a nivel de subestación atendendo ao coeficiente de perdas, e a enerxía neta consumida a nivel de subestación na rede ferroviaria. Esta conciliación mensual de enerxía pecha o balance enerxético e permite realizar unha primeira liquidación no propio mes de facturación, evitando así o impacto desta en liquidacións posteriores. A distribución mensual da enerxía que se pode conciliar asociada a cada EE. FF. será proporcional á enerxía neta consumida, pero no caso de unidades coa modalidade de facturación con medida embarcada, só se aplicará á parte estimada, non á parte medida.
- Er_{bruta_j}ⁱ**: Enerxía de conciliación bruta (non considera a enerxía de rexeneración) en función do tipo de servizo (j) e rede (i): ccC ou ccR [MWh]. Calculado a partir da **Er_{neta_j}ⁱ**.
- FCC_jⁱ**: Factor de consumo para trens equipados con freo rexenerativo [Wh/TKB].

$$FCC_j^i = (rc_j^i \cdot (1+p^i) - rg_j^i)$$

- FCS_jⁱ**: Factor de consumo para trens sen freo rexenerativo [Wh/TKB].

$$FCS_j^i = (rc_j^i \cdot (1+p^i))$$

Onde:

rc_j : Ratio de estimación de consumo de trens, valorado a nivel de pantógrafo, para cada tipo de servicio (j) e en función do tipo de rede (i): ccC ou ccR [Wh/TKB]. Estes ratios publícanse ex ante e utilízanse na liquidación mensual inicial.

rg_j : Ratio de estimación de xeración de trens equipados con freo rexenerativo declarado pola E.F., valorado a nivel de pantógrafo, para cada tipo de servicio (j) e en función do tipo de rede (i): ccC ou R [Wh/TKW]. Estes ratios publícanse ex ante e utilízanse na liquidación mensual inicial.

O coeficiente de perdas (p^i) publicarase anualmente, así como o valor da bonificación á medida embarcada (BME^i), que afecta ás tarifas.

Todo o cálculo especificado neste apartado, no que se refire ás tarifas de enerxía, é resultado dun balance económico no que só e exclusivamente se teñen en conta os custos asociados á indexación ao mercado OMIE, sen ningunha afección polos peches no mercado OMIP que puidese realizar algunha EF. No caso de que unha EF houbera executado algún peche no mercado OMIP, emitirase unha factura adicional á dita EF de conformidade co establecido no apartado F.

No referente á participación en autoconsumo de enerxía eléctrica de tracción por parte de instalacións de xeración de enerxía renovable conectadas a través de rede vinculadas ás EE.FF., seguirase o disposto no procedemento do [Anexo M](#).

E. PUBLICACIÓN DE PREZOS E RATIOS

As tarifas de cada un dos custos relacionados no apartado B Estrutura de prezos publicaranse do seguinte xeito:

Publicacións anuais:

No ano N-1, coincidindo coa Publicación da Declaración sobre a Rede para o ano N, publicaranse na devandita Declaración os seguintes valores:

- a) Para os custos da subministración de liñas electrificadas en corrente alterna:
 - Valor do coeficiente de perdas p^{ca} . Ver Táboa 3.
 - Valor da bonificación á medida embarcada, BME^{ca} . Ver Táboa 6.
- b) Para os custos da subministración de liñas electrificadas en corrente continua:
 - Valor del coeficient de pèrdues p^i . Ver Táboa 4 (Convencional) y 5 (RAM).
 - Valor da bonificación á medida embarcada, BME^i . Ver Táboa 7 (Convencional) e 8 (RAM). Estes valores non serán publicados ata a modalidade de facturación con medida embarcada estar en vigor.
- c) Para os custos de Xestión
 - Valor da tarifa os custos de xestión TCG . Ver Táboa 9

Adicionalmente, publicaranse as seguintes previsións estimativas e non vinculantes para a facturación en función do tipo de liñas:

- a) Liñas Electrificadas en corrente alterna:
 - Ratios conversores rc_j^{ca} e rg_j^{ca} , de mercadorías e viaxeiros na rede en corrente alterna. Esta previsión de ratios mensuais chamarase "Ratios de Referencia".

Publicarase anualmente unha previsión dos ratios para todos os meses do ano completo. Esta estimación actualizarase mensualmente segundo se indica no apartado Publicacións mensuais.

- Tarifas de custo da enerxía (**TES^{ca}**) e as Tarifas de custo de Acceso de Terceiros á rede (**TATRS^{ca}**) para a rede de corrente alterna. Esta previsión de tarifas mensuais chamarase "Tarifas de Referencia". Esta previsión de tarifas permitirá ás EE. FF. dispoñer da información necesaria para estimar os custos que se deberán soportar polo fornecemento da enerxía de tracción en cada un dos meses do ano en curso.

Publicarase anualmente unha previsión das tarifas para todos os meses do ano completo. Esta estimación actualizarase mensualmente segundo se indica no apartado Publicacións mensuais.

b) Liñas Electrificadas en corrente continua:

- Ratios conversores **rc_jⁱ** e **rg_jⁱ**, de mercadorías, longa distancia, media distancia e trens de proximidade na rede en corrente continua convencional, e de mercadorías e viaxeiros na rede en corrente continua RAM. Esta previsión de ratios mensuais chamarase "Ratios de Referencia".

Publicarase anualmente unha previsión dos ratios para todos os meses do ano completo. Esta estimación actualizarase mensualmente segundo se indica no apartado Publicacións mensuais.

- Tarifas de custo da enerxía (**TESⁱ**) e Tarifas de custo de Acceso de Terceiros á Rede (**TATRSⁱ**) para as redes de corrente continua Convencional e corrente continua RAM. Esta previsión de tarifas mensuais chamarase "Tarifas de Referencia". Esta previsión de tarifas permitirá ás EE. FF. dispoñer da información necesaria para estimar os custos que se deberán soportar polo fornecemento da enerxía de tracción en cada un dos meses do ano en curso.

Publicarase anualmente unha previsión das tarifas para todos os meses do ano completo. Esta estimación actualizarase mensualmente segundo se indica no apartado Publicacións mensuais.

Publicacións mensuais:

No mes n+1, sendo n o mes en que se produciu o consumo, publicaranse:

- Tarifas de custo da enerxía (**TES^{ca}**, **TESⁱ**) e o custo do ATR (**TATRS^{ca}**, **TATRSⁱ**) en cada rede (ca, ccC, ccR), correspondente ao mes n, que servirán para emitir a factura polos servizos realizados no mes n. Publícanse cunha precisión de oito decimais en [€/MWh].
- Actualización das "Tarifas de Referencia", **TES^{ca}**, **TESⁱ** e **TATRS^{ca}** e **TATRSⁱ**, correspondentes aos meses n+1 e sucesivos, ata decembro do ano do mes n. Serán valores estimados segundo as condicións do mercado eléctrico e ferroviario no momento da súa publicación e permitirán ao operador ter un coñecemento máis real dos custos futuros. Non serán vinculantes para a facturación.
- Ratios ex ante, **rc_jⁱ** e **rg_jⁱ**, en cada rede (ca, ccC, ccR), correspondentes ao mes n+2, que servirán para emitir, no mes n+2, a liquidación mensual inicial dos servizos realizados no mes n.
- Actualización dos "Ratios de Referencia", **rc_jⁱ** e **rg_jⁱ**, en cada rede (ca, ccC, ccR), correspondentes aos meses n+3 e sucesivos, ata decembro do ano do mes n. Serán valores estimados segundo as condicións do mercado ferroviario no momento da súa publicación e permitirán ao operador ter un coñecemento máis real dos custos futuros. Non serán vinculantes para a facturación.
- Ratios ex post, **rc_jⁱ** e **rg_jⁱ**, en cada rede (ca, ccC, ccR), correspondentes ao mes n. Serán os ratios resultantes do peche do balance de enerxía por rede. Calcúlanse unha vez coñecido o consumo mensual da rede asociado aos servizos realizados no mes n. Serán os ratios definitivos da liquidación mensual inicial que xeran enerxía conciliada igual a cero. Publícanse cunha precisión de catro decimais en [Wh/TKB].

Estes valores recóllense nas táboas correspondentes para a Subministración de Corrente de Tracción en Liñas Electrificadas das diferentes redes, que están dispoñibles como documento anexo a esta Declaración sobre a Rede.

Táboa 3. Publicación Anual do Coeficiente de Perdas en Liñas Electrificadas en Corrente Alterna:

p^{ca}	0,07

O coeficiente de perdas da rede é dun 7%.

Táboa 4. Publicación Anual do Coeficiente de Perdas en Liñas Electrificadas en Corrente Continua na Rede Convencional:

p^{ccC}	0,07

O coeficiente de perdas da rede é dun 7%.

Táboa 5. Publicación Anual do Coeficiente de Perdas en Liñas Electrificadas en Corrente Continua na RAM:

p^{ccR}	0,07

O coeficiente de perdas da rede é dun 7%.

Táboa 6. Publicación Anual do valor da bonificación á medida embarcada, BME, en liñas Electrificadas en Corrente Alterna:

BME^{ca}	0,05

Táboa 7. Publicación Anual do valor da bonificación á medida embarcada, BME, en liñas Electrificadas en Corrente Continua en Rede Convencional:

BME^{ccC}	-

Táboa 8. Publicación Anual do valor da bonificación á medida embarcada, BME, en Liñas Eléctricas en Corrente Continua en RAM:

BME^{ccR}	-

Táboa 9. Publicación Anual da Tarifa TCG dos Custos de Xestión, en todos os tipos de Liñas Electrificadas:

Tarifa TCG Custos de Xestión (€/MWh)	1,12

As **TÁBOAS DE CUSTOS** válidas para a facturación da Subministración de corrente de tracción en Liñas Electrificadas están dispoñibles como documento anexo a esta Declaración sobre a Rede.

F. COBERTURAS DE PREZO REFERENCIADAS AO MERCADO DE FUTUROS OMIP

No apartado F detállase toda a información relativa ao procedemento de solicitude de orde de peche por parte das EE.FF.

PROCEDEMENTO DE SOLICITUDE DUNHA ORDE DE PECH

Cada unha das Empresas Ferroviarias que desexen executar coberturas de prezo deberá ter facilitado previamente unha estimación do consumo neto (descontando a saínte procedente do freo rexenerativo) mensualizado na rede obxecto de cobertura previsto desde a data de solicitude e ata o remate da vixencia do contrato de subministración entre Adif-Alta Velocidade e o comercializador, data que será comunicada por Adif-Alta Velocidade a instancias da EF interesada. Este consumo será o máximo volume total mensual susceptible sobre o que se poida solicitar coberturas de prezo. Unha vez comunicado este consumo pola EF a Adif-Alta Velocidade, se este difire do consumo medio dos últimos 6 meses ou das previsións futuras previstas segundo a capacidade asignada, Adif-Alta Velocidade poderá requirir en calquera momento a xustificación e o soporte documental acreditativo da EF para declarar o devandito consumo. De non presentarse unha xustificación suficiente por parte da EF, Adif-Alta Velocidade poderá considerar como non presentada a estimación de consumo neto necesaria para aplicar o procedemento.

Estes consumos estimados poderán ser actualizados a petición da EF en calquera momento sobre meses futuros. Estes novos valores de consumo estarán suxeitos á revisión establecida por Adif-Alta Velocidade.

En todo caso, correspóndelle á EF declarar a mellor estimación de consumo. No caso de que o consumo real fose inferior ao consumo estimado (ou mesmo nulo) e a enerxía sobre a que se realizase o peche resultase superior ao consumo real, a EF asumirá todos os riscos, con independencia da causa que motivase o consumo menor, xa sexa prevista ou imprevista, que determine a falta de consumo da cantidade de enerxía cuxo prezo pechado se ordenase, soportando a liquidación do peche de toda a enerxía pechada, independentemente da enerxía consumida ou incluso aínda que tivera deixado de operar.

Ademais, a EF designará un ou varios responsables de execución de cobertura (REC) con poderes suficientes para iso, nomeamento mediante o cal a EF dotará aos REC das facultades necesarias para solicitar as coberturas de prezo contempladas neste apartado. Adif-Alta Velocidade só responderá ás solicitudes de peches cursadas polos devanditos responsables.

A continuación, a empresa ferroviaria que queira realizar coberturas de prezo deberá enviar cumprimentado o modelo SC-2 Modelo 3 Solicitude da EF de orde de peche do prezo eléctrico, que figura no Anexo C, como máximo, antes das 7:00 horas do día anterior á entrada en vigor da orde de peche, onde se deberá indicar a seguinte información:

- **Enerxía:** Deberase indicar a cantidade de enerxía sobre a cal se quere realizar a cobertura. A enerxía, Cc (onde c é o número de cada orde de peche), considerarase enerxía no punto de subministración. A cantidade de enerxía (Cc) a pechar en cada orde de peche expresarase en MWh, e terá en conta a consideración de que o límite máximo será de 10 MW por cada hora de produto temporal a pechar.
- **Prezo máximo da orde de peche:** Expresarase en €/MWh e será o prezo superior ao que pode pechar o produto solicitado.
- **Produto:** Deberase indicar o produto do mercado OMIP sobre o que se quere realizar a orde de peche. As ordes de peche poderán conter calquera produto que cotice polo menos un día no período de tempo durante o que estea vixente a orde de peche, sempre que sexan os produtos base (FTB) mensuais, trimestrais e anuais publicados na OMIP (<https://www.omip.pt/es>).



- **Data de inicio de vixencia da orde:** A data de inicio da vixencia indicárase na orde de peche que Adif-Alta Velocidade deberá comunicar á(s) comercializadora(s). No caso de que a data de inicio de vixencia sexa un día no que non exista cotización en OMIP segundo o Calendario Anual publicado por OMIP, entenderase como data de inicio o primeiro día con cotización posterior á data de inicio de vixencia. En todo caso, a data de inicio de vixencia deberá ser, como mínimo, o día útil seguinte ao da comunicación se esta se realiza antes das 7:00 h, ou dous días útiles despois se se realiza despois das 7:00 h. A comunicación nun día non útil entenderase realizada na primeira hora do primeiro día útil seguinte.
- **Data de fin de vixencia da orde:** A data de finalización da vixencia indicárase na orde de peche que Adif-Alta Velocidade deberá comunicar á(s) comercializadora(s).
- **Rede sobre a que se quere cubrir prezo:** Deberá indicarse entre un dos seguintes servizos complementarios ofrecidos por Adif-Alta Velocidade: Subministración de corrente de tracción en liñas electrificadas en corrente alterna, Subministración de corrente de tracción en liñas electrificadas en corrente continua en rede convencional, ou Subministración de corrente de tracción en liñas electrificadas en corrente continua en RAM.

O prazo máximo durante o que se poderán realizar estas solicitudes de ordes de peche virá limitado polo período de finalización dos contratos de subministración que Adif-Alta Velocidade mantén coas comercializadoras. Adif-Alta Velocidade comunicará a data de finalización dos contratos de subministración de enerxía eléctrica.

As operacións a realizar para cada un dos produtos dentro dunha mesma orde de peche son independentes, podendo pecharse un, varios ou todos os produtos marcados na orde de peche sempre que se cumpra o establecido nela.

Así mesmo, para cada EF, a vixencia de diferentes ordes de peche na mesma rede e produto pode solaparse e, polo tanto, coincidir no tempo, sempre que non se supere o límite de 10 MW por cada hora do produto temporal a pechar.

XESTIÓN DA ORDE DE PECHE ENTRE ADIF-ALTA VELOCIDADE E AS COMERCIALIZADORAS

A partir das ordes de peche, Adif-Alta Velocidade xestionará as fronte ás empresas comercializadoras. Hai que ter en conta que Adif-Alta Velocidade ten contratada a enerxía de cada unha das redes dividida en lotes que poden pertencer a distintas comercializadoras e, polo tanto, a facturación da enerxía pechada producirase en función dos contratos establecidos entre Adif-Alta Velocidade e as comercializadoras. Polo tanto, a orde recibida será trasladada ás empresas comercializadoras que subministran a enerxía aos lotes que integran a rede sobre a que se solicitou a orde, repartíndose o consumo total solicitado entre os distintos lotes segundo as porcentaxes predefinidas vixentes no momento da solicitude da orde. Os consumos así obtidos para cada lote redondearanse a un número enteiro, mantendo a suma da enerxía a pechar en cada un dos lotes igual á cantidade de enerxía solicitada pola EF. A continuación detállanse as porcentaxes vixentes nesta Declaración sobre a Rede.

Porcentaxes predefinidas na rede de alterna

Lote 12	Lote 13	Lote 14	Lote 15
12 - AVE MADRID-SUR	13 - AVE MADRID-NORESTE	14 - AVE MADRID-ESTE	15 - AVE MADRID CENTRO-NORTE
27%	37%	18%	18%

Porcentaxes predefinidas na rede de continua

Lote 1	Lote 2	Lote 3	Lote 4	Lote 5	Lote 6	Lote 7	Lote 8	Lote 9	Lote 10	Lote 11
01 - CERCANÍAS MADRID-NORTE	02 - CERCANÍAS MADRID-SUR	03 - CERCANÍAS BARNA-NORTE	04 - CERCANÍAS BARNA_SUR	05 - ALCAZAR S.J. LEVANTE	06 - ALCAZAR S.J. ANDALUCIA	07 - VALENCIA S.V. CALDERS	08 - GUADALAJARA - BARNA	09 - AVILA-GALICIA-ASTURIAS	10 - MEDINA - P. VASCO	11 - NAVARRA-RIOJA
14%	11%	14%	9%	7%	9%	7%	9%	7%	6%	7%

Porcentaxes predefinidas na rede de largo métrico

Lote 16
16 RED DE ANCHO MÉTRICO
100%

Estas % de reparto do consumo poderán ser modificadas en futuras publicacións da DR para adecuar estas porcentaxes á enerxía que se poder pechar en cada momento.

RESULTADO DA ORDE DE PECHE

Se durante a vixencia da orde de peche o prezo do Settlement Price de algún produto incluído na orde en calquera día fose igual ou inferior ao prezo máximo fixado por Adif-Alta Velocidade na orde, a empresa comercializadora quedará obrigada a aplicar o prezo do Settlement Price do primeiro día no que se cumpra a dita condición para o produto.

No mercado OMIP denomínase actualmente como "Settlement" ou "Reference Price" o prezo de referencia dun determinado produto e nunha determinada data ao peche da sesión de negociación diaria. Publícase na web de OMIP (Operador de Mercado de futuros) no apartado de datos OMIP Data-Resultados do Mercado unha vez finalizada a sesión de negociación diaria.

A operación considerarase pechada para cada produto o primeiro día do prazo máximo indicado para realizar o peche, no cal o prezo de liquidación de peche dese día (actualmente denominado pola OMIP como "Settlement Price") sexa igual ou inferior ao prezo máximo marcado por Adif-Alta Velocidade, obviando o que aconteza o resto dos días seguintes. Se a operación se considera pechada para ese produto, tomarase como prezo de referencia para a liquidación da cantidade de enerxía pechada por Adif-Alta Velocidade o prezo de liquidación de peche do día en que se pechou a dita operación (publicado pola OMIP actualmente como "Settlement Price").

Se, durante todos os días do prazo comprendido entre a data de inicio e de finalización da orde, o prezo do Settlement Price fose superior aos prezos máximos marcados por Adif-Alta Velocidade segundo o prezo máximo da orde de peche solicitado pola EF, considerarase que a operación en OMIP non foi pechada. Non obstante o anterior, establécese a posibilidade adicional de que se, unha vez rematada a vixencia da orde de peche en OMIP, o subministrador do lote correspondente estivese en condicións de poder pechar o prezo da enerxía solicitada por Adif-Alta Velocidade para calquera dos produtos indicados na orde de peche, polo mesmo prezo fixado por Adif-Alta Velocidade ou por un prezo inferior, a través doutros mecanismos que non supoñan custo adicional para esta Entidade Pública, poderá exercer a dita opción comunicándollo de forma fidedigna a Adif-Alta Velocidade antes das 12:00 h do día útil seguinte á data de finalización de vixencia da orde. No caso de que non se realice tal comunicación, considerarase que a orde non foi executada.

PROCEDIMIENTO DE COMUNICACIÓN DO RESULTADO DA ORDE DE PECHE

Por cada orde de peche recibida, ADIF-Alta Velocidade comunicará o resultado do peche da dita orde á EF que o solicitou. Nesta comunicación informarase dos lotes nos que se executou esa orde de peche e da enerxía de cada un.

FACTURACIÓN DE ORDRES PECHADAS/EXECUTADAS

Como se indicou con anterioridade, a enerxía consumida facturarase inicialmente segundo as tarifas enerxéticas indexadas ao mercado diario OMIE e, adicionalmente, no caso de pechar un período temporal a prezo fixo, facturarase de forma independente a liquidación correspondente a esa cobertura de prezo sobre a enerxía pechada, traspasando integramente a facturación polo concepto de peche que a(s) comercializadora(s) traslade(n) a Adif-Alta Velocidade.

Por iso, en caso de que se produza un peche de enerxía, Adif-Alta Velocidade trasladará á EF que solicitou o pedido a liquidación resultante correspondente á enerxía pechada que Adif-Alta Velocidade recibe das comercializadoras. Estas liquidacións regularanse segundo o establecido no prego de prescricións técnicas particulares dos expedientes de subministración de enerxía eléctrica de tracción que Adif-Alta Velocidade teña establecido coas comercializadoras.

Os valores das constantes M_{ci} e K_e (que pasan a formar parte das fórmulas de liquidación) serán os resultantes das licitacións públicas da subministración de corrente tracción suxeitas aos pregos de prescricións técnicas. A petición da EF interesada, Adif-Alta Velocidade facilitará os valores vixentes en cada momento.

É importante destacar que, dado que a cobertura se realiza entre a comercializadora e Adif-Alta Velocidade, a liquidación correspondente aos peches non se producirá contra as tarifas referidas aos custos de enerxía (indexados ao mercado diario OMIE) de tracción no conxunto de subestacións publicadas nesta Declaración sobre a Rede, senón contra o mencionado prezo de subministración liquidado entre a comercializadora e Adif-Alta Velocidade.

A liquidación da cobertura de prezo será mensual, polo que se o peche abrangue varios meses (no caso de peche de produtos trimestrais ou anuais), o importe a pechar dividirase de forma proporcional ao número de días de cada un dos meses de liquidación.

O prezo a considerar en cada hora do período de tempo correspondente ao produto pechado calcularase en función da diferenza entre o prezo resultante da orde de peche e o prezo indexado ao mercado diario OMIE liquidado entre a comercializadora e Adif-Alta Velocidade, e a enerxía horaria equivalente de cada un dos peches, á que se lle aplicará o prezo anterior, determinarase rateando a enerxía total do devandito peche de forma proporcional ao perfil de consumo horario do lote segundo a suma das curvas de carga de cada un dos puntos de subministración que compoñen cada lote.



G. PARTICIPACIÓN DE INSTALACIONES DE XERACIÓN VINCULADAS ÁS EE.FF. NO AUTOCONSUMO DE ENERXÍA ELÉCTRICA ASOCIADA A PUNTOS DE CONSUMO DE USO DE TRACCIÓN

Ofrécese ás EE.FF. a posibilidade de tramitar solicitudes de participación de instalacións de xeración conectadas a través de rede e vinculadas ás propias EE.FF. no autoconsumo de enerxía eléctrica de tracción nos puntos de subministración da RFIG xestionados por Adif-Alta Velocidade. Para estes efectos, entenderase que existe vinculación nos seguintes supostos: cando a EF sexa a propietaria ou a titular da instalación de xeración ou, no seu defecto, teña subscrito un acordo comercial vinculante ou contrato mercantil cunha sociedade dedicada á produción de enerxía eléctrica para que realice no seu nome a produción de enerxía asociada ao autoconsumo de Adif-Alta Velocidade e garantir o cumprimento das condicións de autoconsumo do RD 244/2019 e da normativa sectorial aplicable.

As EE.FF. que estean interesadas en optar a esta participación no autoconsumo de Adif-Alta Velocidade deberán cumprir o establecido no procedemento incluído no Anexo N. Nese procedemento detállanse todas as condicións que deben cumprir para acceder á dita participación, e tamén establécense todos os aspectos que regularán a relación entre a EF e Adif-Alta Velocidade neste respecto.

- *Procedemento para a Solicitud de Participación de Instalacións de Xeración conectadas a través da rede e vinculadas aos operadores ferroviarios no Autoconsumo de Enerxía Eléctrica asociados a puntos de consumo de uso de tracción da Rede Ferroviaria de Interese Xeral (RFIG) xestionados por Adif-Alta Velocidade ([Anexo M](#)).*

H. LIQUIDACIÓNS

A facturación da subministración de corrente de tracción consta de tres termos: custos de enerxía, custos do ATR e custos de xestión. A facturación determínase aplicando a tarifa correspondente ás unidades de facturación de cada empresa ferroviaria.

Co fin de manter a neutralidade económica e axustar os custos repercutidos nas EE.FF., realizaranse as liquidacións sucesivas dos custos anteriormente citados. Para iso, realizarase a liquidación mensual provisional dos tres conceptos a facturar (enerxía, ATR e custos de xestión) no mes n+1, sendo n o mes de consumo, como produto das correspondentes tarifas polas unidades de facturación para o dito mes.

No caso de que algunha EF houbese executado algún peche correspondente a ese período de liquidación no mercado da OMIP, emitírase unha factura adicional á dita EF conforme ao establecido no apartado F.

Ademais, establécese un mecanismo de arqueos acumulativos desde o inicio do ano de liquidación N:

- Polo que se refire aos custos de subministración, cada un destes arqueos consolidará os mellores valores obtidos dos custos recibidos en concepto de subministración de comercializadores e distribuidores, o mellor valor da enerxía demandado en subestacións, a mellor información de medida embarcada, as TKB producidas, así como calquera outro parámetro que poida influír no balance económico do mes concreto de liquidación, incorporando á súa vez as posibles correccións realizadas na facturación. Estes novos cálculos darán lugar a axustes na facturación previamente emitida e que se traslada a cada EF na medida en que afecte a cada unha delas. Os arqueos consolidarán as respectivas liquidacións mensuais correspondentes.
- No que se refire aos custos de xestión, os arqueos previos ao peche do exercicio calcularanse coa tarifa publicada na Declaración sobre a Rede e o mellor valor de consumo de enerxía das unidades eléctricas incrementados coas perdas da rede ferroviaria. Unha vez realizado o peche do exercicio, os arqueos posteriores terán en conta, ademais do consumo enerxético, os custos reais incorridos no ano de liquidación.

Para un año **N** dado, se establecen 3 arqueos semestrales hasta julio del año **N+1** y, posteriormente, 2 arqueos anuales hasta julio del **N+3**. Resultando hasta un total de 5. Excepcionalmente, podrá hacerse una liquidación posterior en el caso de que por causas externas a ADIF – Alta Velocidad concurran circunstancias que lo hagan necesario.

MEDIDA EMBARCADA DE ENERXÍA

Para un ano **N** dado, establécense 3 arqueos semestrais ata xullo do ano **N+1** e, posteriormente, 2 arqueos anuais ata xullo do **N+3**. Resultando ata un total de 5. Excepcionalmente, poderá facerse unha liquidación posterior no caso de, por causas externas a ADIF - Alta Velocidade, concorreren circunstancias que o fagan necesario. ADIF - Alta Velocidade, en cumprimento do Regulamento de execución da Unión Europea 2018/868, permite, a partir do 1 de xaneiro de 2022, a facturación do Servizo Complementario de Subministración de Corrente de Tracción mediante a modalidade de medida embarcada na rede electrificada en corrente alterna a aquelas unidades eléctricas que cumpran os requisitos técnicos.

A modalidade de facturación con medida embarcada poderá ser solicitada para aquelas unidades eléctricas que, circulando por unha rede electrificada que teña habilitada esa modalidade de facturación, contén con equipos embarcados de medida que cumpran cos requisitos establecidos no Regulamento de execución UE 2018/868. Os equipos embarcados de medida deberán cumprir unha versión da ETI LOC&PAS igual ou posterior á aplicación do citado Regulamento.

O protocolo de comunicación do concentrador de medida en terra (DCS) de Adif-Alta Velocidade baséase na norma EN 50463-4:2017, tal e como especifica a ETI LOC&PAS a través do Regulamento de Execución UE 2018/868.

Aquelas unidades de tracción equipadas con medidores de enerxía certificados segundo a EN 50463:2012 requirirá actualización do protocolo de comunicación, deberán acreditar a avaliación desa actualización e de todos os parámetros afectados por ela segundo o Regulamento de execución UE 2018/868.

NOMEAMENTO DO RESPONSABLE DE MEDIA EMBARCADA (RME)

Como paso previa á alta da primeira unidade eléctrica en facturación con medida embarcada, a E.F. enviará o nomeamento do responsable de medida embarcada (RME) segundo o Modelo 1ME (incluído no Anexo C). A través deste nomeamento, a E.F. dotará ao RME das atribucións necesarias para solicitar a alta ou baixa dunha unidade eléctrica na modalidade de facturación con medida embarcada.

O RME será a persoa de contacto e responsable por parte da E.F. do proceso completo de alta de cada unidade eléctrica na modalidade de facturación con medida embarcada, incluíndo: validación da documentación de conformidade técnica dos equipos de medida, o rexistro destes como punto de consumo nos sistemas ADIF/ADIF - Alta Velocidade, así como a súa alta final na modalidade de facturación con medida embarcada.

ADIF - Alta Velocidade facilitará ao RME unha canle de comunicación para enviar solicitudes e documentación unha vez recibido o seu nomeamento

ALTA DAS UNIDADES ELÉCTRICAS EN FACTURACIÓN CON MEDIDA EMBARCADA

En cumprimento do Regulamento de execución UE 2018/868, ADIF - Alta Velocidade require achegar á solicitude de alta dunha unidade eléctrica na modalidade de facturación con medida embarcada, toda a documentación de verificación e conformidade técnica dos equipos de medida instalados nesa unidade, de tal maneira que ADIF - Alta Velocidade poida asegurar o cumprimento do citado Regulamento.

Para iniciar o proceso de alta dunha unidade eléctrica, cada E.F., a través do seu RME, deberá enviar a: "Solicitude de alta de unidade eléctrica TIPO na facturación con medida embarcada e de validación da documentación de conformidade técnica dos equipos de medida" (modelo 2 ME, incluído no Anexo C), así como toda a documentación adxunta de conformidade técnica asociada a cada equipo de medida embarcada descrita nesta.

A unidade de alta TIPO defínese como o conxunto dunha mesma "unidade eléctrica tipo" e mesmo "sistema de medida embarcada tipo".

Após a verificación da conformidade técnica desa solicitude, ADIF - Alta Velocidade procederá a rexistrar e conectar o Equipo de Medida Embarcada (EMS) como punto de consumo nos sistemas de ADIF - Alta Velocidade. Unha vez realizada a conexión, iniciárase un período de probas en servizo comercial onde se verificará a comunicación continua entre o EMS e o DCS (Data Collecting System), así como a calidade da medición recibida.

Dito período de probas constará dun mínimo de 10 días de circulación, ampliable ao necesario ata alcanzar un mínimo de 20 servizos comerciais por cada unidade de tracción e rede na que se opere.

Tras o período de probas, ADIF - Alta Velocidade analizará o comportamento da medida embarcada na unidade eléctrica, comunicando os resultados obtidos ao RME no prazo máximo de 3 meses. A data de alta na cal a unidade eléctrica entrará en facturación mediante a modalidade de medida embarcada será a correspondente ao día primeiro do mes seguinte á data de comunicación da superación do período de probas por parte da unidade eléctrica.

Unha vez dada de alta unha "unidade de alta TIPO" na modalidade de facturación por medida embarcada, a E.F. poderá solicitar a alta de calquera unidade eléctrica idéntica e asociada á "unidade de alta TIPO", a través da "Solicitude de alta de unidade eléctrica NON TIPO na facturación con medida embarcada e da documentación de conformidade do sistema de medida embarcada" (Modelo 3ME).

Do mesmo xeito que coa alta da "unidade de alta TIPO", após a verificación da conformidade técnica desas solicitudes, ADIF - Alta Velocidade procederá a rexistrar e conectar os Equipos de Medida Embarcada (EMS) como puntos de consumo nos sistemas de ADIF - Alta Velocidade. Unha vez realizada a conexión, iniciárase un período de probas en servizo comercial onde se verificará a comunicación continua entre o EMS e o DCS.

Ese período de probas consistirá nun mínimo de 10 días de circulación, ampliable ao necesario ata chegar a un mínimo de 20 servizos comerciais por cada unidade de tracción e rede na que se opere.

Transcorrido o período de probas, Adif-Alta Velocidade analizará o comportamento da medida embarcada na unidade eléctrica, comunicando os resultados obtidos ao RME nun prazo máximo de 3 meses. A data de alta na que a unidade eléctrica entrará en facturación mediante a modalidade de medida embarcada será o primeiro día do mes seguinte á data de comunicación da superación do período de probas por parte da unidade eléctrica.

Cando unha unidade de tracción sexa dada de alta na modalidade de facturación con medida embarcada, o servizo SC-2 será facturado a través desta modalidade a toda E.F. que realice servizos con ela, independentemente de que fose outra E.F. a que solicitase a alta en facturación con ME para esa unidade. Convén destacar que, para iso, sempre será necesario contar cun contrato de subministración de corrente de tracción en vigor.

DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA

Os modelos de solicitude do Servizo SC-2 están dispoñibles no Anexo C.

5.6. Servizos Auxiliares e Prezos

Son Servizos Auxiliares os que as EE.FF. ou outros Candidatos poden solicitar ao administrador de infraestruturas ferroviarias ou a outros provedores.

Os servizos auxiliares prestados nas instalacións de servizo estarán suxeitos a prezos libremente pactados entre as partes. Con todo, cando tales servizos sexan prestados por un único provedor, os prezos aplicados por este non poderán superar o custo da súa prestación máis un beneficio razoable.

O explotador da instalación de servizo non terá a obriga de prestar os ditos servizos, pero se ofrece a súa realización a algunha empresa ferroviaria, deberá prestalos de forma non discriminatoria a calquera candidato que os solicite.

A prestación de servizos auxiliares realizarase en réxime de Dereito privado.

De conformidade co Apartado 19 do Anexo I da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, poden ser servizos auxiliares os seguintes:

- O acceso á rede de telecomunicación.
- A subministración de información complementaria.
- A inspección técnica do material rodante.
- Os servizos de venda de billetes nas estacións de viaxeiros.
- Os servizos de mantemento pesado de material rodante, sendo estes os que requiren instalacións específicas nas que se realizan tarefas que non se levan a cabo como parte das operacións diarias de rutina e que requiren que o vehículo sexa retirado do servizo.

A oferta de servizos auxiliares, así como os seus prezos, que o administrador de infraestruturas poderá prestar nas Estacións de Viaxeiros recóllese no Capítulo 7. Instalacións de Servizo.

Así mesmo, as ditas fichas descritivas dos servizos auxiliares prestados no ámbito das Estacións de Viaxeiros, así como as súas condicións de prestación e condicións de acceso, están dispoñibles no Capítulo 7 desta DR e nas fichas descritivas das instalacións do servizo, dispoñibles na aplicación PISERVI.

En conformidade co Artigo 102 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, os prezos e condicións de acceso aos servizos básicos, complementarios e auxiliares, prestados por todos os explotadores nas instalacións de servizo, á que se refire o Apartado 20 do Anexo I da citada Lei, incluídos os horarios de apertura e peche, deben comunicarse ao administrador de infraestruturas, quen os publicará na declaración sobre a rede ou indicará unha páxina web na que se poida obter gratuitamente a dita información en formato electrónico.

5.7. Sancións e Incentivos Financeiros

5.7.1. SANCIÓN POR MODIFICACIÓN DE SUCO

Non aplica.

5.7.2. SANCIÓN POR ALTERACIÓN DE SUCO

Non aplica.

5.7.3. SANCIÓN POR NON USO DE SUCO

As tarifas aplicables serán as recollidas no Regulamento de determinación dos canons ferroviarios aprobado polo Consello de Administración do administrador de infraestruturas, que deberá ser publicado no "Boletín Oficial do Estado".

5.7.4. SANCIONES POR CANCELACIÓN DE SUCO

As contías aplicables serán as figuradas no Regulamento de determinación dos cánones ferroviarios aprobado polo Consello de Administración do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias e publicado no Boletín Oficial do Estado nº 260 de data 28 de outubro de 2024.

A contía do recargo determinarase multiplicando a tarifa unitaria por cada tren-km de diferenza, en valor absoluto, entre a capacidade adxudicada e a utilizada nun mes por tipo de liña e tipo de servizo":

- Para os servizos de viaxeiros, por cada tren/kilómetro de diferenza, en valor absoluto, entre a capacidade adxudicada e a utilizada nun mes por tipo de liña e tipo de servizo, cando dita diferenza sexa superior ao 2 % da capacidade adxudicada e en canto exceda a dito porcentaxe.
- Para os servizos de mercadorías, por cada tren/kilómetro de diferenza, en valor absoluto, entre a capacidade adxudicada e a utilizada nun mes por tipo de liña, cando a diferenza sexa superior ao 15 % da capacidade adxudicada e en canto exceda a dito porcentaxe.

Para máis información, ver Apartado 5.3 deste Capítulo.

Así mesmo, outras sancións que poidan derivarse do incumprimento dos Acordos Marco.

5.7.5. INCENTIVOS / DESCONTOS

1.º Bonificación temporal para incentivar o crecemento do transporte ferroviario.

Con la finalidad de incentivar la explotación eficaz de la red ferroviaria y fomentar nuevos servicios de transporte ferroviario, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá introducir una bonificación en los cánones de acceso mínimo a las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, para los aumentos de tráfico anuales, según el tipo de línea y tipo de servicio.

Las bonificaciones aplicables serán las figuradas en el Reglamento de determinación de los cánones ferroviarios aprobado por el Consejo de Administración del administrador de infraestructuras que deberá ser publicado en el "Boletín Oficial del Estado".

2.º Bonificación para incentivar a implantación do sistema ERTMS.

Poderanse introducir bonificacións nos canons regulados neste apartado para incentivar a implantación nos trens do sistema ERTMS. Estas bonificacións non repercutirán nos ingresos do administrador de infraestructuras ferroviarias e afectarán exclusivamente ao ámbito que se determine, de conformidade co dereito da Unión Europea.

As bonificacións aplicables serán as recollidas no Regulamento de determinación dos canons ferroviarios aprobado polo Consello de Administración do administrador de infraestructuras, que deberá ser publicado no "Boletín Oficial do Estado".

3º Bonificación para fomentar o aproveitamento da capacidade dispoñible das infraestruturas.

Co fin de fomentar o aproveitamento da capacidade dispoñible das infraestruturas, o administrador de infraestruturas poderá introducir unha bonificación no canon por utilización das liñas integrantes da Rede Ferroviaria de Interese Xeral, tanto na modalidade A como na B, que aplicaría a determinadas franxas horarias dispoñibles nun tramo ou tramos da infraestrutura ferroviaria. Esta bonificación establecerase cos seguintes criterios:

- Determinaranse as franxas horarias bonificadas. Estas franxas poden cubrir unha liña ou un tramo desta ou ben determinarse como un conxunto de franxas horarias que abrangan unha liña ou un tramo desta, varias liñas ou tramos destas ou unha zona xeográfica determinada por tramos de liñas ferroviarias.
- Determinarase o intervalo temporal dentro do período de vixencia do horario de servizo durante o cal estará vixente a bonificación.
- Relacionarase o tráfico nas franxas bonificadas coa bonificación establecida para o canon. O tráfico poderá determinarse mediante os trens-quilómetro, número de frecuencias, número de pasaxeiros ou número de pasaxeiros-quilómetro. Poderanse establecer bonificacións diferentes nun mesmo intervalo de tempo e para diferentes volumes de tráfico.
- Unha vez publicada a bonificación, as empresas ferroviarias poderán presentar o volume de tráfico que se comprometen a efectuar no período determinado polo administrador.
- En función do volume de tráfico, determinarase o canon total do período temporal que deberá aboar o operador, aplicando a bonificación correspondente.
- O canon resultante do período completo deberá ser aboado polo operador mensualmente durante o prazo de vixencia da bonificación en partes iguais.
- Só se devolverá a parte do canon correspondente a aqueles tráfico non realizados por debaixo do tráfico comprometido pola empresa ferroviaria cando a baixada de tráfico non sexa imputable á empresa ferroviaria.
- O administrador poderá establecer que, no caso de que a empresa ferroviaria realice tráfico superiores ao tráfico comprometido, estes tráfico sexan bonificados cunha porcentaxe da bonificación prevista.

As bonificacións aplicables serán as recollidas no Regulamento de determinación dos canons ferroviarios aprobado polo Consello de Administración do administrador de infraestruturas. que deberá ser publicado no "Boletín Oficial do Estado".

As bonificacións recollidas nos epígrafes 1º, 2º e 3º deste apartado aplicaranse de modo similar aos servizos similares e de forma non discriminatoria a calquera empresa ferroviaria.

BONIFICACIÓNS POR UTILIZACIÓN DAS INSTALACIÓNS DE SERVIZO

As bonificacións polo uso de instalacións de servizo recóllense no Capítulo 7. Instalacións de Servizo..

5.8 Sistema de Incentivos (Performance Scheme)

En conformidade co Art. 96 da LSF, o sistema de canons deberá incentivar ás empresas ferroviarias e ao propio administrador de infraestruturas ferroviarias a reducir ao mínimo as perturbacións e a mellorar o funcionamento da Rede Ferroviaria de Interese Xeral. Os principios básicos deste sistema de incentivos serán aplicados a toda a rede.

O 11 de febreiro de 2015 publicouse no BOE a Orde FOM 189/2015 (actualizada pola Orde FOM 642/2018, do 13 de xuño), pola que se desenvolven os principios básicos de aplicación de incentivos no sistema dos canons pola utilización das infraestruturas ferroviarias.

O sistema de incentivos garantirá o trato non discriminatorio, a transparencia e a obxectividade en función de feitos e sucesos susceptibles de ser cuantificados, constatados e verificados. Consecuentemente, será un sistema veraz, fiable e auditable que garanta a integridade de todos os datos do sistema, á vez que comparte a información operativa entre o administrador de infraestruturas ferroviarias e a EF.

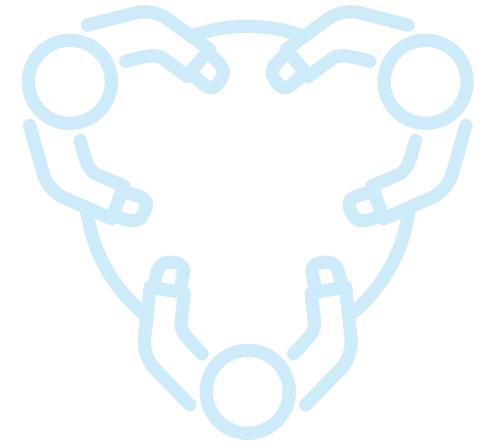
Este sistema inclúe a imposición de penalizacións (malus) por actuacións que perturben o funcionamento da rede, a concesión de compensacións (bonus) ás entidades que as sufran, e a concesión de primas ás que obteñan resultados mellores do previsto.

De conformidade co indicado, O administrador de infraestruturas acordou coas Empresas Ferroviarias e Candidatos os principais parámetros do sistema de incentivos (PPSI), e en cumprimento da citada Orde FOM indícanse a continuación os valores seguintes:

TÁBOA 1 INDICADORES P.P.S.I PARA TRENS POR PRODUCTOS		
PRODUTO	MARXE DE PUNTUALIDAD	OBSERVACIÓNS
Lorga Distancia AV	15'	
Media Distancia AV	15'	
Lorga Distancia NO AV	30'	
Media Distancia NO AV	30'	
Proximidades	20'	
Mercadorías	100'	Co parámetro de Oferta Axustada e Atraso Neto

O administrador de infraestruturas acordou co Comité de Seguimento do Sistema de Incentivos.

O Comité de Seguimento de incentivos, tal e como prescribe a OM FOM/189/2015, está composto polo administrador de infraestruturas ferroviarias e as empresas ferroviarias, coa participación da CNMC. En 2018 constituíuse, quedando incorporadas a final de ese ano todas as empresas que operaban na RFIG. Desde entón, as novas empresas que comezan a operar na RFIG son incorporadas automaticamente a este comité.



Para cada circulación, o administrador de infraestruturas determinará o atraso na chegada ao destino a partir dos seguintes datos:

- TRENS DE VIAXEIROS.- Se o atraso á chegada (RLL) de cada tren supera o indicador P.P.S.I. (Ip), considerarase Tren impuntual:

$$RLL > Ip = \text{Tren impuntual}$$

A diferenza, medida en minutos, entre o atraso á chegada (RLL) e o indicador P.P.S.I. (Ip) determina o Atraso Computable (Rc):

$$Rc = RLL - Ip$$

- TRENS DE MERCADORÍAS.- Se o atraso neto (Rn) de cada tren supera o indicador P.P.S.I. (Ip) considerarase Tren impuntual:

$$Rn > Ip = \text{Tren impuntual}$$

A diferenza, medida en minutos, entre o atraso neto (Rn) e o indicador P.P.S.I. (Ip) determina o Atraso Computable (Rc):

$$Rc = Rn - Ip$$

Táboa 2.- Os trens suprimidos serán, polo xeral, impuntuais para efectos do sistema de incentivos. Para determinar o indicador do atraso computable para os trens suprimidos, considerarase coma se houberen chegado a destino cun atraso computable equivalente a:

INDICADOR COMPUTABLE PARA TRENS SUPRIMIDOS		
PRODUTO	MINUTOS VALOR DE ATRASO	OBSERVACIÓNS
Larga Distancia AV	30'	
Media Distancia AV	30'	
Lorga Distancia	40'	
Media Distancia	40'	
Proximidades	20'	
Mercadorías	90'	Non se considerarán os trens eliminados polas EE.FF. en orixe nin a modificación do destino planificado.

O valor unitario (V) de cada minuto de atraso imputable para a Fase 2 será o seguinte:

	Propio tren (bonus para Adif)	Trens de AV outro	Outros trens doutro candidato
Atraso causado por Adif	-	10 €/min	1 €/min
Atraso provocado por AV	10 €/min	10 €/min	1 €/min
Atraso causado por tren que non é de AV	1 €/min	1 €/min	1 €/min

Avaliación do Programa de Incentivos.

Para acadar un nivel adecuado de resultados, de analizar a súa implantación, enriquecéndoo coa experiencia do sistema ferroviario, o administrador de infraestrutura ferroviaria desenvolveu progresivamente o sistema de incentivos, sendo aplicable nas seguintes fases.

FASE 1.- Implantada en 2018, aplicouse exclusivamente aos trens de viaxeiros de Alta Velocidade.

FASE 2.- Implantada en 2019, estendeu a aplicación do sistema ao conxunto de trens que circulan pola RFIG, agás os trens de Proximidades.

FASE 3.- O 1 de xaneiro de 2024, entrou en funcionamento un novo sistema de medida e control da puntualidade para os servizos de Cercanías. Implantáronse criterios que son máis acordes cos estándares europeos actuais e máis próximos á visión do viaxeiro que utiliza estes servizos. Sobre a base destes novos criterios iniciáronse os traballos para incorporar as cercanías no Sistema de Incentivos, con horizonte de implantación o 1 de xaneiro de 2026.

Táboa co sistema de incentivos.

SISTEMA DE INCENTIVOS. BALANCE 31/12/2024 (CIFRAS EN MINUTOS)			
EMPRESA FERROVIARIA	BONUS	MALUS	SALDO
Empresa Ferroviaria 1	9.526,23	7.784,13	1.742,10
Empresa Ferroviaria 2	5.205,18	9.310,69	-4.105,50
Empresa Ferroviaria 3	34.422,90	80.086,45	-45.663,55
TOTAL EMPRESAS FERROVIARIAS			-48.026,95

ADMINISTRADOR	BONUS	MALUS	SALDO
ADIF-Alta Velocidad	91.963,47	43.936,52	48.026,95

SISTEMA DE INCENTIVOS. BALANCE 31/12/2024 (CIFRAS EN MINUTOS)	
EMPRESA FERROVIARIA	EUROS
Empresa Ferroviaria 1	17.421,02
Empresa Ferroviaria 2	-41.055,02
Empresa Ferroviaria 3	-456.635,54
TOTAL EMPRESAS FERROVIARIAS	-480.269,53
ADMINISTRADOR	SALDO
ADIF-Alta Velocidad	480.269,53

Resumo da información relacionada coa desagregación por tipoloxías de atraso.

GRUPOS SISTEMAS INCENTIVOS		ACUMULADO (ENERO-DICIEMBRE 2024)			
		TRENES		MINUTOS	
		TOTAL	%	TOTAL	%
A.3	Erros no procedemento das operacións.	54,20	0,82%	596,52	0,42%
A.6	Outras causas.	11,74	0,18%	95,51	0,07%
B.1	Instalacións de sinalización.	1.445,99	21,77%	31.999,66	22,68%
B.3	Instalacións de telecomunicacións.	20,13	0,30%	432,22	0,31%
B.4	Equipo de subministración de corrente.	162,21	2,44%	5.589,93	3,96%
B.5	Vía.	25,31	0,38%	216,29	0,15%
B.8	Outras causas.	15,52	0,23%	200,53	0,14%
C.1	Traballos de construción planificados.	49,09	0,74%	547,47	0,39%
C.2	Irregularidades na execución dos traballos de construción.	170,49	2,57%	3.335,98	2,36%
C.3	Restricións da velocidade a causa de vías defectuosas.	94,35	1,42%	817,04	0,58%
C.4	Outras causas.	8,03	0,12%	105,36	0,07%
ADIF		2.057,05		43.936,52	
E.1	Rebasamento do tempo de parada.	337,10	5,07%	3.043,19	2,16%
E.2	Solicitud da empresa ferroviaria.	1.006,81	15,16%	21.256,36	15,06%
E.5	Preparación comercial do tren.	81,42	1,23%	1.661,60	1,18%
E.6	Persoal.	13,46	0,20%	489,24	0,35%
F.1	Planificación/replanificación do rexistro.	1,80	0,03%	9,45	0,01%
F.2	Formación do tren pola empresa ferroviaria.	1.146,78	17,26%	21.626,20	15,32%
F.5	Problemas que afecten aos coches, locomotoras e automotores.	1.850,69	27,86%	46.247,59	32,77%
F.6	Persoal	147,67	2,22%	2.847,63	2,02%
EMPRESA FERROVIARIA		4.585,74		97.181,27	
TOTAL XERAL		6.642,79		141.117,78	



5.9. Actualización ou Modificación das Taxas, Canons e prezos

TAXAS E CANONS

A Lei 26/2022, do 19 de decembro, pola que se modifica a Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, introduciu modificacións no seu CAPÍTULO II, Canons ferroviarios e prezos derivados do uso de infraestrutura ferroviaria e instalacións de servizo.

Non obstante, en conformidade coa Disposición transitoria primeira da precitada Lei 26/2022, Aplicación provisional dos canons vixentes e suspensión da entrada en vigor da modificación de determinadas sancións, seguirá sendo aplicable o sistema para a determinación dos canons ferroviarios vixente no momento de entrada en vigor desta lei ata a aprobación e publicación oficial dos valores obtidos conforme o sistema establecido nesta.

A LSF determina que os administradores xerais de infraestruturas ferroviarias teñen, entre outras funcións, as de determinación, revisión e cobro dos canons pola utilización das infraestruturas ferroviarias, de acordo co réxime legal e regulamentario aplicable.

Os administradores de infraestruturas ferroviarias adoptarán unha disposición para a fixación das contías do sistema de canons, que recibirá o nome de Regulamento de determinación dos canons ferroviarios.

Esta disposición será aprobada polo seu Consello de Administración e a través dela realizarase unha revisión, con carácter anual, da contía dos canons, adicións, recargas e demais elementos do sistema de canons.

Excepcionalmente, e sempre que varíen as condicións do mercado, de maneira obxectiva e demostrable, dita revisión poderá realizarse antes de concluír o período de un ano.

Na parte expositiva do Regulamento de determinación dos canons ferroviarios deberase xustificar a adecuación deste aos principios de necesidade, eficacia, proporcionalidade, seguridade xurídica, transparencia, eficiencia, rendibilidade social e sostibilidade ambiental.

Para a aprobación desta disposición, que se realizará en base aos principios recollidos no apartado anterior, seguirase o seguinte procedemento:

A proposta de modificación anual ou revisión excepcional das contías resultantes do disposto nos artigos 97 e 98 deberá ser elaborada polo administrador de infraestruturas ferroviarias, xunto coa correspondente memoria económico financeira.

Esta memoria pronunciarase sobre o custo ou valor do recurso ou actividade de que se trate en función do disposto no Dereito da Unión Europea e a xustificación da contía proposta. Os custos utilizados para os cálculos basearanse nos pagos efectuados ou previstos.

Así mesmo, incluírá unha breve referencia ao impacto económico e orzamentario, ao contido, á oportunidade da disposición que se pretende aprobar e ás alternativas previstas, á súa xustificación neste artigo e á distribución de competencias.

Esta proposta establecerá os valores específicos dos parámetros do sistema de canons e será publicada no portal web do administrador de infraestruturas co obxectivo de dar audiencia, durante un prazo improrrogable de quince días naturais, aos cidadáns afectados e obter todas as achegas adicionais que outras persoas ou entidades poidan facer.



Neste mesmo prazo, a proposta será consultada cos obrigados ao pago dos canons de conformidade co disposto nos Artigos 97.2 e 98.2 da Lei 38/2015 e coas comunidades autónomas, que poderán remitir o correspondente informe antes de concluíren os referidos quince días.

Finalmente, a versión final da proposta será sometida a informe da Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia, que supervisará que se respecta o establecido no marco previsto polo Decreto da Unión Europea e a Lei do Sector Ferroviario.

Os valores obtidos tras o procedemento indicado no apartado anterior serán aprobados polos administradores de infraestruturas ferroviarias no correspondente Regulamento de determinación dos canons ferroviarios.

Unha vez aprobado este Regulamento, publicarase no Boletín Oficial do Estado e os seus valores incluíranse na declaración sobre a rede en conformidade co establecido no Artigo 32 e no Anexo III da Lei 38/2015 do Sector Ferroviario.

En todo caso, a Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia poderá exercer as competencias que a súa lei de creación prevé para supervisar a contía dos canons.

O programa de actividade dos administradores xerais de infraestruturas previsto no Artigo 25.4 da Lei 38/2015 do Sector Ferroviario conterá unha previsión das actualizacións dos canons durante o período de vixencia deste programa. A proposta de modificación ou actualización sinalada no apartado 1 deste artigo basearase na devandita proposta, de modo que as contías non poderán ser incrementadas individualmente en máis dun cinco por cento con respecto ás sinaladas no programa de actividade salvo por causas excepcionais que deberán ser xustificadas na memoria económico financeira correspondente ao dito exercicio.

PREZOS POLA PRESTACIÓN DE SERVIZOS BÁSICOS, COMPLEMENTARIOS E AUXILIARES

A prestación dos Servizos ferroviarios Básicos (excepto os regulados polo Artigo 98 da Lei 38/2015 do Sector Ferroviario), Complementarios e Auxiliares, está suxeita ao pago dos que teñen natureza privada.

Os explotadores de instalacións de servizos aprobarán e publicarán os prezos pola prestación dos servizos básicos, complementarios e auxiliares.

O establecemento e aplicación dos prezos estará rexido sempre polos principios de obxectividade, transparencia, igualdade de acceso e non discriminación das Empresas Ferroviarias e Candidatos.

Os prezos aprobados para prestar o servizo básico de Manipulación de Unidades de Transporte Intermodal (UTI's) serán considerados prezos máximos de referencia; serán permitidos descontos ou incentivos sobre eles en determinadas instalacións, para determinados servizos e nas condicións de aplicación previamente establecidas e procurarase a explotación das Instalacións en condicións satisfactorias de calidade, competitividade e permanencia.

Para iso, estableceranse criterios obxectivos que xustifiquen estas reducións sobre os prezos máximos en función de parámetros e condicións de aplicación debidamente explicadas e, se for o caso, estableceranse acordos específicos. Para que os clientes do administrador de infraestruturas ferroviarias poidan coñecer, coa suficiente antelación á solicitude do servizo, a existencia de prezos reducidos e as condicións obxectivas necesarias para a súa aplicación, o administrador de infraestruturas ferroviarias incluírá esta información na súa páxina web <https://www.adifaltavelocidad.es/> e nas sucesivas actualizacións da Declaración sobre a Rede.

Nas citadas condicións de aplicación indícaranse a Terminal de Transporte de Mercadorías (ou conxunto destas) e o servizo concreto obxecto do desconto. Así mesmo, estableceranse, polo menos, os mecanismos de axuste do prezo, o período de vixencia e os compromisos que deberán cumprir os beneficiarios.

Os descontos ou incentivos sobre os prezos aplicaranse de forma obxectiva, transparente e non discriminatoria, garantindo a igualdade de trato a todos os clientes que cumpran as condicións de aplicación.

Os prezos dos servizos prestados polo administrador de infraestruturas ferroviarias seranlle aboados e utilizaranse para financiar a súa actividade, tendendo a garantir o equilibrio financeiro.

A política de prezos tenderá a crear unha dinámica que favoreza a contención dos gastos de explotación, adecuando os investimentos aos requirimentos reais da demanda, evitando problemas de sobrecapacidade ou conxestión.

5.10. Forma de Pagamento das Taxas, Canons e Prezos

LIQUIDACIÓN DE TAXAS E CANONS

Taxa pola utilización ou aproveitamento especial de bens de dominio público ferroviario, Art. 93 LSF. O administrador de infraestruturas ferroviarias liquidará esta taxa por anos naturais, agás as devindacións por períodos inferiores ao ano natural, que o serán por esa fracción de ano.

As notificacións das liquidacións da taxa practícaranse preferentemente por medios electrónicos e, en todo caso, cando o interesado estea obrigado a recibilas por esta vía.

O pagamento efectuarase no prazo de vinte días útiles desde que se produza a notificación mediante transferencia bancaria á conta da entidade de crédito que preste o servizo de caixa a esta Administración e que virá indicada na liquidación. O pagamento considérase efectuado na data en que se dea entrada ao importe correspondente na conta indicada nos termos do Artigo 37 do Regulamento Xeral de Recadación.

O período executivo de recadación comeza o día seguinte ao do vencemento do prazo sinalado anteriormente. As recargas do período executivo son devindicadas co inicio deste período (en conformidade co disposto na Lei Xeral Tributaria e na Lei Xeral Orzamentaria).

Con respecto aos Canons Ferroviarios, as modalidades descritas poderán ser obxecto de liquidación individual ou conxunta nos termos previstos na Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario.

As notificacións das liquidacións dos canons ferroviarios practícaranse preferentemente por medios electrónicos e, sexa como for, cando o interesado estea obrigado a recibilas por esta vía.

O pagamento efectuarase no prazo de vinte días útiles desde que se produza a notificación mediante transferencia bancaria á conta da entidade de crédito que preste o servizo de caixa a esta Administración e que virá indicada na liquidación. O pagamento considérase efectuado na data en que se dea entrada ao importe correspondente na conta indicada nos termos do Artigo 37 do Regulamento Xeral de Recadación.

O período executivo de recadación comeza o día seguinte ao do vencemento do prazo sinalado anteriormente. As recargas do período executivo son devindicadas co inicio deste período (en conformidade co disposto na Lei Xeral Tributaria e na Lei Xeral Orzamentaria).

FACTURACIÓN DE PREZOS POLA PRESTACIÓN DE SERVICIOS BÁSICOS, COMPLEMENTARIOS E AUXILIARES

As contraprestacións económicas serán esixibles desde que se solicite a prestación do servizo, a realización da actividade ou a utilización de que se trate, e deberán facerse efectivas nas condicións establecidas no momento da súa fixación ou actualización.

O suxeito obrigado ao pagamento dos prezos será aquela Empresa Ferroviaria ou outro candidato que solicitase os servizos ao administrador de infraestruturas ferroviarias.

A acción para esixir o pagamento dos prezos por servizos prestados directamente polo administrador de infraestruturas ferroviarias prescribirá aos cinco anos desde a prestación do servizo.

O administrador de infraestruturas ferroviarias poderá suspender a prestación do servizo no caso de impagamento das contías correspondentes, previa comunicación expresa dirixida ao obrigado ao pagamento.

A suspensión do servizo manterase mentres non se realice o pagamento ou se garanta suficientemente a débeda. Así mesmo, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá solicitar depósitos, avales, pagos a conta ou calquera outra garantía suficiente para cobrar o importe dos prezos polos servizos que preste.

Correspóndelle á xurisdición ordinaria resolver cantas controversias se susciten en relación coa determinación ou pago dos prezos, sen que resulten de aplicación para tal efecto os procedementos de exacción executiva previstos para os supostos de impagamento no Regulamento Xeral de Recadación, aprobado polo Real Decreto 939/2005, do 29 de xullo, e sen prexuízo das competencias que correspondan ás referidas materias á Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia, de conformidade co disposto na Lei 3/2013, do 4 de xuño.



6

OPERACIÓN E XESTIÓN DO TRÁFICO

6.1. Introducción

6.2. Normas Operativas

6.3. Medidas Operacionais

6.4. Aplicacións Informáticas a través da páxina web de RNE

ÍNDICE

6.3.1. PRINCIPIOS	199
6.3.2. REGULAMENTO DE FUNCIONAMENTO	199
6.3.3. INTERRUPCIÓNS DO TRÁFICO	200



6.1. Introducción

Nesta sección indícanse as normas relativas ás obrigas da empresa ferroviaria ou candidato e do administrador de infraestruturas que se deben seguir para asoperacións de tren e de manobras.

Por outra banda, a explotación dos servizos ferroviarios require unha adecuada coordinación das informacións xeradas tanto polo administrador de infraestruturas como polos candidatos e as empresas ferroviarias que lles presten servizo.

No Anexo K detállanse as condicións xerais de utilización dos servizos de información que o administrador de infraestruturas pon a disposición dos candidatos, e igualmente determínase a información que deba ser proporcionada polos candidatos ao administrador de infraestruturas para poder levar a cabo adecuadamente as súas funcións.

6.2. Normas Operativas

O Regulamento de Circulación Ferroviaria (RCF) establece as normas operativas xerais para que a circulación dos trens e das manobras se realice de forma segura, eficiente e puntual, tanto en condicións de explotación normal como degradada, incluíndo a súa recuperación efectiva tras unha interrupción do servizo. Ademais, o documento proporciona un marco regulador único dos procesos operativos nos que exista unha interface directa entre o Administrador de Infraestrutura (AI) e a Empresa Ferroviaria (EF), unificando os criterios de operación dos distintos AI nos distintos largos da Rede.

De conformidade co Artigo 5 do R.D. 929/2020, á circulación sobre a Rede Ferroviaria de Interese Xeral aplicaráselle o Regulamento de Circulación Ferroviaria aprobado polo Real Decreto 664/2015, do 17 de xullo, as normas que en materia de seguridade aprobe o Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, así como as disposicións para o desenvolvemento do Regulamento de Circulación Ferroviaria recollidas nel.

Así mesmo, todo o persoal que desempeñe funcións relacionadas coa seguridade na circulación ferroviaria sobre a Rede Ferroviaria de Interese Xeral está obrigado a coñecer, na parte que lle afecte, o Regulamento de Circulación Ferroviaria e demais normativa de seguridade ferroviaria, así como aquelas partes dos sistemas de xestión de seguridade e normas internas das súas entidades correspondentes para aplicalos no exercicio das súas funcións. Ver Capítulo 7, (7.3.1), condicións de Uso das Instalacións.

En conformidade co artigo 4.2 do RD 929/2020 "As empresas ferroviarias e os administradores de infraestruturas serán responsables da explotación segura do sistema ferroviario e do control de riscos relacionado con este, cada un deles respecto da parte do sistema que lle corresponda", a responsabilidade da explotación segura do sistema ferroviario e do control de riscos asociado correspóndelle ao administrador de infraestruturas e ás EE.FF. Polo tanto, están obrigados a definir e aplicar as medidas necesarias de control de riscos e, se for o caso, a cooperar mutuamente. En consecuencia, os **Sistemas de Xestión da Seguridade (SXS)** dos AI e das EF deberán establecer as normas internas, en conformidade coa normativa vixente, e os procedementos necesarios para garantir o cumprimento do establecido neste Regulamento e no resto da normativa de seguridade nacional e europea, incluídos os Métodos Comúns de Seguridade e a ETI de Explotación e Xestión do Tráfico.

O administrador de infraestruturas ferroviarias ten no seu Sistema de Xestión da Seguridade (SGS) un conxunto de normas e disposicións fundamentais necesarias para a circulación dos trens e manobras de forma segura e eficiente. O persoal que interveña na realización de tarefas relacionadas coa circulación está obrigado a coñecelas, na parte que lles afecte, para poder aplicalas no exercicio das súas funcións.

Cando o persoal que interveña nas tarefas relacionadas coa circulación sexa externo ao Administrador de infraestruturas, pero desempeñe actividades para o Administrador de infraestruturas, ou ben preste servizos a terceiros en instalacións de servizo titularidade do administrador de infraestruturas (empresas ferroviarias, empresas prestadoras de servizos ás empresas ferroviarias, etc.), facilitaráselles aquela documentación e información necesaria que lles afecte do SGS do Administrador de infraestruturas.

Os Corredores Ferroviarios de Mercadorías, a Atlántico e Mediterráneo rexeranse polas normas de circulación que regulen o tráfico en cada unha das liñas deses corredores.

O Regulamento de Circulación Ferroviaria (RCF) vixente, así como o resto da normativa complementaria ao mesmo, está dispoñible na páxina web da AESF www.seguridadferroviaria.es.

No Capítulo 7 desta Declaración sobre a Rede detállanse as condicións de acceso ás instalacións do servizo no apartado 7.3.1 e indícanse os principios xerais que se deben ter en conta. Entre outros, cítanse tanto nas obrigas do titular da instalación como nas obrigas da EF a necesidade de coordinar tanto por parte do administrador de infraestruturas ferroviarias como das empresas ferroviarias os procedementos dos sistemas de xestión de seguridade (SGS) que rexerán as condicións dos servizos prestados ou recibidos.

Así mesmo, o titular da instalación facilitaralles ás empresas ferroviarias a relación do persoal habilitado, así como os programas formativos que serviron de base para o outorgar as habilitacións. Tamén é obriga da E.F. habilitar ao persoal que vai prestar o nunha instalación de servizo.

En relación á Seguridade Ferroviaria, detállanse a continuación algúns criterios e condicións aplicables:

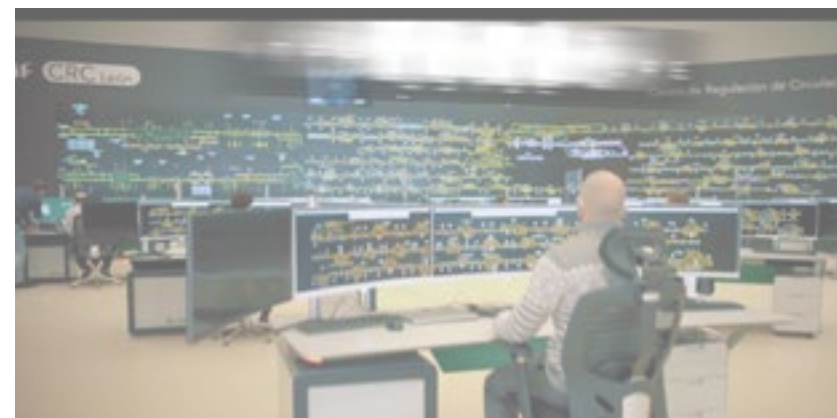
Criterios Xerais

O material rodante ferroviario deberá estar debidamente homologado para a circulación e o persoal que intervéen nos procesos de circulación disporá da autorización profesional que corresponda, de acordo coa normativa aplicable en cada momento, tendo en conta que as obrigas e operacións de estacionamento, inmovilización do material rodante depositado na instalación de servizo, a formación do tren, así como a súa sinalización, composición e freado, e a disposición da carga nos vagóns, serán responsabilidade da Empresa Ferroviaria (EF) ou do administrador de infraestruturas ferroviarias no caso da posta en circulación de trens inherentes á súa propia actividade.

Condicións Operativas

A facultade para dirixir a circulación de trens e manobras correspóndelle ao Responsable de Circulación do administrador de infraestruturas ferroviarias, podendo ser auxiliado nos procesos de circulación polo persoal da EF ou do propio administrador de infraestruturas ferroviarias que dispoña da correspondente autorización profesional.

Este persoal realizará, baixo as ordes do Responsable de Circulación, determinadas tarefas cando este se lle ordenen, como o accionamento de agullas e barreiras dos pasos a nivel, realización de manobras e demais tarefas complementarias. Para iso deberán dispor da dotación de útiles de servizo e dos medios de comunicación que a normativa estableza para garantir a adecuada transmisión de ordes e información nos procesos de circulación.



Será responsabilidade do administrador de infraestruturas ferroviarias o accionamento daqueles desvíos de itinerarios que se realizan integramente desde o cadro de enclavamento que ten ao seu cargo. Será responsabilidade do cliente usuario da instalación de servizo o accionamento daqueles desvíos que, accionados manual ou electricamente, son realizados ao pé do mesmo.

Para iso, o persoal que realice os servizos relacionados con Seguridade na circulación deberá adquirir o coñecemento do establecido nas Consignas e demais documentación regulamentaria publicada polo Administrador de infraestruturas, en relación coas instalacións de seguridade que vaia utilizar e co tipo de operación que se vai realizar no ámbito operacional da instalación de servizo e da dependencia que se trate, estando suxeitos ás inspeccións de seguridade e investigación de accidentes que, por parte do administrador de infraestruturas ferroviarias, se realicen. Sexa como for, unha vez formado o tren, correspóndelle á EF, baixo a súa responsabilidade, poñer o tren en circulación ante o administrador de infraestruturas ferroviarias.

De acordo coa disposición adicional décimo sétima da Lei do Sector Ferroviario, considéranse seccións fronteirizas as infraestruturas ferroviarias incluídas na RFIG situadas nas fronteiras con Francia e Portugal. Estas seccións, así como as condicións operativas que as regulan, están descritas no apartado 2.2.2, Capítulo 2. Regulamentariamente poderanse establecer, co obxecto de facilitar o tráfico ferroviario transfronteirizo, excepcións á normativa aplicable ao resto da RFIG sobre o persoal ferroviario, o material rodante, a circulación ferroviaria ou os certificados de seguridade das empresas ferroviarias, que serán de aplicación na sección fronteiriza para as circulacións que teñan orixe ou destino na estación da RFIG que delimita a sección fronteiriza.



IDIOMA

Todas as comunicacións en materia de Seguridade na Circulación (ordres, circulares, comunicacións e consignas, etc.) no ámbito da Rede xestionada polo Administrador de Infraestruturas realizaranse en castelán, de acordo co establecido no el Artículo 5.6 del Real Decreto 929/2020. Neste sentido e de acordo co establecido nas Directivas da Unión Europea, así como nas Normas de Circulación, nas comunicacións relacionadas coa Seguridade na Circulación, o persoal ferroviario que deba relacionarse co administrador de infraestruturas ferroviarias deberá entender perfectamente o castelán e empregará correctamente esta lingua para comunicarse.

EXENCIÓN LINGÜÍSTICA NAS SECCIÓNS FRONTEIRIZAS

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

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

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

NORMATIVA BÁSICA DE CIRCULACIÓN

De conformidade co Artigo 5 do R.D. 929/2020, á circulación sobre a Rede Ferroviaria de Interese Xeral aplicaráselle o Regulamento de Circulación Ferroviaria aprobado polo Real Decreto 664/2015, do 17 de xullo, as normas que en materia de seguridade aprobo o Ministro de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, e as disposicións para o desenvolvemento do Regulamento de Circulación Ferroviario previstas nel.

Para dispoñer desta información actualizada, pode consultar a páxina web da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria (AESF): <https://www.seguridadferroviaria.es>

Normativa complementaria ao RCF

Co fin de determinar con precisión as condicións de operación da infraestrutura ferroviaria, a AESF, os AI e as EF poderán elaborar documentación regulamentaria que, de forma complementaria ao RCF, permita:

- Establecer criterios que faciliten a súa aplicación
- Adaptar a súa aplicación a casos concretos
- Identificar e reducir os riscos, minimizando as súas consecuencias

Con base nestes criterios, a documentación regulamentaria básica, complementaria ao Regulamento de Circulación Ferroviaria, elaborada polo administrador de infraestruturas ferroviarias, estará composta, fundamentalmente, polos seguintes documentos:

- Consignas.
- Avisos.
- Horarios dos trens.

A documentación regulamentaria de circulación, actualizada en cada momento, que publica o administrador de infraestruturas ferroviarias, está dispoñible a través da aplicación informática **RGD (Rexistro Xeral de Documentos Regulamentarios)**.

Deberá terse en conta, como documentación de referencia, o resto de normativa legal ou regulamentaria aplicable.

A normativa nacional e europea aplicable en materia de seguridade e interoperabilidade ferroviarias debe consultarse na web oficial da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria (AESF):

- Normativa nacional: <https://www.seguridadferroviaria.es/normativa/normativa-nacional/normativa-general-ferroviaria>.
- Normativa europea: <https://www.seguridadferroviaria.es/normativa/normativa-europea/normativa-en-materia-de-seguridad>.

6.3. Medidas Operativas

6.3.1. PRINCIPIOS

O control do tráfico será realizado polo administrador de infraestruturas ferroviarias co obxectivo de axustar a circulación real de trens ao máximo ás capacidades asignadas.

Para realizar eficazmente esta tarefa, as EE.FF. estarán obrigadas a facilitarlle ao administrador de infraestruturas ferroviarias toda a información que lles sexa requirida, en tempo e forma oportunos, previamente á saída do tren e durante o seu traxecto. Se as características técnicas do tren non coinciden coas que figuraban na solicitude para a que se obtivo capacidade, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá adoptar as medidas de desregulamentación oportunas e mesmo impedir a súa circulación.

Nos Plans de Continxencia das EF, e en concreto no anexo 1, identifícanse as persoas ou entidades autorizadas capaces de tomar rapidamente decisións operativas, en particular no tocante ás operacións e interrupcións de tráfico.

6.3.2. REGULAMENTO DE FUNCIONAMENTO

CRITERIOS PARA O CONTROL DO TRÁFICO

O control de tráfico debe basearse en principios transparentes e non discriminatorios. Xa que o obxectivo primordial é garantir a máxima puntualidade de acordo coa capacidade asignada, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá aplicar, cando o considerar oportuno, os seguintes criterios de regulación:

- Preferencia dos trens con reserva de capacidade (sucos regulares e ocasionais) perante os trens que non teñan reserva de capacidade (sucos inmediatos).
- Preferencia dos trens que circulan no seu suco sobre os que circulan con atraso co obxectivo de minimizar a propagación de atrasos á malla (contaminación da malla).
- Preferencia no caso de perturbacións no tráfico ferroviario por fallos técnicos, accidentes ou calquera outra incidencia. Neste caso, serán adoptadas as medidas oportunas para restablecer a situación de normalidade, segundo o establecido no Art. 37 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario.

6.3.3. PERTURBACIÓNS DO TRÁFICO

Nas normas aplicables para o control do tráfico sinálase que a puntualidade non é responsabilidade exclusiva do administrador de infraestruturas ferroviarias. As EE.FF. teñen un papel moi importante que desempeñar para garantir que os trens (proprios ou doutras EE.FF.) circulen sen atrasos. Por ese motivo, o administrador de infraestruturas ferroviarias promoverá a subscrición de convenios de calidade celebrados coas diferentes EE.FF. nos que se poderán establecer obxectivos de calidade do servizo e compromisos de actuacións para conseguilos.

En conformidade co art. 37 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, e o art. 6.1 e 6.2 do RD 929/2020, do 27 de outubro, sobre seguridade operacional e interoperabilidade ferroviarias, cando se produza unha perturbación no tráfico ferroviario por motivos dun fallo técnico, un accidente ou calquera outra incidencia, o administrador de infraestruturas ferroviarias deberán adoptar todas as medidas oportunas para restablecer o servizo. As empresas ferroviarias estarán obrigadas a pór a disposición do Administrador de infraestruturas os recursos que este lles reclame e a prestarlle a colaboración que lles sexa requirida. Pola utilización destes recursos, serán satisfeitas as EE.FF. que non fosen causantes da perturbación no tráfico ferroviario, coa correspondente contraprestación, que será calculada segundo o establecido na correspondente Orde do Ministro de Transportes e Mobilidade Sostible, agás cando exista acordo previo entre as partes afectadas. Na súa redacción, esta Orde Ministerial deberá ser informada pola Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia.

A entidade pública empresarial administrador de infraestruturas dispón dun "**Plan de Continxencias**" que conta coa aprobación do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible. O Plan de Continxencias é o conxunto de procedementos alternativos á operativa habitual, cuxa finalidade é permitir o seu funcionamento, aínda que algunhas das súas funcións ou instalacións deixen de facelo por culpa dalgún incidente, tanto interno como alleo á organización, e cuxa misión é crear un plan xeral de actuación para ordenar e resolver calquera continxencia que perturbe o normal desenvolvemento do tráfico ferroviario, desde os planos preventivo, predictivo e correctivo. Contén, entre outros, o marco xeral de actuación, os criterios da prioridade na regulación do tráfico no caso de continxencias, as actuacións recomendadas, os plans de aviso aos órganos do administrador de infraestruturas e os organismos das Administracións Públicas, os mapas de risco, xunto con outros plans e protocolos que complementan e desenvolven o devandito Plan de Continxencias.

Os criterios de Prioridade na Regulación de Tráfico en supostos de Continxencias aparecen recollidos no Anexo I do "Plan de Continxencias do Administrador de infraestruturas" e baséanse nos seguintes principios:

- **Principio de trato non discriminatorio:** Para evitar un trato discriminatorio pola pertenza a unha EF, a definición dos criterios de prioridade realízase en función das circunstancias que fan que un tren ocupe unha posición preferente, en cada suposto de feito, desligado do titular da licenza. Posición preferente que pode ocupar indistintamente cada unha das EE.FF. en cada unha das continxencias.
- **Principio de Xerarquía:** O CGRH24, como superior xerárquico dos PM, poderá alterar a devandita orde en calquera momento, motivadamente e por causas debidamente xustificadas.
- **Principio de publicidade:** Estes criterios serán dados a coñecer aos intervinientes no proceso da regulación dos trens (EE.FF., outros candidatos, etc.). Ademais, cando non se sigan por algún motivo estes criterios, darase a coñecer a través da confección da ficha de incidencias.
- **Principio de obxectividade:** A toma de decisións basearase en datos obxectivos e que estean en poder do CGRH24 e dos PM no momento da decisión.
- **Principio de regulación:** O obxectivo da regulación do tráfico é lograr que todos os trens cheguen ao seu destino á hora fixada no plan de transporte, ou dentro da marxe de puntualidade establecida. Para iso terase en conta a marxe real de regularidade dispoñible de cada tren en circulación.
- **Principio de proporcionalidade:** As decisións ponderaranse en función das situacións nas que se tomen e das consecuencias que teñen para as EE.FF., evitando importantes danos a unhas por evitar danos leves a outras.

Do mesmo xeito que no seu Anexo III do "Plan de Continxencias do Administrador de Infraestruturas", os responsables e os teléfonos recóllense por período temporal para cada unha das EE.FF. e do Administrador de Infraestruturas con quen contactar no caso de continxencia no desenvolvemento da circulación ferroviaria.

As EE.FF. están obrigadas a completar o seu Certificado de Seguridade, de conformidade co disposto no Artigo 13.3.I, do Real Decreto 929/2020, do 27 de outubro, a establecer un Plan de Continxencias acordado co administrador de infraestruturas ferroviarias. Para máis información sobre este asunto pódese consultar o Directorio, apartado 1.6.

Segundo o punto 7 do Anexo VII da Decisión Delegada 2017/2075, no caso dos trens que crucen dunha rede a outra cuxa chegada se vaia producir cunha demora previsible non superior a dez horas, e, a partir do 14 de decembro de 2019, de 18 horas, o administrador de infraestruturas da outra rede non considerará cancelado o suco ferroviario nin pedirá que se solicite outro suco ferroviario, aínda que decida asignar un suco ferroviario distinto, salvo que o candidato comunique ao administrador de infraestruturas que o tren non cruzará á outra rede.

No caso de emerxencia, e cando sexa absolutamente necesario, debido a unha inutilización temporal da infraestrutura, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá, sen previo aviso, suprimir, desviar ou modificar os sucus durante o tempo necesario para restablecer a normalidade do sistema e realizar con carácter urgente as reparacións oportunas, e informar o antes posible ás EE.FF. e Candidatos aos efectos que considere oportunos. En tal caso, nin os Candidatos nin as EE.FF. terán dereito a esixir compensación ou indemnización ningunha, de conformidade co Art. 37 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario.

De conformidade co Art. 37 da LSF e o Art. 6 do Real Decreto 929/2020, as empresas ferroviarias estarán obrigadas a poñer a disposición do administrador de infraestruturas ferroviarias os recursos que considere apropiados e a prestarlle a colaboración que lles sexa requirida. En todo caso, tanto o administrador de infraestruturas ferroviarias como as EE.FF. actuarán en coordinación e colaboración mutuas para garantir o servizo e a atención aos clientes da forma máis eficaz posible.

6.4. Aplicacións Informáticas

■ ÁMBITO RFIG

DAVINCI

Sistema de control e xestión do tráfico ferroviario en liñas de alta velocidade. O sistema DaVinci constitúe unha plataforma de operación e explotación ferroviaria que permite a integración dos distintos sistemas necesarios para a xestión ferroviaria. Desde o punto de vista funcional, este sistema integra, entre outros, subsistemas de telemando (sinalización, enclavamento, enerxía, ERTMS, detectores, comunicacións), a planificación de operacións, seguimento da circulación en tempo real, encamiñamento automático de trens, axuda á regulación do tráfico, estatísticas, ou enerxía, comparten e intercambian información e poden controlarse desde un Posto de Mando / Centro de Regulamento e Control (CRC).

GTRENES

Aplicación para a xestión de trens en canto ás súas composicións e características, así como ás alteracións que sufran no seu percorrido segundo o plan de transporte en períodos inferiores a un día. Está dispoñible para todas as EE.FF., telematicamente, mediante protocolos de conexión segura.

SITRA

Sistema Integrado de Tráfico. Sistema que permite, entre outras funcións, a determinación dos puntos de cruce e adiantamento de trens nos procesos de regulación e xestión de tráfico de todos os postos de mando. Ademais, informa sobre a situación e o posible atraso que poidan rexistrar os trens en circulación en cada momento, posibilitando a información aos viaxeiros.

AGER

Aplicación para o seguimento do paso por estacións e composicións. Aquí envíase a información gravada polos operadores en GTRENS.

RGD

Aplicación informática para a xestión e distribución da documentación regulamentaria complementaria ao Regulamento de Circulación Ferroviaria (RCF) publicado polo administrador de infraestruturas. Funciona, ademais, como repositorio dos citados documentos, xestor de comunicacións de publicación dos mesmos e os seus correspondentes xustificantes de recepción dirixidos ás EE.FF.

ÁMBITO RNE

Charging Information System (CIS)

CIS é unha aplicación para proporcionar información sobre os canons da infraestrutura ferroviaria destinada a solicitantes de capacidade, proporcionada polos administradores de infraestrutura e os organismos adxudicadores. Esta aplicación web ofrece información sobre os canons relacionados co uso de infraestruturas ferroviarias europeas de forma rápida e estima o prezo de sucros internacionais.

O acceso a CIS é gratuíto e non hai necesidade de rexistrarse. Pódese atopar máis información en <http://cis.rne.eu> ou pódese solicitar a través de RNE CIS Support: support.cis@rne.eu.

Train Information System (TIS)

TIS é unha aplicación web que apoia a xestión do tráfico internacional proporcionando información en tempo real dos trens internacionais. Os datos de relevancia son obtidos directamente dos sistemas do administrador de infraestrutura. Os administradores de infraestruturas envían os datos a TIS, onde toda a información procedente dos administradores de infraestruturas combínase para un percorrido dun tren desde a saída ou orixe ata o destino final. Deste xeito, un tren pode ser monitorizado de principio a fin a través das fronteiras.

As empresas ferroviarias e os operadores de instalacións de servizos tamén poden acceder ao TIS mediante a sinatura do Acordo de Usuario do TIS con RNE. Ao asinar este Acordo, o Usuario de TIS acepta que RNE comparta información de trens cos Usuarios de TIS que cooperan. O Usuario de TIS terá acceso aos datos relativos aos seus propios trens e aos trens doutros Usuarios de TIS se cooperan na mesma circulación de trens (é dicir, o intercambio de datos por defecto).

O acceso a TIS é gratuíto. Pódese solicitar unha conta de usuario a través de RNE TIS Support: support.tis@rne.eu.

Pódese atopar máis información en <http://tis.rne.eu>.

International Contingency Management (ICM)

ICM és una aplicació web que versa sobre la gestió internacional de contingències, actualment no és aplicable a l'àmbit de la Xarxa que l'administrador d'infraestructures gestiona.

7

INSTALACIONES DE SERVICIO

7.1. Introducción

7.2. Consideraciones xerais sobre as Instalacións de Servicio

7.3. Instalacións de Servicio

ÍNDICE

7.3.1. DISPOSICIÓN COMÚNS	210
7.3.2. ESTACIÓN DE VIAXEIROS	224
7.3.3. TERMINAIS DE TRANSPORTE DE MERCADORÍAS	281
7.3.4. INSTALACIÓN DE FORMACIÓN DE TRENS INCLUIDAS INSTALACIÓN PARA MANOBRAS	281
7.3.5. VÍAS DE APARTADO	281
7.3.6. INSTALACIÓN DE MANTEMENTO DE MATERIAL RODANTE	285
7.3.7. OUTRAS INSTALACIÓN TÉCNICAS (INSTALACIÓN PARA MANTEMENTO, LIMPEZA E LAVADO, ETC.)	285
7.3.8. INSTALACIÓN PORTUARIAS E MARÍTIMAS	286
7.3.9. INSTALACIÓN DE SOCORRO	286
7.3.10. INSTALACIÓN DE APROVISIONAMENTO DE COMBUSTIBLE	287
7.3.11. OUTRAS INSTALACIÓN FERROVIARIAS CONECTADAS Á RFIG (PORTOS E ZONAS DE CARGA)	287
7.3.12. INSTALACIÓN PARA CAMBIO DE LARGO E EIXES	289
7.3.13. TERMINAIS DE CARGA INTERMODAL	291
7.3.14. TERMINAIS DE CARGA DE MERCADORÍA XERAL (PUNTOS DE CARGA)	291
7.3.15. MODELOS PARA A SOLICITUDE DOS SERVIZOS E ANEXOS	291

7.1. Introducción

Son instalacións de servizo, para os efectos do disposto no Art. 42.1 da Lei 38/2015, do Sector Ferroviario, as seguintes:

- As estacións de viaxeiros, así como os seus edificios e instalacións conexas, incluídos os paneis de información sobre viaxes e unha localización axeitada para a venda de billetes.
- As terminais de carga.
- As estacións de clasificación e as instalacións de formación de trens, incluídas as instalacións para manobras.
- As vías de apartado, incluídas as vías situadas en estacións de viaxeiros cando se utilicen para este fin.
- As instalacións de mantemento, a excepción das instalacións de mantemento pesado dedicadas a trens de alta velocidade ou outros tipos de material rodante que requiriran instalacións específicas.
- Outras instalacións técnicas, incluídas as instalacións de lavado e limpeza.
- Instalacións portuarias, marítimas e fluviais vinculadas a actividades ferroviarias.
- Instalacións de socorro.
- Instalacións de aprovisionamento de combustible e subministración de combustible nesas instalacións.
- Cambiadores de eixes.

O 23 de novembro de 2017 publicouse no Diario Oficial da Unión Europea o Regulamento de Execución (UE) 2017/2177 da Comisión, do 22 de novembro de 2017, relativo ao acceso ás instalacións de servizo e aos servizos ferroviarios conexas.

O devandito Regulamento establece normas detalladas sobre o procedemento e os criterios que se deben seguir para o acceso ás instalacións de servizo e aos servizos que nelas se prestan, que se recollen nos puntos 2, 3 e 4 do Anexo II da Directiva 2012/34/UE, así como os procedementos básicos sobre tramitación e coordinación de solicitudes e os requisitos en materia de publicación da información.

De conformidade co Artigo 4 do Regulamento de Execución (UE) 2017/2177, os explotadores das instalacións de servizo elaborarán unha descrición das instalacións de servizo e dos servizos dos que sexan responsables, que deberá incluír a información citada no dito artigo.

Os explotadores das instalacións de servizo publicarán, de xeito gratuíto, a descrición das instalacións de servizo nas súas páxinas web, comunicándolle ao administrador de infraestruturas ferroviarias a correspondente ligazón para a súa publicación na Declaración sobre a Rede.

A CNMC, mediante Resolución STP/DTPS/118/18, do 23 de xaneiro de 2019, publicou os principios decisorios comúns para a aplicación dos criterios contemplados no apartado 2 do Artigo 2.

O acceso ás instalacións de servizo e á prestación de servizos tamén está regulado pola Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario.

Os administradores de infraestruturas ferroviarias e os restantes administradores das instalacións de servizo facilitarán, de forma non discriminatoria, a todas as empresas ferroviarias e outros candidatos, o acceso, incluído o acceso por vía férrea, a estas instalacións e aos servizos que nelas se prestan.

O incremento de servizos que se produciu na rede ferroviaria española tras a liberalización do transporte de viaxeiros comportou un enorme incremento do volume de viaxeiros transportados, principalmente nos tres corredores do acordo marco. A previsión deste incremento progresivo dos servizos foi desencadeando as declaracións de conxestión de determinadas instalacións do servizo. Con todo, ditas declaracións de conxestión teñen o seu principal efecto no procedemento de adxudicación de capacidade de vía e non na xestión dos fluxos de viaxeiros nas terminais e plataformas.

En consecuencia, e en uso das súas competencias previstas no Art. 23. 2 apartados p) e q) do Real Decreto 2395/2004, do 30 de decembro, polo que se aproba o Estatuto da entidade pública empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias e o art. 23. 2 apartados p) e q) do Real Decreto 1044/2013, do 27 de decembro, polo que se aproba o Estatuto da entidade pública empresarial ADIF-Alta Velocidade, o Presidente das Entidades Públicas Empresariais ADIF e ADIF-Alta Velocidade, aprobou o seguinte instrución:

1. De conformidade co establecido no artigo 7, apartado 2, do Regulamento de Execución (UE) 2017/2177 da Comisión, do 22 de novembro de 2017, relativo ao acceso ás instalacións de servizo e aos servizos ferroviarios conexos, durante o proceso de elaboración do horario de servizo, o xestor de capacidade deberá cooperar co xestor da instalación de servizo e co resto de áreas responsables para verificar se existe capacidade suficiente nas instalacións de servizo afectadas, que permita a prestación de servizos nas estacións con total seguridade para os seus usuarios, así como cos niveis de calidade establecidos. Para estes efectos, solicitarase, das devanditas áreas, os informes pertinentes, que quedarán incorporados ao expediente de adxudicación de capacidade.
2. Se como consecuencia da devandita comprobación resultase necesario, limitaranse ou denegaranse novas solicitudes de capacidade co obxectivo de manter en todo momento un funcionamento seguro, adecuado e eficiente das instalacións nas estacións de viaxeiros, tal e como establece a Declaración sobre a Rede.



O acceso ás instalacións de servizo implicará a pertinente solicitude de capacidade ao operador, que a asignará segundo criterios transparentes e non discriminatorios. Para cada instalación de servizo solicitada e con carácter previo ao inicio da súa utilización, o candidato deberá dar a súa conformidade ás condicións de uso da instalación, co fin de preservar a explotación ordenada, eficiente e segura das instalacións.

As solicitudes das empresas ferroviarias e do resto de candidatos para acceder ás instalacións de servizo e aos servizos que nelas se presten deberán ser respondidas polos explotadores no prazo máximo de 1 mes a partir do día útil seguinte ao da recepción da solicitude polo explotador. A solicitude formulada deberá ser completa e conter toda a documentación requirida polo explotador no documento descritivo da instalación.

O prazo anterior aplicarase para as solicitudes de acceso ás instalacións de servizo para a prestación de todos os servizos (básicos, complementarios e auxiliares).

No caso de solicitudes de acceso ás instalacións de servizo vinculadas cun suco na infraestrutura ferroviaria "ad hoc", o prazo máximo de resposta será de 5 días útiles desde a súa recepción.

As solicitudes só poderán ser denegadas se existen alternativas viables que permitan ás empresas ferroviarias explotar os servizos de transporte de viaxeiros ou mercadorías nos mesmos itinerarios ou en itinerarios alternativos en condicións economicamente aceptables. Non obstante, isto non implicará a obriga para o responsable da instalación de servizo de realizar os investimentos en recursos ou equipamentos que foren precisos para atender todas as solicitudes formuladas.

7.2. Consideracións Xerais sobre as Instalacións de Servizo

As condicións de acceso ás instalacións de servizo conectadas á rede do administrador de infraestruturas especifícanse nas **Fichas Descritivas das Instalacións de Servizo**, dispoñibles na páxina web do administrador de infraestruturas como anexo a esta DR. Nel están recollidas todas as instalacións do servizo, tanto as do administrador de infraestruturas ferroviarias como as doutros explotadores, agrupándose conforme aos seguintes tipos de instalacións:

- Estacións de viaxeiros (os requisitos xerais e as condicións de acceso indícanse no apartado 7.3.2.5 e no procedemento no apartado 7.3.2.6)
- Estacións de viaxeiros (proximidade e largo métrico - RAM)
- Terminais de transporte de mercadorías (os requisitos xerais e as condicións de acceso indícanse na aplicación PISERVI)
- Instalacións portuarias, marítimas e fluviais conectadas con actividades ferroviarias
- Instalacións de mantemento
- Instalacións de uso privado conectadas con RFIG
- Cambiadores de largo e eixes

Para facilitar o acceso á información sobre as características técnicas das instalacións do servizo, o administrador de infraestruturas desenvolveu unha aplicación informática denominada PISERVI (Portal de Instalacións de Servizo), que está dispoñible na páxina web do administrador de infraestruturas como anexo a esta DR.

PISERVI permite acceder á información sobre as instalacións de servizo: terminais de carga, estacións de viaxeiros, instalacións de mantemento, cargadeiros privados, cambiadores de eixes, etc. mediante buscas selectivas a partir de criterios como: localización xeográfica, tipo de instalación, tipo de servizo, etc., o que facilita a planificación dos servizos ferroviarios por parte das empresas ferroviarias e outros operadores loxísticos.

Así mesmo, conta cun mapa interactivo da Rede Ferroviaria de Interese Xeral (RFIX) coa capacidade de combinar distintos criterios de busca. Neste caso, as instalacións resultantes das buscas estarán representadas no visor de mapas e poderase seleccionar e visualizar a súa Ficha Descritiva.

[Acceso a PISERVI](#) 

Os requisitos xerais e condicións de acceso ás Estacións de Viaxeiros indícanse no apartado 7.3.2.5 e, o procedemento, no apartado 7.3.2.6

O catálogo da Oferta de Capacidade nas instalacións de servizo correspondente ás vías que o administrador de infraestruturas ferroviarias pon a disposición das EE.FF. agrupa as instalacións segundo a súa funcionalidade, describe as súas características, detallando, entre outros datos, o código da estación e, no caso das estacións de transporte de viaxeiros, a categoría na que está clasificada. Este catálogo está dispoñible como anexo a esta DR e actualízase periodicamente na aplicación SYACIS.

No Catálogo, as instalacións agrúpanse en:

- Todas as Estacións de Viaxeiros coas funcionalidades de vía ofertadas
- Instalacións con Vías de Apartado
- Instalacións con Vías de Manobras
- Instalacións con Vías de Mantemento/Lavado
- Instalacións con Vías de Subministración de Combustible
- Estacións de Viaxeiros con Vías con plataforma para operacións tipo A/B

7.3. Instalacións de Servizo

O acceso aos servizos prestados nas instalacións de servizo xestionadas polo administrador de infraestruturas ferroviarias ás empresas ferroviarias e outros candidatos baséase nos seguintes principios:

- 1. Tratamento non discriminatorio:** Para que as EE.FF. e os Candidatos accedan aos distintos servizos en igualdade de condicións.
- 2. Transparencia:** Publicando os servizos, ofrecendo todas as posibilidades de servizos nas instalacións de servizo e especificando as súas condicións de prestación e prezos.
- 3. Flexibilidade:** Adaptación a novos escenarios de explotación: variación da demanda, do número de operadores, novas tecnoloxías, novos servizos, etc.
- 4. Sostibilidade:** Económica, Social e Medioambiental.

O administrador de infraestruturas pode prestar os seus servizos nas instalacións de servizos situadas en:

- Estacións de viaxeiros
- Terminais de carga
- Ámbito xeral da RFIG

Neste Capítulo inclúense os servizos prestados nas instalacións de servizos xestionadas polo administrador de infraestruturas ferroviarias, especificando a descrición das prestacións, as restricións que, se for o caso, sexan de aplicación, o procedemento para a solicitude e adxudicación dos servizos, os prezos aplicables pola súa prestación, os principios xerais e as condicións que regulan o proceso de operación.

A continuación enuméranse e descríbense os servizos ferroviarios conexos que se prestan nas instalacións de servizo titularidade do administrador de infraestruturas ferroviarias definidas no Art. 42 da Lei 38/2015, do Sector Ferroviario (LSF), que se estruturan, segundo a súa tipoloxía, en: Servizos Básicos, Servizos Complementarios e Servizos Auxiliares.

SERVIZOS BÁSICOS

Son básicos os servizos prestados en calquera das instalacións de servizo recollidas no Artigo 42 da LSF.

A súa prestación non é obrigatoria e as disposicións só son aplicables cando o servizo for ofrecido polo explotador.

Os Servizos Básicos ofrecidos en cada momento polo administrador de infraestruturas ferroviarias, a través da Declaración sobre a Rede, deberán ser prestados de maneira non discriminatoria a calquera empresa ferroviaria ou candidato que os solicite.

SERVIZOS COMPLEMENTARIOS

Son Complementarios os servizos prestados nas instalacións de servizo, titularidade do administrador de infraestruturas ferroviarias, tendentes a facilitar o funcionamento do sistema ferroviario, ás Empresas Ferroviarias e demais Candidatos segundo o establecido no Art. 44 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario

Os Servizos Complementarios ofrecidos en cada momento polo administrador de infraestruturas ferroviarias, a través da Declaración sobre a Rede, deberán prestalos de maneira non discriminatoria a calquera empresa ferroviaria que os solicite.

Estes servizos ofrécense dentro do ámbito xeral da RFIG e defínense no Capítulo 5 desta Declaración sobre a Rede.

SERVIZOS AUXILIARES

Os Servizos Auxiliares son os que as EE.FF. poden solicitar ao administrador de infraestruturas ferroviarias ou a outros provedores. O explotador da instalación de servizo non terá a obriga de prestar os ditos servizos, pero se ofrece a súa realización a algunha empresa ferroviaria, deberá prestalos de forma non discriminatoria a calquera empresa ferroviaria que os solicite.

Os Servizos Auxiliares son prestados nas instalacións de servizo, titularidade do administrador de infraestruturas ferroviarias, ás Empresas Ferroviarias e outros Candidatos segundo o establecido no Art. 44 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, sobre o Sector Ferroviario. A prestación destes servizos realizarase en réxime de Dereito privado.

7.3.1. DISPOSICIÓN COMÚNS

ADXUDICACIÓN DE CAPACIDADE NAS INSTALACIÓNS DE SERVIZO

A adxudicación de capacidade nas instalacións de servizo é a asignación, por parte do administrador de infraestruturas ferroviarias, de capacidade sobre unha instalación de servizo.

A solicitude de acceso aos servizos prestados nas estacións de viaxeiros realizarase de acordo co procedemento recollido no apartado 7.3.2.6. Os requisitos xerais e condicións de acceso inclúense no apartado 7.3.2.5.

A solicitude de capacidade nas instalacións de servizo e vías realizarase a través da aplicación SYACIS de acordo con criterios transparentes e non discriminatorios. Para tal fin, existe un proceso regulado de aplicación no ámbito das instalacións de servizos xestionadas polo administrador de infraestruturas ferroviarias que se atopen nas estacións de viaxeiros, nas terminais de transporte de mercadorías e en calquera outra instalación determinada polos administradores de infraestruturas fóra dos ámbitos especificados anteriormente.

As empresas ferroviarias e candidatos, titulares de material rodante, axentes de transporte, cargadores e operadores de transporte, realizarán as súas solicitudes e, unha vez adxudicada, terán dereito a usalas nas condicións sinaladas nas fichas descritivas das instalacións de servizo.

A Lei 26/2022, do 19 de decembro, pola que se modifica a Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, introduciu modificacións no seu CAPÍTULO II, Canons ferroviarios e prezos derivados da utilización de infraestrutura ferroviaria e instalacións de servizo.

A adxudicación e utilización das instalacións de servizo está suxeita á liquidación dos canons contemplados no Regulamento de determinación de canons ferroviarios publicados no Boletín Oficial do Estado, vixentes en cada momento.

TIPO DE INSTALACIÓN	CANON	CLIENTES
Estacións de pasaxeiros.	A	Empresas ferroviarias.
Vías de apartado, de formación de trens e manobras, de mantemento, lavado e limpeza, de subministración de combustible.	B1	Empresas ferroviarias, titulares de material rodante ferroviario, os axentes de transporte, os cargadores, os operadores de transporte combinado, así como outros fornecedores de servizo.
Vías de estacións de viaxeiros utilizadas como vías de apartado.	B2	Empresas ferroviarias.
Vías para realizar determinadas operacións, limpeza mínima, carga e descarga de servizos a bordo, etc.	B3	Empresas ferroviarias.
Vías de carga e descarga de mercadorías.	C	Empresas ferroviarias, titulares de material rodante ferroviario, os axentes de transporte, os cargadores, os operadores de transporte combinado, así como outros fornecedores de servizo.

A relación de vías ofertadas nas instalacións de servizo titularidade do administrador de infraestruturas ferroviarias publícase no Catálogo de Oferta de Capacidade nas Instalacións de Servizo, dispoñible na web do administrador de infraestruturas como anexo a esta DR. Os usuarios autorizados tamén poderán acceder a esta información a través da aplicación **SYACIS**.

No catálogo e na aplicación **SYACIS** especifícase a tipoloxía das instalacións de servizos, as súas características e o seu equipamento.

Excepcionalmente poderá solicitarse a capacidade de uso de instalacións non recollidas no citado catálogo sen que o Xestor da Instalación de Servizo, **GIS**, estea obrigado a asinala. O SIG está facultado para axustar a capacidade dunha instalación para realizar operacións de mantemento programado, reposición ou ampliación dos activos vinculados a esta.

Calquera modificación destas instalacións será comunicada aos seus clientes, incluída na aplicación SYACIS e publicada nas actualizacións correspondentes da Declaración sobre a Rede.

A. TIPOS DE SOLICITUDES

As solicitudes de asignación de capacidade, que se presentarán a través da aplicación SYACIS, sustentaranse nunha necesidade do cliente e na viabilidade técnica da instalación. Estas solicitudes poden estar vinculadas a trens do seu Plan de Transporte, ou non vinculadas cando non se poida definir unha relación específica de trens no seu Plan de Transporte, pero se coñeza a necesidade de utilizar a instalación de servizo de forma regular.

Os administradores de infraestruturas das instalacións de servizo e os Candidatos poderán celebrar acordos de longa duración (máis de 4 anos) coa finalidade de reservar capacidade nunha instalación de servizo, sempre que se deriven dun acordo marco, celebrado ao abeiro do Art. 38.3 da LSF, sobre reserva de capacidade na infraestrutura lineal (suco). Estes acordos terán as mesmas características que o acordo marco sobre reserva de capacidade na infraestrutura lineal que o orixina e que se recollen nos Artigos 38.4 e 38.5 da LSF.

Ao solicitar capacidade, os clientes poden optar polos seguintes tipos:

Con Reserva de Capacidade

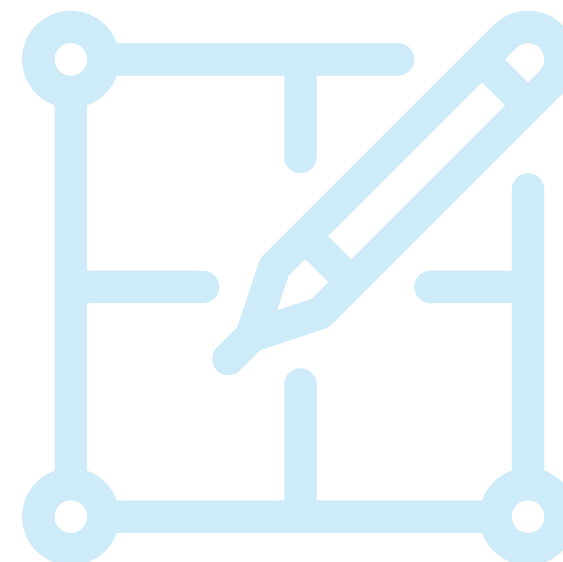
1. Para Períodos de Uso Continuado

Reserva de capacidade para aqueles casos nos que o cliente o requira, durante as 24 horas do día, un uso igual ou superior a 30 días naturais e ata un máximo de 4 anos..

2. Para Períodos de Uso Puntual

Reserva de capacidade para aqueles casos nos que o cliente solicite o uso por horas ou día completo (de 00:00 horas a 24:00 horas) da instalación, por un período entre dúas datas, para días sucesivos, descontinuos ou cadenciados.

Estas solicitudes deberán ir vinculadas a un tren.



Sen Reserva de Capacidade

Para períodos de uso Puntual

Solicitude de capacidade para aqueles casos nos que o cliente demande un uso puntual, xa sexa por un día completo da instalación, de 00:00 a 24:00 horas, ou por horas.

Excepcionalmente, o cliente poderá esixir un uso puntual e inmediato por horas, sen posibilidade de coñecer con precisión a instalación de servizo (vía concreta) nin o tempo de utilización.

Estas solicitudes deberán ir vinculadas a un tren sen marcha determinada.

B. CALENDARIO DE ASIGNACIÓN

As solicitudes realizadas ao Xestor de Instalación de Servizos (GIS), a través da aplicación SYACIS, deberán ser presentadas nos seguintes prazos:

Para Solicitudes tipo A: con Reserva de Capacidade

O GIS porá a disposición dos clientes, cada 2 meses, a oferta de instalacións de servizo dispoñibles para que se poidan realizar este tipo de solicitudes.

Para dar resposta a aquelas solicitudes presentadas fóra de prazo de recepción e que sexan consecuencia dunha alteración substancial dos esquemas de explotación do cliente, o GIS avaliará o alcance das súas necesidades, comunicándolle en tempo oportuno unha asignación provisional de capacidade que, en todo caso, deberá volver solicitar no seguinte período de asignación.

Para Solicitudes tipo B: sen Reserva de Capacidade

Estas solicitudes deberán realizarse cunha antelación mínima de sete días naturais.

Por causas excepcionais e xustificadas, os clientes poderán solicitar a capacidade para unha instalación de servizo con menos de sete días naturais de antelación. Este tipo de solicitudes só poderán ser presentadas de luns a venres, antes das 12 horas do día anterior á saída do tren, e será necesario identificar nesta o tren ao que se vincula a solicitude. A resposta será notificada antes das 18 horas do mesmo día.



No caso de subministración de combustible en puntos fixos e móbiles, a asignación de capacidade está implícita na prestación do servizo de subministración e non require solicitude de adxudicación de capacidade.

Seguidamente, detállase o calendario de asignación de capacidade para o ano 2025.

CALENDARIO

2025

XANEIRO	FEBREIRO	MARZO	ABRIL	MAIO	XUÑO
L M M X V S D	L M M X V S D	L M M X V S D	L M M X V S D	L M M X V S D	L M M X V S D
1 2 3 4 5	1 2	1 2	1 2 3 4 5 6	1 2 3 4	1
6 7 8 9 10 11 12	3 4 5 6 7 8 9	3 4 5 6 7 8 9	7 8 9 10 11 12 13	5 6 7 8 9 10 11	2 3 4 5 6 7 8
13 14 15 16 17 18 19	10 11 12 13 14 15 16	10 11 12 13 14 15 16	14 15 16 17 18 19 20	12 13 14 15 16 17 18	9 10 11 12 13 14 15
20 21 22 23 24 25 26	17 18 19 20 21 22 23	17 18 19 20 21 22 23	21 22 23 24 25 26 27	19 20 21 22 23 24 25	16 17 18 19 20 21 22
27 28 29 30 31	24 25 26 27 28	24 25 26 27 28 29 30 31	28 29 30	26 27 28 29 30 31	23 24 25 26 27 28 29 30
XULLO	AGOSTO	SETEMBRO	OUTUBRO	NOVEMBRO	DECEMBRO
L M M X V S D	L M M X V S D	L M M X V S D	L M M X V S D	L M M X V S D	L M M X V S D
1 2 3 4 5 6	1 2 3	1 2 3 4 5 6 7	1 2 3 4 5	1 2	1 2 3 4 5 6 7
7 8 9 10 11 12 13	3 4 5 6 8 9 10	8 9 10 11 12 13 14	6 7 8 9 10 11 12	3 4 5 6 7 8 9	8 9 10 11 12 13 14
14 15 16 17 18 19 20	11 12 13 14 15 16 17	15 16 17 18 19 20 21	13 14 15 16 17 18 19	10 11 12 13 14 15 16	15 16 17 18 19 20 21
21 22 23 24 25 26 27	18 19 20 21 22 23 24	22 23 24 25 26 27 28	20 21 22 23 24 25 26	17 18 19 20 21 22 23	22 23 24 25 26 27 28
28 29 30 31	25 26 27 28 29 30 31	29 30	27 28 29 30 31	24 25 26 27 28 29 30	29 30 31
Recepción de solicitudes	Asignación provisional	Alegacións	Comunicación de capacidade	Actualización de capacidade	

C. FASES DO PROCESO

O GIS analizará as solicitudes dos clientes e optimizará os tempos de resposta e a capacidade da instalación.

O proceso de asignación de capacidade subdivídese nas seguintes fases:

Fase de Solicitud e Estudio de Capacidad

O cliente realizará as solicitudes de capacidade a través da aplicación SYACIS mediante as autorizacións outorgadas para tal fin. Excepcionalmente, naqueles casos nos que non se dispoña de conexión informática, as solicitudes poderán ser remitidas por calquera outro medio escrito que garanta a súa recepción e rexistro.

A formalización dunha solicitude de capacidade supón a aceptación das condicións das instalacións de servizo.

As solicitudes recibidas son rexistradas por data e hora de entrada. Se a solicitude non tivese toda a información requirida de acordo coa descrición da instalación de servizo e necesaria para adoptar unha decisión, o explotador da instalación de servizo considerada informará ao candidato e fixará un prazo razoable para a súa presentación. Se non se presenta nese prazo, a solicitude poderá ser rexeitada.

Previamente á solicitude oficial, o cliente poderá realizar consultas ao GIS sobre capacidade dispoñible a través de medios telemáticos.

Por parte do GIS realizarase o estudo das solicitudes recibidas e procederase á adxudicación consonte os seguintes criterios:

- a) De houber capacidade dispoñible para todos os candidatos, seralles adxudicada.
- b) Se existir coincidencia de solicitudes de capacidade nun mesmo período de uso e para unha mesma instalación de servizo, a adxudicación realizarase buscando o máximo aproveitamento da instalación e as súas características técnicas, tendo en conta, por orde descendente de prioridade, os seguintes Criterios de asignación
 - 1. Tipoloxía do servizo de transporte.** O uso diferenciado das instalacións segundo os distintos tipos de servizos de transporte, quer de viaxeiros de longa distancia, viaxeiros de proximidade e media distancia ou mercadorías.
 - 2. Tipoloxía de instalación existente na terminal de transporte de mercadorías..** Terán prioridade na asignación de capacidade, por esta orde, as solicitudes referidas a trens que precisen da instalación de servizo para o seu tratamento en:
 - a) Terminais de Carga Intermodal, definidas no apartado 7.3.13.
 - b) Terminal de Carga de Mercadorías Xeral (punto de carga) definidas no apartado 7.3.14.
 - c) Terminais portuarios pertencentes a aqueles portos con Convenio de conexión nos que estea recollido o Terminal de transporte de mercadorías.
 - d) Outras instalacións.
 - 3. Duración do uso.** Terán prioridade as solicitudes que favorezan o uso continuado das instalacións de servizo:

As solicitudes de tipo A1 sobre as A2 e, dentro das A1, as de maior período de uso.

Para as A2, aquelas con maior aproveitamento do prazo solicitado entre dúas datas, tendo en conta a relación entre o número de días solicitados e o total de días incluídos no período.

4. **Funcionalidade.** A compatibilidade do uso solicitado coa funcionalidade da instalación (formación e manobras, apartado, mantemento...) e do seu equipamento.
5. **Orde de solicitude.** No caso de igualdade nos criterios anteriores, asignarase segundo a orde de entrada da petición.

Fase de Coordinación e Proposta de Asignación Provisional

A fase de coordinación foi concibida para resolver os conflitos que poidan xurdir nas solicitudes e adxudicacións de capacidade.

Cando non for posible atender inicialmente as solicitudes, o GIS ofrecerá alternativas sobre a capacidade dispoñible, para buscar unha solución coordinada co cliente E resolver os conflitos que poidan xurdir entre as solicitudes e asignacións de capacidade, sempre que sexa tecnicamente viable.

Unha vez finalizado o proceso de coordinación, o GIS comunicarlles aos clientes a proposta de asignación provisional de capacidade aos clientes, e estes deberán aceptala ou rexeitala no prazo sinalado a través da aplicación SYACIS. Transcorrido o prazo establecido sen recibir a aceptación por parte do cliente da proposta provisional de capacidade, o GIS poderá dispor libremente dela.

Para máis información pódese consultar o Anexo J Procedementos de Resolución de Conflitos.

Fase de Alegacións

Durante esta fase, os clientes poderán formular alegacións á proposta de asignación provisional de capacidade comunicada polo GIS. As solicitudes que non foran atendidas, unha vez analizadas as alegacións, serán comunicadas motivadamente.

Para máis información, consulte o Anexo J Procedementos de Resolución de Conflitos.

Fase de Comunicación de Asignación Definitiva de Capacidade

Finalmente, o GIS comunicará a asignación definitiva de capacidade, a través da aplicación SYACIS. O GIS publicará a capacidade aceptada, o que non suporá en ningún caso a vulneración do principio de confidencialidade.

D. MEDIDAS ESPECIAIS EN CASO DE PERTURBACIÓNS DO TRÁFICO FERROVIARIO

Se durante o proceso de transporte fose necesario segregrar ou apartar material por incidencias inesperadas, para non afectar o tráfico ferroviario, a área de tráfico do administrador de infraestruturas ferroviarias poderá asignar capacidade de forma excepcional, estando obrigado o cliente a regularizar esta asignación, na aplicación SYACIS, coa maior brevidade posible.

E. SUPERVISIÓN E CONTROL DO USO REAL DA CAPACIDADE ASIGNADA

Os clientes teñen a obriga de utilizar a capacidade asignada nas instalacións de servizo de acordo coas condicións de uso aceptadas e usar estas de maneira óptima.

A non utilización inxustificada, ou a falta de utilización sistemática, atribuíble ao cliente, dunha instalación de servizo, que supoña unha perda importante para o seu aproveitamento efectivo, poderá ser causa dunha modificación ou supresión da capacidade asignada por parte do GIS.

O GIS poderá realizar as análises de nivel de uso e aproveitamento das instalacións de servizo que considere oportunas, coa información facilitada polos clientes, ou coa que dispoña o GIS.

F. CANCELACIÓN DA ASIGNACIÓN DE CAPACIDADE

Os clientes poderán solicitar a cancelación da capacidade asignada nas instalacións de servizo suxeitas aos canons modalidade B1 e C. As solicitudes de cancelación presentaranse por medios electrónicos ao GIS. Unha vez analizada a solicitude, o administrador de infraestruturas ferroviarias comunicarlle ao cliente solicitante a resolución adoptada.

Para instalacións con reserva de capacidade para un período de uso continuado, ou para un período puntual por horas ou días completos, as cancelacións deberán ser realizadas cunha antelación mínima de 30 días naturais e:

- Se non se utilizou 50% do período adxudicado, deberán aboar un importe mínimo equivalente a 50% do importe total do canon.
- Se se utilizou máis de 50% do período adxudicado, non terán ningunha penalización.

Para aquelas instalacións sen capacidade reservada que foren solicitadas para un período de uso puntual por un día completo ou por horas:

- As cancelacións realizadas cunha antelación maior de 24 horas ao uso da instalación non terán ningunha penalización.
- As cancelacións realizadas cunha antelación inferior a 24 horas ao uso da instalación aboarán cen por cen do canon.

G. MANTEMENTO E CAUSAS EXCEPCIONAIS

Cando se deban realizar traballos de mantemento nas instalacións de servizo, o GIS poderá modificar temporalmente a capacidade asignada, previa comunicación con 30 días de antelación aos clientes afectados.

Cando, por causas excepcionais e debidamente xustificadas, algunha instalación do servizo quedase temporalmente inutilizable, o GIS resérvase o dereito a modificar parcialmente ou cancelar a capacidade asignada. Isto comunicáraselle ao cliente xunto coas alternativas que puidese ofertar derivadas desta circunstancia. Os clientes afectados non terán dereito a esixir ningunha indemnización ou compensación.

CONDICIÓNS DE USO DAS INSTALACIÓNS DE SERVIZO

A adxudicación e utilización das instalacións de servizo está suxeita á liquidación dos canons recollidos no art. 98 da LSF, onde se determina a estrutura das taxas e canons ferroviarios e as contías correspondentes a cada compoñente virán recollidas no regulamento para determinar os canons ferroviarios de ADIF - Alta Velocidade e serán publicados na declaración sobre a rede.

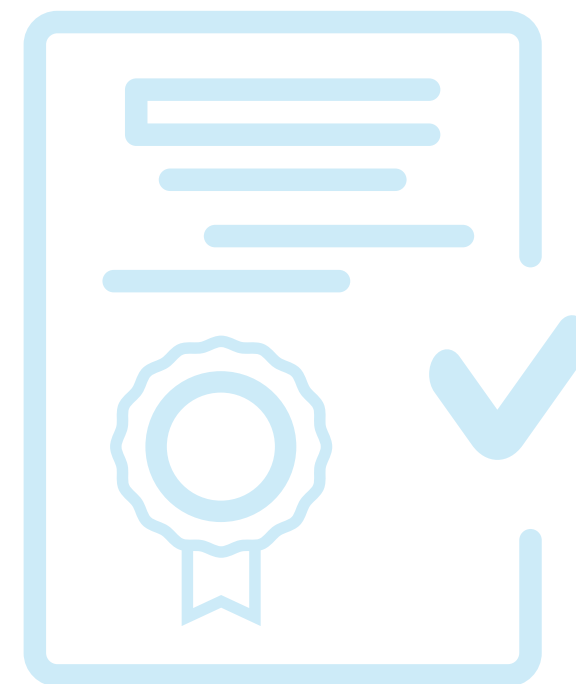
O canon non inclúe o servizo de subministración de enerxía eléctrica, de auga, de gasóleo, de teléfono ou de calquera outra subministración ou servizo, que se facturará por separado, en función dos datos facilitados polo titular.

Nos casos en que, por causas alleas ao cliente, a instalación non estea operativa para o seu uso nos termos establecidos neste documento, o canon non será devindicado..

OBRIGAS DO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS

Son obrigas do administrador de infraestruturas ferroviarias, en relación ao uso e funcionalidade das instalacións de servizo, as seguintes:

- a. Garantir o acceso ás instalacións cando existir capacidade dispoñible.
- b. Atender as solicitudes de capacidade dos clientes nos prazos incluídos no proceso de asignación regulado.
- c. Asegurar o funcionamento da instalación de servizo mentres o cliente manteña a capacidade adxudicada ou ofrecerlle unha alternativa equivalente se é necesario.
- d. Informar aos clientes dos cambios no catálogo de instalacións de servizo.
- e. Responder por escrito ás reclamacións dos clientes nun prazo máximo de 30 días desde a súa recepción.
- f. Informar aos clientes cunha antelación mínima de 2 meses das restricións de uso das instalacións de servizo por mor de traballos programados de reparación, conservación, renovación, ampliación ou mellora dos activos vinculados a estas.
- g. Informar aos clientes dos plans de ampliación ou mellora dos activos vinculados á instalación, motivados polo aumento da demanda de clientes.
- h. Informar ás empresas ferroviarias daqueles procedementos do administrador de infraestruturas nos que se definan as actividades desenvolvidas nas instalacións de servizo ferroviario.
- i. Coordinar coas empresas ferroviarias os procedementos dos SGS que rexerán as condicións dos servizos prestados.



OBRIGAS DO CLIENTE

As obrigas do cliente en relación coa utilización das instalacións do servizo son as seguintes:

- a. Antes de solicitar a capacidade dunha instalación de servizo, asegurarse da súa idoneidade para a funcionalidade para a que se vai utilizar.
- b. Asegurarse da compatibilidade entre a capacidade adxudicada para a circulación nas liñas da RFIG (suco) e a dispoñibilidade de uso na instalación de servizo que prevea utilizar.
- c. Asegurarse, antes de comezar a utilizar unha instalación de servizo, a prestación dos servizos que puidese requirir na mesma para as operacións sobre o material ferroviario, operacións de carga/descarga...

- d. Informar ao titular, antes de comezar a utilizar a instalación, das actividades que se vaian realizar que sexan susceptibles de xerar contaminación ou residuos que requiran un sistema de xestión específico. Do sistema empregado e das medidas de prevención adoptadas, achegará os certificados necesarios para o efecto.
- e. Informar ao titular, ao inicio da utilización da instalación, de calquera circunstancia que supoña a falta de operatividade da instalación de servizo.
- f. Cumprir cos requisitos en materia de seguridade ferroviaria e, en particular, a disposición dos títulos habilitantes pertinentes do persoal ferroviario e as condicións do material rodante ferroviario, así como en materia de prevención de riscos laborais.
- g. Facer uso da instalación para os fins previstos na súa solicitude de capacidade.
- h. Custodiar o material rodante, os elementos auxiliares de carga e as mercadorías que se atopen nas instalacións de servizo propiedade do cliente.
- i. Comunicarlle ao titular da instalación calquera accidente ou incidencia, así como anomalías ou avarías, que se produzan na instalación do servizo.
- j. Retirar o material rodante das instalacións de servizo ao vencer o tempo concedido na súa adxudicación de capacidade, deixándoas en condicións operativas.
- k. Dispoñer que o persoal habilitado que vaia coordinar as operacións do tren co Responsable de Circulación do administrador de infraestruturas ferroviarias se atope na instalación de servizo con tempo suficiente para non provocar atrasos nas operacións asociadas.
- l. Informar ao administrador de infraestruturas daqueles procedementos da empresa ferroviaria nos que se definan as actividades que se realizan nas instalacións de servizo ferroviario.
- m. Coordinar, xunto co administrador de infraestruturas ferroviarias, os trámites dos SGS que van rexer as condicións dos servizos recibidos.
- n. Habilitar o persoal que prestará servizos nunha instalación de servizo.



RESPONSABILIDADES DO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS

En relación coas responsabilidades que puidesen ser derivadas de ineficacias das instalacións de servizo, e concretamente co réxime de responsabilidades e os seus límites, axustarase ao disposto na Lei e Regulamento do Sector Ferroviario e na súa normativa de desenvolvemento.

O administrador de infraestruturas ferroviarias non será responsable ante os seus clientes dos casos fortuítos nin dos de forza maior. Igualmente, non será responsable perante os seus clientes dos danos e prexuízos causados por terceiros alleos a el.

RESPONSABILIDADES DO CLIENTE

O cliente será responsable ante o administrador de infraestruturas ferroviarias dos danos causados na infraestrutura ferroviaria e nos elementos que, sen formar parte dela, están situados dentro da estación de transporte de viaxeiros ou da terminal de transporte de mercadorías.

O cliente será igualmente responsable dos danos causados a outros clientes, ou a terceiros, derivados do uso indebido das instalacións de servizo, de acordo co establecido na Lei do Sector Ferroviario e a súa normativa de desenvolvemento e, se é o caso, coa Lei do Contrato de Transporte Terrestre de Mercadorías.

Sexa como for, o cliente será responsable dos actos e omisións dos auxiliares, dependentes ou independentes, a cuxos servizos recorra para o cumprimento das súas obrigas.

O cliente non será responsable nos casos fortuítos nin nos de forza maior. Tampouco será responsable dos danos nin prexuízos causados por terceiros alleos a el.

SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL

O cliente obrígase a ter contratada cunha Compañía de Seguros de recoñecida solvencia, e con carácter previo á adxudicación de capacidade, unha póliza de seguros de danos e responsabilidade civil, en contía suficiente para cubrir os danos e responsabilidades que se poidan derivar do uso das instalacións de servizo, incluídos os danos ecolóxicos e ambientais que se poidan producir.

A devandita póliza deberá estar vixente durante o período de adxudicación, podendo o titular da instalación requirir, en calquera momento, a exhibición dos documentos que acrediten que o cliente está ao corrente no pagamento destas primas de seguro.

A dispoñibilidade e o uso das instalacións de servizo por parte das empresas ferroviarias estará cuberta polo seguro de responsabilidade civil que se recolle na LSF, cuxo importe e condicións de cobertura se determinan regulamentariamente.

O resto dos clientes que desexen utilizar as instalacións de servizo deberán ter contratado un seguro de responsabilidade civil cunha cobertura mínima de 1.500.000 €.

SUPERVISIÓN E CONTROL

O administrador de infraestruturas ferroviarias resérvase as máis amplas competencias de supervisión e control respecto das instalacións de servizo cedidas. Esta supervisión e control será realizada polo persoal que o administrador de infraestruturas designe para o efecto e o cliente deberá facilitar e/ou achegar os datos e/ou documentos relativos á utilización da instalación e do material ferroviario que nela se atope.

Os responsables de xestión ambiental do administrador de infraestruturas poderán solicitar, en calquera momento, as evidencias que garantan o correcto cumprimento da normativa ambiental (autorizacións, xestión de residuos perigosos, autorización de vertedura, límites de ruído...).

SEGURIDADE E VIXILANCIA

As instalacións de servizo do administrador de infraestruturas non contan cun servizo específico de seguridade e vixilancia, polo que os clientes deberán realizar as accións que consideren necesarias para garantir a custodia do material rodante, os elementos auxiliares de carga e as mercadorías que se atopen nelas.

SEGURIDADE FERROVIARIA

CRITERIOS XERAIS

O material rodante ferroviario deberá estar debidamente homologado para a circulación e o persoal que intervén nos procesos de circulación disporá da autorización profesional que corresponda, de acordo coa normativa aplicable en cada momento, tendo en conta que as obrigas e operacións de estacionamento, inmovilización do material rodante depositado na instalación de servizo, a formación do tren, así como a súa sinalización, composición e freado, e a disposición da carga nos vagóns, serán responsabilidade da Empresa Ferroviaria (EF) ou do administrador de infraestruturas ferroviarias cando este sexa o responsable do material rodante.

CONDICIÓNS OPERATIVAS

A facultade para dirixir a circulación de trens e manobras correspóndelle ao Responsable de Circulación do administrador de infraestruturas ferroviarias, que poderá ser auxiliado nos procesos de circulación polo persoal da EF ou do propio administrador de infraestruturas ferroviarias que dispoña da correspondente autorización profesional.

Este persoal realizará, baixo as ordes do Responsable de Circulación, determinadas tarefas cando este se lle ordenen, como o accionamento de agullas e barreiras dos pasos a nivel, realización de manobras e demais tarefas complementarias. Para iso deberán dispor da dotación de útiles de servizo e dos medios de comunicación que a normativa estableza para garantir a adecuada transmisión de ordes e información nos procesos de circulación.

Será responsabilidade do administrador de infraestruturas ferroviarias o accionamento daqueles desvíos de itinerarios que se realizan integramente desde o cadro de encravamento que ten ao seu cargo. Será responsabilidade do cliente usuario da instalación de servizo o accionamento daqueles desvíos que, accionados manual ou electricamente, se realizan ao pé do mesmo. Para tal fin, o persoal que realice os servizos relacionados con Seguridade na circulación deberá adquirir o coñecemento do establecido nas Consignas e demais documentación regulamentaria, en relación coas instalacións de seguridade e o tipo de operación que se vaia realizar no ámbito operacional da instalación de servizo e da dependencia que se trate, estando suxeitos ás inspeccións de seguridade e investigación de accidentes que, por parte do administrador de infraestruturas ferroviarias, se realicen. Sexa como for, unha vez formado o tren, correspóndelle á EF, baixo a súa responsabilidade, poñer o tren en circulación ante o administrador de infraestruturas ferroviarias.

TRANSPORTE DE MERCADORÍAS PERIGOSAS

O material rodante ferroviario deberá estar debidamente homologado e autorizado para a circulación e o persoal que interveña nos procesos de circulación disporá da conformidade co establecido no RSF, cando a capacidade solicitada por un cliente se vaia utilizar para o transporte de mercadorías perigosas, deberá expresalo na solicitude, indicando, ao mesmo tempo, as garantías que ofrece para salvagardar a seguridade de terceiros e das infraestruturas.



O transporte de mercadorías perigosas realízase de acordo co disposto no regulamento sobre transporte internacional de mercadorías perigosas por ferrocarril (RID), así como no Real Decreto 412/2001, do 20 de abril, cuxo artigo 4 recolle as normas xerais de circulación. (Ver apartado 3.4.3. da DR)

INCIDENTES, ACCIDENTES E ANORMALIDADES

No caso de incidentes ou accidentes na circulación, o cliente non poderá, por iniciativa propia, realizar ningunha actuación sobre o material rodante ou as instalacións ferroviarias.

Nestes casos, actuará cubrindo os protocolos de actuación e comunicación establecidos no Plan de Continxencias do administrador de infraestruturas ferroviarias e nos Plans de Autoprotección.

COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES

En cumprimento do disposto no Real Decreto 171/2004, de 30 de xaneiro, polo que se desenvolve o Artigo 24 da Lei 31/1995, de 8 de novembro, de Prevención de Riscos Laborais en materia de coordinación de actividades empresariais, e con carácter previo ao inicio da utilización da instalación, o cliente deberá ter establecidos os rocedementos operativos de prevención POP 12 e POP 16.

MEDIO AMBIENTE

Os clientes están obrigados ao cumprimento da lexislación vixente en materia de medio ambiente referente a solos, verteduras, ruídos, emisións, residuos e substancias perigosas.

Será responsabilidade exclusiva do cliente, se a responsabilidade fose directa ou indirectamente imputable a el, a recuperación e o saneamento ambiental da instalación de servizo cando se produza nela unha vertedura ou fuga, así como o estrito cumprimento da normativa ambiental e de seguridade industrial de ámbito nacional, autonómico ou local.

USO INADECUADO DUNHA INSTALACIÓN DE SERVIZO

Considérase uso inadecuado dunha instalación de servizo:

- o) Realizar actividades cunha finalidade distinta á funcionalidade definida para a instalación do servizo.
- p) Situar material ferroviario, de tracción ou remolcado na instalación fixa de subministración de combustible fóra do horario de prestación de servizo ou en instalacións de punto móbil sen que se atope o medio de subministración que o vai levar a cabo.
- q) O incumprimento das normas de seguridade ferroviaria, de prevención de riscos laborais ou ambientais.
- r) Utilizar a instalación sen ter a debida adxudicación de capacidade.
- s) Utilizar ou ocupar a instalación fóra da capacidade adxudicada.
- t) Dispoñer e non utilizar a capacidade adxudicada nos termos de aproveitamento e uso efectivo establecidos neste documento.

El GIS ha d'informar el client quan detecti algun d'aquests comportaments, a fil que es puguin corregir en el termini que se li requereixi.

EFECTOS DO USO INADECUADO DUNHA INSTALACIÓN DE SERVIZO

O GIS poderá suprimir a capacidade adxudicada ou non adxudicar capacidade na instalación se previamente informou ao cliente do uso inadecuado da capacidade adxudicada e este non adoptou as medidas correctoras no prazo e na forma indicadas.

O cliente ao que se lle retirase a capacidade de uso ou se lle comunicase a imposibilidade de acceder á instalación de servizo non poderá solicitar capacidade sobre esta mentres non acredite perante o GIS as medidas adoptadas para corrixir o uso inadecuado que xerou a decisión.

Adicionalmente, e de maneira particular para as situacións descritas nos apartados e) e f) do punto anterior, o GIS comunicará estas situacións ao cliente cando sexan detectadas, informando tamén do tempo de devindicación que se tomará como referencia para os efectos de aplicación do canon.

Se, ademais, estas situacións están afectando ás operacións doutros clientes, o GIS:

- I. Requirirá do cliente a retirada do material rodante, os elementos auxiliares de carga e mercadorías que se encontren nas instalacións de servizo, así como calquera outro elemento que puidese ser instalado polo cliente, por medios propios ou por terceiros, á instalación ou espazo indicado polo GIS.
- II. Se este non puidese retiralo en tempo oportuno, o GIS autorizará ao cliente afectado, que non pode utilizar a instalación, a retirar o material ferroviario, polos seus propios medios ou por terceiros, á instalación que lle sexa indicada polo GIS.

O GIS, en ningún caso, será responsable dos danos e prexuízos causados ao cliente afectado pola imposibilidade de utilizar a instalación cando esa imposibilidade resulte dun uso inadecuado realizado por outros clientes. Nestes casos, o cliente afectado terá dereito a repercutir na empresa que ocupaba indebidamente a instalación de servizo o importe dos danos e perdas que lle puidese ocasionar.

- III. O GIS aplicaralle o canon por período de uso puntual ao cliente que ocupa indebidamente a instalación do servizo.

Independentemente do anterior, no caso de incumprimento das condicións de uso da instalación, podería aplicarse o Título VII, Réxime Sancionador e de Inspección da LSF.

UTILIZACIÓN DAS INSTALACIÓNS POR VARIOS ADXUDICATARIOS

Unha instalación de servizo poderá ser utilizada por varios clientes, aínda que a instalación estea adxudicada, con capacidade reservada, inicialmente a un cliente (adxudicatario principal), durante un período de tempo e sempre que esta non estea saturada.

O GIS poderá solicitarlle ao adxudicatario principal a utilización desta instalación de servizo por outros clientes (adxudicatarios secundarios) se a capacidade excedente é compatible coas operacións programadas polos adxudicatarios secundarios.

O adxudicatario principal poderá autorizar a utilización deste exceso de capacidade a favor dos secundarios, en cuxo caso terá dereito ás bonificacións previstas pola LSF. Nos casos nos que o adxudicatario principal e o GIS acorden o uso da capacidade excedente por parte dos secundarios, o adxudicatario principal terá a obriga de deixala dispoñible nos horarios acordados.

No caso de que o adxudicatario principal non acceda a compartir o exceso de capacidade, o GIS verificará o aproveitamento da capacidade adxudicada e poderá modificala se resulta compatible.

CRITERIOS DE MEDICIÓN DE APROVEITAMENTO DA CAPACIDADE ADXUDICADA

O GIS medirá o aproveitamento da capacidade adxudicada aos seus clientes nas instalacións de servizo en función da súa ocupación efectiva (uso) e da capacidade que teñan adxudicada (dispoñibilidade).

Para medir o uso efectivo terase en conta a lonxitude total das vías ocupadas nas instalacións de servizo, con idéntica funcionalidade, dunha determinada estación ou terminal, durante o tempo de adxudicación.

Para calcular a utilización adxudicada terase en conta o total da lonxitude das vías adxudicadas nas instalacións de servizo, con idéntica funcionalidade, dunha determinada estación ou terminal, polo tempo adxudicado.

O aproveitamento determinarase pola relación entre o uso efectivo e o uso adxudicado.

No caso de que o GIS prevexa que unha determinada instalación de servizo poida ser utilizada por varios clientes, poderá solicitar unha declaración responsable do nivel de actividade que se vai levar a cabo nela, co fin de comparar as previsións realizadas polo cliente que serviron de base para a súa solicitude de capacidade e o uso efectivo que vén facendo delas.

Ante o risco de que algunhas empresas pretendan acaparar capacidade a longo prazo, especialmente nas instalacións máis conxestionadas, o administrador de infraestruturas ferroviarias resérvase a facultade de introducir, de forma inmediata, limiares de uso máis estritos que xustificarian a revogación de dita capacidade ou, se for o caso, a compartición obrigatoria da instalación con adxudicatarios secundarios.

RECLAMACIÓNS

O cliente ten dereito a presentar unha reclamación perante o titular dunha instalación de servizo no caso de discrepancia sobre as súas actuacións.

Estas reclamacións deberán ser presentadas no prazo dun mes desde que se produza o feito ou a decisión correspondente que orixinou a discrepancia.

O titular da instalación comprométese a responder por escrito ás reclamacións formuladas polos seus clientes sobre a asignación, retirada ou modificación de capacidades nun prazo máximo de 30 días.

O titular da instalación comprométese a responder por escrito ás reclamacións patrimoniais formuladas polos seus clientes polos danos e prexuízos derivados das súas actuacións no prazo legalmente establecido para iso.

Nos supostos previstos na Lei do Sector Ferroviario, o cliente poderá acudir á Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia, de conformidade co establecido na Lei 3/2013, do 4 de xuño, pola que se crea a Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia.

DEREITO DE INFORMACIÓN

Os clientes poden consultar as Fichas Descritivas das instalacións de servizo na aplicación PISERVI e o catálogo da Oferta de Capacidade das instalacións de servizo, dispoñibles na web do Administrador de Infraestrutura ferroviaria como anexos a esta Declaración sobre a Rede.

INVESTIMENTOS NAS INSTALACIÓNS DE SERVIZO

O administrador de infraestruturas ferroviarias será o responsable do mantemento e reposición das instalacións de servizo incluídas no Catálogo de Instalacións.

Sen prexuízo do anterior, os clientes poderán realizar os investimentos en equipamentos que consideren necesarios para o desenvolvemento da súa actividade nas instalacións de servizo, previa autorización por parte do administrador de infraestruturas ferroviarias: Para iso, o cliente deberá presentar a este último a correspondente solicitude, informando detalladamente das actuacións en equipamento que se pretendan realizar na dita instalación.

O administrador de infraestruturas analizará a viabilidade técnica e económica da proposta, podendo denegala de forma motivada.

No caso de que o administrador de infraestruturas ferroviarias considere viable técnica e economicamente a proposta do cliente interesado, procederase a establecer as autorizacións preceptivas e, se for o caso, a regularizar contractualmente o citado investimento, cuxo financiamento se realizará, en todo caso, por conta do cliente interesado.

7.3.2. ESTACIÓNS DE VIAXEIROS

7.3.2.1. INFORMACIÓN XERAL

Son instalacións de servizo especializadas para o transporte de viaxeiros. As estacións xestionadas polo administrador de infraestruturas ferroviarias que teñen parada comercial de trens de transporte de viaxeiros identifícanse como Estacións de Viaxeiros.

As estacións de viaxeiros defínense como un conxunto de edificios e instalacións destinados a atender as necesidades propias dos usuarios do sistema de transporte ferroviario, tanto viaxeiros e os seus acompañantes como das EE.FF.

As estacións de viaxeiros están formadas por:

- Os edificios e instalacións destinados a dar servizo aos viaxeiros.
- Os edificios e instalacións utilizados para os servizos propios relacionados coas operacións da estación, ou para os servizos das EE.FF. ou dirixidos a elas, vinculadas ao transporte ferroviario e ás operacións das estacións.
- As plataformas.
- As vías de estacionamento de trens, con plataforma para subida e baixada de viaxeiros e sen plataforma para apartado de trens.
- Os pasos entre vías de acceso a plataformas, ao mesmo nivel ou a distinto nivel de vías.
- Os elementos e espazos de acceso á estación e de comunicación con outros modos de transporte.
- Os elementos de protección e seguridade da estación.

Para os efectos destas condicións de acceso, non forman parte da estación:

- Os elementos da infraestrutura e superestrutura de vía
- Os edificios, instalacións, accesos e terreos utilizados especificamente para servizos internos do administrador de infraestrutura ferroviaria ou non relacionados directamente coas operacións da explotación
- Os locais, oficinas e actividades de comercialización de espazos para terceiros, non EE.FF., no edificio de viaxeiros da estación ou noutras edificacións independentes
- As actividades de arrendamento de terreos.



As estacións de viaxeiros clasificaranse en 6 categorías en función das súas características técnicas, a prestación de servizos que soportan e a súa intensidade. A relación das estacións de viaxeiros titularidade do administrador de infraestruturas e a súa categoría atópanse na TÁBOA Clasificación de Estacións deste Capítulo.

As instalacións de servizo (vías) das Estacións de Viaxeiros que se poñen a disposición das EE.FF. están incluídas no catálogo de Oferta de Capacidade nas instalacións do servizo, dispoñible na páxina web do administrador de infraestruturas, como anexo a esta DR e na aplicación SYACIS.

7.3.2.2. SERVICIOS

SERVIZOS BÁSICOS

OFERTA DE SERVICIOS

As EE.FF., unha vez obtida a adxudicación de capacidade de infraestructura, poden ter que prestar determinados servizos nas estacións de viaxeiros para realizar as súas operacións comerciais vinculadas ao transporte ferroviario.

Nestes casos, as empresas ferroviarias deberán realizar a solicitude de acceso ás instalacións nas que sexa necesario prestar un servizo básico segundo se determina no procedemento establecido a tal efecto, xa que pode requirir a utilización de espazos (loais, naves, plataformas...) na estación.

O mobiliario do interior dos locais é competencia das EE.FF. Non existen restricións, salvo as derivadas da lexislación sobre seguridade, de protección contra incendios e ambiental, de accesibilidade, ou outras normas legais de aplicación.

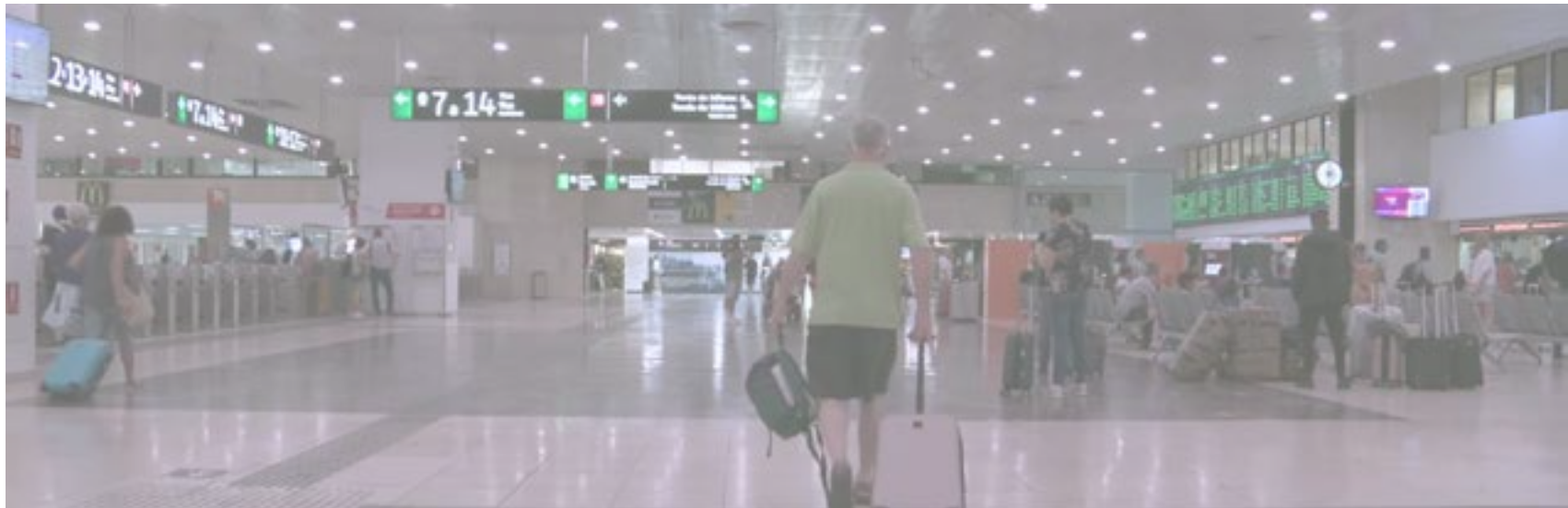
SERVIZOS BÁSICOS	ESTACIÓN DE VIAXEIROS
SB-1	Servizo de estacionamento de trens en vías con plataforma para servizos comerciais, outras operacións e vías de apartado
SB-5	Acceso aos edificios e plataformas nas estacións de viaxeiros para a súa utilización por parte dos viaxeiros
SB-7	Local para o Servizo de Venda de Billetes e Información atendido
SB-8	Espazo para máquinas de Venda de Billetes e Información
SB-9	Local para o persoal de servizos a bordo
SB-10	Servizo ADIF ACERCA de Asistencia a persoas con discapacidade ou mobilidade reducida

DESCRIPCIÓN DE OFERTA DE SERVICIOS

A descripción, requisitos, condicións de prestación, etc. de cada servizo recóllese de maneira individualizada nas súas correspondentes fichas descritivas.

SB-1	SERVIZO DE ESTACIONAMENTO DE TRENS EN VÍAS CON PLATAFORMA PARA SERVICIOS COMERCIAIS, OUTRAS OPERACIÓNS E VÍAS DE APARTADO
DESCRICIÓN	Estacionamento de trens en vías con plataforma para servizos comerciais, outras operacións e vías de apartado.
RÉXIME DE PRESTACIÓN	Polo administrador de infraestruturas. Servizo prestado polo Xestor de Capacidade (GC) para o estacionamento de trens para servizos comerciais, tal e como se indica na Declaración sobre a Rede. Servizo prestado polo Xestor de Instalacións de Servizo (XIS) para o estacionamento de trens para outras operacións distintas ao servizo comercial e vías de apartado, consonte a Declaración sobre a Rede.
CONDICIÓN DE SERVICIO	Inclúe o estacionamento dos trens e a utilización das plataformas para servizos comerciais de viaxeiros. O estacionamento de trens supón a obtención de Capacidade de estacionamento, concedida no momento da asignación do suco. Tamén pode incluír, a petición da EF, a utilización das vías con plataforma, definidas no gráfico de ocupación de vías, para outras operacións distintas do estacionamento para servizos comerciais de viaxeiros, como limpeza, carga e descarga de servizos a bordo, etc. e vías de apartado cando existan nas estacións instalacións de servizo que permitan a súa prestación. Quedan expresamente excluídas as operacións de mantemento de trens.
SOLICITUDES	A EF ten a obriga de solicitar en SIPSOR, ou por calquera outro medio establecido nesta DR, o tempo de estacionamento requirido nas vías de estación para servizos comerciais de viaxeiros conforme a Declaración sobre a Rede. A EF ten a obriga de solicitar capacidade en SYACIS, cando así o requira, para a utilización das vías con plataforma para outras operacións distintas aos servizos comerciais e vías de apartado conforme a Declaración sobre a Rede.
CRITERIOS DE PRIORIDADE	De acordo co establecido na Declaración sobre a Rede.
CONDICIÓN ECONÓMICAS	Servizo suxeito a canon. Modalidades B2 e B3, e incluído na Declaración sobre a Rede. (Ver apartado Canon por utilización das instalacións de servizo)..

SB-5	ACCESO AOS EDIFICIOS E PLATAFORMAS NAS ESTACIÓNS DE VIAXEIROS PARA A SÚA UTILIZACIÓN POLOS VIAXEIROS
DESCRICIÓN	Acceso aos edificios e plataformas nas Estacións de Transporte de Viaxeiros para a súa utilización por parte dos viaxeiros.
RÉXIME DE PRESTACIÓN	Polo administrador de infraestruturas. Servizo prestado polo Xestor de Capacidade por estar vinculado o acceso á adxudicación.
CONDICIÓNS DE SERVIZO	Inclúe a utilización por parte dos viaxeiros das instalacións comúns das estacións, e dos servizos dispoñibles nestas, entendéndose como tales os vestíbulos, salas de espera, accesos para viaxeiros, etc. Así mesmo, inclúe a información relacionada cos servizos de trens con parada na estación e servizos propios das estacións, en idioma castelán e, se for o caso, nas linguas cooficiais das respectivas Comunidades Autónomas. Inclúe un funcionamento adecuado das instalacións e unhas condicións adecuadas de mantemento e limpeza das estacións. O administrador de infraestruturas ferroviarias efectúa a súa prestación de servizos tendo en conta a categoría da estación.
SOLICITUDES	De acordo co establecido na Declaración sobre a Rede.
CRITERIOS DE PRIORIDADE	De acordo co establecido na Declaración sobre a Rede.
CONDICIÓNS ECONÓMICAS	Servizo suxeito a canon. Modalidade A, e recollido na Declaración sobre a Rede (Ver apartado Canon para o uso das instalacións de servizo).



SB-7	LOCAL PARA O SERVIZO DE VENDA DE BILLETES E INFORMACIÓN ATENDIDO
DESCRICIÓN	Arrendamento de locais para que as EE.FF. poidan prestar o Servizo de venda de billetes e información atendido.
RÉXIME DE PRESTACIÓN	As EE.FF. realizarán este servizo en Autoprestación no espazo arrendado polo administrador de infraestruturas. No local arrendado polas EE.FF. realizarán funcións de venda de billetes para servizos de transporte de viaxeiros, así como información e atención ao cliente, vinculada a esta actividade, permitindo a venda doutros produtos propios do transporte ferroviario, sempre que se realicen asociados coa adquisición de billetes de servizos de transporte de viaxeiros.
CONDICIÓN DE SERVIZO	O administrador de infraestruturas achegará ás distintas EE.FF. locais situados fóra das salas de embarque para prestar o servizo de venda de billetes e información. Os locais destinados á venda de billetes e información identificaranse no plano de Servizos Comerciais a EE.FF. que se porá a disposición das mesmas cando o soliciten. O local de venda de billetes e información pode situarse nun espazo pechado independente do vestíbulo, como opción preferente, e dispor dunha superficie propia de espera de clientes, ou ben pode ser un local aberto ao vestíbulo cando esta alternativa non for posible. O local disporá de tomas eléctricas e de comunicacións para a instalación dos equipamentos propios da EF. No interior do local, a EF poderá instalar todo o mobiliario e equipamento que considere necesarios para prestar os servizos de venda e información aos clientes. Se fose necesario realizar obras de adecuación no interior do local, requirirase a aprobación do proxecto visado de forma expresa por parte do administrador de infraestruturas ferroviarias. Non se autoriza a instalación de publicidade no exterior nin na fachada do local para a súa visualización desde o exterior, salvo a marca e o logotipo da empresa. Poderase colocar en vinilo unha imaxe identificativa da empresa, preferentemente a base de ácido. No caso de instalar algunha pantalla para que se vexa dende o exterior, deberá situarse a unha distancia mínima de 10 cm do cristal e só poderá emitir imaxes corporativas. No caso de publicar información de prezos, será unicamente da E.F. En ningún caso está autorizada a publicar información que poida facer referencia a prezos ou outro tipo de E.F. A sinalización do local, así como as imaxes en vinilo que se poidan ver dende o exterior deberán contar coa aprobación de ADIF - Alta Velocidade
SOLICITUDES	Anuais e plurianuais, consonte o establecido no procedemento. En todo caso, nas solicitudes de longa duración, o período de vixencia será, como máximo, o do Acordo Marco.
CRITERIOS DE PRIORIDADE	Os contemplados no procedemento. No caso de que algunha EF, á hora de realizar a solicitude de novos espazos, locais ou servizos, xa tivese algún consolidado por estar prestando servizo previamente, estes elementos teranse en conta nas novas asignacións, na porcentaxe que representen. Unha vez asignado o servizo, os contratos establecidos para o efecto coas EE.FF. terán a consideración de criterios prioritarios para as novas solicitudes doutras EE.FF. Terá preferencia na elección do local a Empresa Ferroviaria que máis trens con parada teña na estación, e así sucesivamente.
CONDICIÓN ECONÓMICAS	A unidade de facturación é €/m2-mes. Prezos especificados no apartado 7.3.2.4. Non inclúe os gastos por consumos, subministracións, servizos, limpeza ou mantemento derivados do uso do local, que correrán a cargo da EF. Correrán a cargo do arrendatario todos os tributos que graven ou poidan gravar a actividade que se vaia desenvolver no local arrendado. En especial, farase cargo do Imposto sobre Bens Inmóbles que corresponda.
CAMBIOS PREVISTOS	Nalgunhas estacións, os locais adxudicados poden verse afectados polas obras de ampliación e mellora desas estacións. Neste caso, o administrador de infraestruturas facilitará, se for necesario, locais alternativos para prestar o servizo

SB-8	ESPACIO PARA MÁQUINAS DE VENDA DE BILLETES E INFORMACIÓN
DESCRICIÓN	Arrendamento de espazos para uso por parte das EE.FF. para instalaren e explotaren máquinas de autoservizo de venda de billetes e información.
RÉXIME DE PRESTACIÓN	As EE.FF. realizarán este servizo en Autoprestación no espazo arrendado polo administrador de infraestruturas. Nos espazos arrendados, as EE.FF. instalarán máquinas para vender de billetes de servizos de transporte de viaxeiros, así como para informar e atender os clientes, como poden ser máquinas de cancelación, máquinas de quendas, etc. Os servizos de axuda a clientes corresponderán ás EE.FF.
CONDICIÓN DE SERVIZO	O administrador de infraestruturas facilitará ás distintas EE.FF. os espazos destinados á colocación de máquinas. Asígnase unha superficie estándar de 0,75 m2 por máquina. No caso de máquinas no exterior, poderase colocar unha envolvente protectora que deberá contar coa aprobación do administrador de infraestruturas. No caso de equipos, "a túa quenda" inclúe a unidade e un monitor Os espazos disporán de tomas eléctricas e de comunicacións para a instalación dos equipamentos propios da EF. As máquinas situaranse nun espazo do vestíbulo con boa visibilidade, instalándose de forma agrupada para trasladar a imaxe de unidade de xestión e facilitar a súa atención no caso de incidencias. É necesaria a autorización expresa dos proxectos polo administrador de infraestruturas ferroviarias.
SOLICITUDES	Anuais e plurianuais, consonte o establecido no procedemento. En todo caso, nas solicitudes de longa duración, o período de vixencia será, como máximo, o do Acordo Marco.
CRITERIOS DE PRIORIDADE	Os contemplados no procedemento. No caso de que algunha EF, á hora de realizar a solicitude de novos espazos, locais ou servizos, xa tivese algún consolidado por estar prestando servizo previamente, estes elementos teranse en conta nas novas asignacións, na porcentaxe que representen.
CONDICIÓN ECONÓMICAS	A unidade de facturación é €/máquina-mes (para unha superficie estándar). Prezos especificados no apartado 7.3.2.4. As unidades cunha ocupación maior ao estándar facturaranse como 2 unidades. O consumo de electricidade está incluído no prezo. Non inclúe os gastos por servizos, limpeza ou mantemento derivados do uso da máquina, que correrán a cargo da EF.

SB-9	LOCAL PARA O PERSOAL DE SERVIZOS A BORDO
DESCRICIÓN	Arrendamento de locais para o persoal de servizos a bordo das EE.FF. de Viaxeiros e Mercadorías. É considerado persoal de servizo a bordo: maquinistas, interventores e tripulacións
RÉXIME DE PRESTACIÓN	As EE. FF. realizarán este servizo en Autoprestación no espazo arrendado polo administrador de infraestruturas.
CONDICIÓN DE SERVIZO	O administrador de infraestruturas facilitará ás distintas EE.FF. locais situados para que poidan atender o seu persoal de a bordo na medida en que estas definan. Así mesmo, nalgúnhas estacións, cando non se dispoña de locais, o administrador de infraestruturas poderá facilitar espazos para que as Empresas Ferroviarias instalen un módulo no que prestar o servizo. Estes módulos deberán contar coa aprobación do administrador de infraestruturas. Os locais destinados á atención do persoal de servizos a bordo estarán identificados no plano de Servizos Comerciais das EE.FF. que se porá á súa disposición cando o solicitaren. O local disporá de tomas eléctricas para a instalación dos equipamentos propios da EF. No interior do local, a EF poderá instalar todo o mobiliario e equipamento que considere necesarios para a atención do seu persoal de servizos a bordo. Non se autoriza a instalación de soportes propios de información fóra do local ou situados na súa fachada para a súa visualización desde o exterior do local, agás a identificación corporativa da empresa. Se fose necesario realizar obras de adecuación no interior do local, requirirase a aprobación do proxecto visado de forma expresa polo administrador de infraestruturas ferroviarias.
SOLICITUDES	Anuais e plurianuais, consonte o establecido no procedemento. A solicitude de longa duración, como máximo a do Acordo Marco. Ao ser un servizo básico, garátese polo menos un local para o persoal de servizo a bordo en todas as EE.FF. que o soliciten e teñan parada comercial na estación, quedando o resto de espazos suxeitos a dispoñibilidade.
CRITERIOS DE PRIORIDADE	Os contemplados no procedemento. No caso de que algunha EF, á hora de realizar a solicitude de novos espazos, locais ou servizos, xa tivese algún consolidado por estar prestando servizo previamente, estes elementos teranse en conta nas novas asignacións, na porcentaxe que representen.
CONDICIÓN ECONÓMICAS	A unidade de facturación é €/m2-mes. Prezos especificados no apartado 7.3.2.4. Non inclúe os gastos por consumos, subministracións, servizos ou mantemento derivados do uso do local, que correrán a cargo da EF. Correrán a cargo do arrendatario todos os tributos que graven ou poidan gravar a actividade que se vaia desenvolver no local arrendado. En especial, farase cargo do Imposto sobre Bens Inmóveis que corresponda.
CAMBIOS PREVISTOS	Nalgúnhas estacións, os locais adxudicados poden verse afectados polas obras de ampliación e mellora desas estacións. Neste caso, o administrador de infraestruturas facilitará, se for necesario, locais alternativos para prestar o servizo..

SB-10	SERVIZO ADIF ACERCA DE ASISTENCIA A PERSOAS CON DISCAPACIDADE OU MOBILIDADE REDUCIDA NAS ESTACIÓNS		
DESCRICIÓN	Posta a disposición das Empresas Ferroviarias dun servizo para facilitar a accesibilidade das persoas con discapacidade e/ou mobilidade reducida nas estacións, para axudalas no tránsito por estas e utilizando para iso medios mecánicos ou mediante o acompañamento persoal, tanto en estacións con servizo permanente como puntual. Nas estacións con servizo puntual inclúe a subida ou baixada do viaxeiro do tren e, de ser necesario, o acomodo na súa praza coa ancoraxe e desancoraxe da cadeira de rodas no lugar establecido para tal efecto. O alcance do servizo realízase en función da evolución do tráfico ferroviario, das necesidades das Empresas Ferroviarias e das solicitudes das Asociacións de persoas con discapacidade e as distintas Administracións Públicas.		
RÉXIME DE PRESTACIÓN	Por Adif		
CONDICIÓNS DE SERVIZO	En cada unha das estacións estará definido un punto de encontro para recibir e acoller os clientes. O administrador de infraestruturas definirá os medios polos que ten que recibir a información das Empresas Ferroviarias para coñecer en todo momento en que estacións, para que trens e que necesidade de asistencia se ten que prestar. O servizo de asistencia a persoas con discapacidade ou mobilidade reducida incluírá as seguintes modalidades: • Servizo permanente: Prestarase en estacións que contan cun Asistente de Mobilidade de maneira presencial de forma continua durante todo o horario de apertura comercial da estación. Cubriranse as solicitudes de asistencia cunha antelación de ata 30 minutos antes da saída do tren. No anexo 1, incluído no apartado 7.3.15, están detalladas as estacións onde se presta este servizo. (*) Na estación de Madrid Chamartín - Clara Campoamor, como consecuencia das obras que está a realizar ADIF - Alta Velocidade, segundo se informou ás EE.FF. afectadas, experimentouse un aumento nos itinerarios e encamiñamentos que se deben realizar desde o centro de ADIF ACERCA, ata a localización dos trens, o que se traduce nun tempo de execución máis longo para as asistencias. En consecuencia, nesta estación só se poden cubrir as solicitudes de asistencia realizadas cunha antelación de 45 minutos antes da saída do tren • Servizo puntual: Préstase en estacións que non dispoñen de Asistente de Mobilidade de maneira presencial, senón que o Asistente acode á estación para realizar unha asistencia previa solicitude das Empresas Ferroviarias cunha antelación mínima de 12 horas á saída do tren. Inclúe a subida ou baixada do viaxeiro ao tren e, se for necesario, o acomodo na súa praza coa ancoraxe e desancoraxe da cadeira de rodas no lugar establecido para iso. No anexo 2, incluído no apartado 7.3.15, están detalladas as estacións onde se presta este servizo. Os servizos serán prestados tanto na estación de orixe da viaxe como na de chegada.		
SOLICITUDES	Coa maior antelación posible e, polo menos, cos tempos sinalados para as modalidades permanentes e puntuais.		
CRITERIOS DE PRIORIDADE	Garántense todas a asistencias que cumpran cos prazos establecidos e, na medida do posible, o principio básico do servizo será que un viaxeiro con discapacidade ou mobilidade reducida nunca poderá deixar de ser atendido se así o solicita.		
CONDICIÓNS ECONÓMICAS	Unidade de facturació:	Servizo Permanente: €/viaxeiro equivalente Servizo Puntual: €/Asistencia	Prezos especificados no apartado 7.3.2.4.
CAMBIOS PREVISTOS	A evolución do tráfico polas EE.FF. pode afectar á demanda prevista en termos de volume de viaxeiros subidos e baixados. Esta circunstancia pode requirir a adopción, por parte do administrador de infraestruturas, de medidas de optimización e racionalización na prestación deste servizo. Entre as posibles medidas a adoptar destacan as seguintes: • Unha adecuación dos recursos postos a disposición en función da demanda prevista. • Unha ampliación do prazo para a prestación do servizo en estacións permanentes. • O cambio da modalidade de prestación do servizo podendo determinarse, en función da demanda, que estacións con servizo de asistencia permanente pasan a ofrecer asistencia puntual ou viceversa.		

SERVIZOS AUXILIARES

OFERTA DE SERVICIOS

Pode que as EE.FF., unha vez obtida a adxudicación de capacidade de infraestrutura, teñan que prestar determinados servizos nas estacións de viaxeiros para realizar as súas operacións comerciais vinculadas ao transporte ferroviario.

As empresas ferroviarias que desexen levar a cabo un servizo que poida ser considerado auxiliar deberán dirixirse á sede electrónica do administrador de infraestruturas para que se poidan analizar os espazos dispoñibles e a súa compatibilidade co funcionamento do conxunto da estación.

Nos supostos en que o administrador de infraestruturas accedese a que a empresa ferroviaria poida realizar o servizo solicitado como auxiliar, estas deberán efectuar a pertinente solicitude de capacidade, segundo o determinado procedemento establecido para o efecto, ao poderse requirir a utilización de espazos (locais, naves, plataformas...) na estación.

O administrador de infraestruturas asignará a capacidade conforme a criterios transparentes e non discriminatorios.

O administrador de infraestruturas non terá a obriga de prestar os servizos auxiliares demandados, pero se ofrece a súa realización a algunha empresa ferroviaria, deberá prestalos de forma non discriminatoria a calquera empresa ferroviaria que os solicite.

Oferta:

SERVIZOS AUXILIARES	ESTACIÓNS DE TRANSPORTE DE VIAXEIROS
SX-4	Espazos para prestar servizos de atención e información puntual
SX-5	Espazo para almacenamento de equipamentos móbiles
SX-6	Punto de control de acceso ás plataformas
SX-7	Espazo para punto de atención de última hora
SX-8	Armarios en Vestiario de uso compartido
SX-9	Xestión de Obxectos Perdidos
SX-10	Local para atención a clientes
SX-12	Servizo de ADIF ACERCA de Asistencia a persoas con discapacidade ou mobilidade reducida para a subida e baixada de trens



DESCRIPCIÓN DE OFERTA DE SERVICIOS

A descrición, requisitos, condicións de prestación, etc. de cada servizo recóllese de maneira individualizada nas súas correspondentes fichas descritivas.

SX-4	ESPAZOS PARA PRESTAR SERVICIOS DE ATENCIÓN E INFORMACIÓN TEMPORAL
DESCRIPCIÓN	Arrendamento de espazos para que as EE.FF. poidan proporcionar exclusivamente servizo de información e atención puntual aos seus clientes.
RÉXIME DE PRESTACIÓN	As EE.FF. realizarán este servizo en Autoprestación no espazo arrendado polo administrador de infraestruturas.
CONDICIÓN DE SERVIDO	O administrador de infraestruturas poderá proporcionar ás distintas EE. FF. os espazos destinados á colocación de mostradores, bandeiras, etc. Os espazos poderán dispor, a petición do cliente, de tomas eléctricas para a instalación de equipamento propio da EF. Requírese autorización, de forma expresa, do administrador da infraestrutura, para o tipo de mostrador ou bandeira que se vaia instalar. Non se poderán instalar mostradores ou bandeiras que ocupen un espazo superior a 4 m2. A montaxe, desmontaxe e almacenamento, se é necesario, así como a limpeza e mantemento, deberán ser realizadas pola EF.
SOLICITUDES	Anuais, mensuais, diarias e por horas segundo o establecido no procedemento.
CRITERIOS DE PRIORIDADE	Non aplicable
CONDICIÓN ECONÓMICAS	As unidades de facturación son as seguintes: • €/m2-mes • €/m2-día • €/m2-hora (mínimo unha hora) • Prezos especificados no apartado 7.3.2.4 • O consumo de electricidade está incluído no prezo. • O almacenamento de mostradores ou bandeiras non está incluído en caso de que fose requirido polo cliente. • Non se inclúe servizo específico de vixilancia, polo que non se ofrece a custodia dos obxectos instalados.

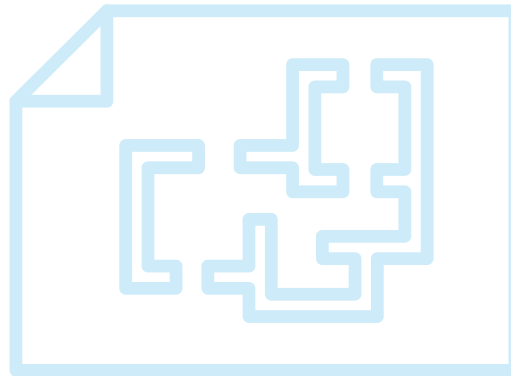
SX-5	ESPACIO EN PLATAFORMAS PARA ALMACENAMIENTO DE EQUIPAMENTOS MÓBILES
DESCRIPCIÓN	Arrendamento de espazos con pouca visibilidade en plataformas onde as EE.FF. poderán almacenar equipos móviles para a realización de actividades complementarias ao servizo de transporte de viaxeiros.
RÉXIME DE PRESTACIÓN	As empresas ferroviarias xestionarán en Autoprestación os espazos arrendados polo administrador de infraestruturas.
CONDICIÓN DE SERVIZO	O administrador de infraestruturas poderá facilitar ás distintas EE.FF. os espazos en plataformas destinados a almacenar equipamentos móviles (ex.: maquinaria de limpeza ou outros elementos móviles,...) Cando as EE. FF. instalen un módulo, ou pechen o espazo destinado a este servizo, o proxecto deberá ser aprobado polo administrador de infraestruturas. Nalgúns casos, excepcionalmente, poderase dispor dun espazo dentro da sala de embarque co exclusivo propósito de gardar os propios artigos da Empresa Ferroviaria para realizar o check in ou para o medidor de maletas. Neste caso, nese espazo, a Empresa Ferroviaria deberá instalar un armario para gardar todos estes elementos fóra da vista dos viaxeiros, cando non os estean usando. Neste caso, as dimensións do armario non poderán superar os 2 m2. O deseño deberá ser aprobado por ADIF - Alta Velocidade. Cando non sexa posible dispoñer deste espazo na sala de embarque, os elementos de check in e medidores de maletas deberán gardarse en calquera dos outros espazos dos que dispón a Empresa Ferroviaria As EE.FF. deberán cumprir as Normas de Seguridade e dos Procedementos de Execución e Seguimento de Actividades establecidos polo administrador de infraestruturas ferroviarias.
SOLICITUDES	Anuais e plurianuais, consonte o establecido no procedemento. En todo caso, nas solicitudes de longa duración, o prazo de vixencia será, como moito, o Acordo Marco.
CRITERIOS DE PRIORIDADE	Os contemplados no procedemento.
CONDICIÓN ECONÓMICAS	A unidade de facturación é €/m2-mes. Prezos especificados no apartado 7.3.2.4. Cando forren precisas tomas eléctricas, a instalación das acometidas que foren necesarias correrá por conta da EE.FF. Non se inclúe o consumo eléctrico. Non se inclúe servizo específico de vixilancia, polo que non se ofrece a custodia dos obxectos almacenados.

SX-6	CONTROL COMERCIAL PREVIO DE ACCESO A TRENS
DESCRICIÓN	Realización de operacións de control comercial de acceso a trens por parte das EE.FF.
RÉXIME DE PRESTACIÓN	As EE.FF. poderán utilizar, se for o caso, os elementos facilitados polo administrador de infraestruturas para a realización deste servizo en Autoprestación.
CONDICIÓN DE SERVIZO	O administrador de infraestruturas poderá facilitar ás distintas EE.FF. un mostrador para que poidan realizar o control preventivo das condicións de contratación de transporte do cliente previo ao acceso e embarque a trens. Estes mostradores poderán ser fixos ou móbiles. Igualmente, as EE. FF. poderán utilizar elementos de apoio da súa propiedade para realizar mellor as operacións (bandeiras, orientadores de fluxos, etc.). En ningún caso estes elementos de apoio incorporarán publicidade sobre os produtos ou servizos ofrecidos polas EE.FF. As EE.FF. disporán dun máximo de 30 minutos para realizar este control previo á saída do tren.
SOLICITUDES	Anuais, por estación e rango de numeración de trens.
CRITERIOS DE PRIORIDADE	Non aplicable.
CONDICIÓN ECONÓMICAS	A unidade de facturación é €/tren. Prezos especificados no apartado 7.3.2.4



SX-7	PUNTO DE ATENCIÓN DE ULTIMA HORA
DESCRICIÓN	Arrendamento de espazo para que as EE.FF. poidan prestar servizos auxiliares de información ao viaxeiro, atención ao cliente, atención de última hora, etc.
RÉXIME DE PRESTACIÓN	As EE.FF. xestionarán este servizo en Autoprestación nos espazos arrendados polo administrador de infraestruturas.
CONDICIÓN DE SERVICIO	O administrador de infraestruturas poderá facilitar ás distintas EE.FF. mostradores nas zonas de embarque para que poidan prestar este servizo. Estes elementos poderán ser fixos ou móbiles. Os espazos disporán de tomas eléctricas e de comunicacións para a instalación dos equipamentos propios da EF. Haberá dúas posibilidades de punto de atención de última hora: • Espazo de ata 2 m2 (para a instalación de mostrador) en zonas de embarque ou próximas. Neste caso poderán ser fixos ou móbiles. • Espazo de ata 15 m2 fóra das zonas de embarque para a instalación dun mostrador ou espazo de atención ao cliente.
SOLICITUDES	O tipo de solicitude pode ser anual ou plurianual. En todo caso, nas solicitudes de longa duración, o período de vixencia será, como máximo, o Acordo Marco.
CRITERIOS DE PRIORIDADE	Os contemplados no procedemento. No caso de que algunha EF, á hora de realizar a solicitude de novos espazos, locais ou servizos, xa tivese algún consolidado por estar prestando servizo previamente, estes elementos teranse en conta nas novas asignacións, na porcentaxe que representen.
CONDICIÓN ECONÓMICAS	As unidades de facturación son:: • €/mostrador-mes, para espazos de ata 2 m2 en zonas de embarque. • €/m2-mes, para espazos de ata 15 m2 fóra das zonas de embarque. Prezos especificados no apartado 7.3.2.4. Nos mostradores móbiles de ata 2 m2 inclúese o consumo eléctrico. Os mostradores de 2 m2 e 15 m2 fixos non inclúen o consumo eléctrico. Non se inclúe servizo específico de vixilancia, polo que non se ofrece a custodia dos obxectos instalados. O consumo de datos non está incluído.

SX-8	ARMARIO EN VESTIARIO DE USO COMPARTIDO
DESCRICIÓN	Utilización de módulos de armarios en vestuario non atendido e de uso compartido para o persoal operativo das EE.FF.
RÉXIME DE PRESTACIÓN	Por parte do administrador de infraestruturas mediante o arrendamento de armarios.
CONDICIÓN DE SERVIZO	O administrador de infraestruturas poderá facilitar ás distintas EE.FF. armarios individuais en vestiarios compartidos. Os espazos estarán en locais pechados, totalmente rematados e poderán contar con sistema de control de accesos. Os armarios estarán numerados para a súa identificación, disporán de pechadura, e facilitarase a clave de acceso ou entregaranse dúas chaves por armario. O vestuario contará con bancos, perchas e tomas eléctricas, auga quente e fría. O mantemento e limpeza dos vestiarios de uso compartido correrá a cargo do administrador de infraestruturas ferroviarias. O administrador de infraestruturas non será responsable do contido dos armarios.
SOLICITUDES	Anuais e plurianuais, consonte o establecido no procedemento. En todo caso, nas solicitudes de longa duración, o prazo de vixencia será, como máximo, o Acordo Marco.
CRITERIOS DE PRIORIDADE	Os contemplados no procedemento.
CONDICIÓN ECONÓMICAS	A unidade de facturación é de €/armario-mes. Prezos especificados no apartado 7.3.2.4. O consumo de electricidade está incluído no prezo.



SX-9	XESTIÓN DE OBOXTOS PERDIDOS
DESCRICIÓN	Xestión de obxectos perdidos polos clientes entregados nas estacións de destino final dos trens que se entregarán ao seu propietario ou á persoa autorizada por el mediante a debida acreditación.
RÉXIME DE PRESTACIÓN	Polo administrador de infraestruturas.
CONDICIÓN DE SERVIZO	O administrador de infraestruturas garantirá a trazabilidade do obxecto perdido dende o seu depósito pola E.F. ata a entrega final ao seu propietario ou baixa e entrega por abandono á Administración Local correspondente. Para favorecer a recuperación dos obxectos polos seus propietarios, as EE.FF. entregarán nas estacións de final de percorrido dos trens os obxectos localizados canto antes. Os obxectos que contiveren documentación persoal serán entregados aos Corpos e Forzas de Seguridade do Estado. Non se admitirá a recepción de produtos perecedoiros.
SOLICITUDES	Anuais.
CRITERIOS DE PRIORIDADE	Non aplicable.
CONDICIÓN ECONÓMICAS	A unidade de facturación é: €/mes por categoría de estación. Prezos especificados no apartado 7.3.2.4.



SX-10	LOCAL PARA ATENCIÓN PREFERENTE A CLIENTES
DESCRICIÓN	Arrendamento de locais para que as EE.FF. presten o servizo de atención preferente aos seus clientes.
RÉXIME DE PRESTACIÓN	As EE.FF. prestarán este servizo aos seus clientes nas seguintes estacións en réxime de Autoprestación: Alicante Terminal, Barcelona Sants, Camp de Tarragona, Córdoba, Girona, Lleida Pirineus, Madrid Chamartín Clara Campoamor, Madrid Puerta Atocha Almudena Grandes, Málaga María Zambrano, Sevilla Santa Justa, Valencia Joaquín Sorolla, Valladolid e Zaragoza Delicias.
CONDICIÓN DE SERVICIO	As EE.FF. poderán prestar un servizo de atención preferente aos seus clientes en salas dedicadas a tal fin. As salas destinadas a esta atención preferente identificaranse no plan de Servizos Comerciais das EE.FF., que serán postos a disposición delas cando o soliciten. As salas disporán de tomas eléctricas e de comunicacións para a instalación dos equipamentos propios da EF. No interior do local, a EF poderá instalar todo o mobiliario e equipamento que considere necesario para a prestación de servizos. Se fose necesario realizar obras de adecuación no interior do local, requirirase a aprobación do proxecto visado de forma expresa polo administrador de infraestruturas ferroviarias.
SOLICITUDES	Anuais e plurianuais, consonte o establecido no procedemento. En todo caso, as solicitudes de longa duración terán un período de vixencia que será como máximo o do Acordo Marco.
CRITERIOS DE PRIORIDADE	Os contemplados no procedemento
CONDICIÓN ECONÓMICAS	A unidade de facturación é €/m2-mes. Prezos especificados no apartado 7.3.2.4 Non inclúe os gastos por consumos, subministracións, servizos, limpeza ou mantemento derivados do uso do local, que correrán a cargo da EF. Correrán a cargo do arrendatario todos os tributos que graven ou poidan gravar a actividade que se vaia desenvolver no local arrendado. En especial, farase cargo do Imposto sobre Bens Inmóbles que corresponda.
CAMBIOS PREVISTOS	Nalgunhas estacións, os locais adxudicados poden verse afectados polas obras de ampliación e mellora desas estacións. Neste caso, o administrador de infraestruturas facilitará, se for posible, locais alternativos para prestar o servizo.

SX-12	SERVIZO ADIF ACERCA DE ASISTENCIA A PERSOAS CON DISCAPACIDADE OU MOBILIDADE REDUCIDA PARA A SUBIDA E BAIXADA DE TRENS	
DESCRICIÓN	Posta a disposición das Empresas Ferroviarias dun servizo para facilitar a accesibilidade aos trens ás persoas con discapacidade ou mobilidade reducida, axudándoas na subida e baixada dos mesmos e no seu acomodo nas súas prazas e, se for necesario, a ancoraxe e desancoraxe das cadeiras de rodas no lugar establecido para tal efecto mediante medios mecánicos ou mediante acompañamento persoal.	
RÉXIME DE PRESTACIÓN	Por Adif, previa solicitude e formalización do correspondente contrato coa EF.	
CONDICIÓNS DE SERVIZO	En cada unha das estacións estará definido un punto de encontro para recibir e acoller os clientes. O administrador de infraestruturas definirá os medios polos que ten que recibir a información das Empresas Ferroviarias para coñecer en todo momento en que estacións, para que trens e que necesidade de asistencia se ten que prestar. O servizo de asistencia a persoas con discapacidade ou mobilidade reducida incluírá: Servizo permanente: Será prestado en estacións que teñen cun Asistente de Mobilidade de maneira presencial de forma continua durante todo o horario de apertura comercial da estación. Cubriranse as solicitudes de asistencia cunha antelación de ata 30 minutos antes da saída do tren. No anexo 1, incluído no apartado 7.3.15, están detalladas as estacións onde se presta este servizo. Os servizos serán prestados tanto na estación de orixe da viaxe como na de chegada.	
SOLICITUDES	Coa maior antelación posible e, polo menos, cos tempos sinalados para a modalidade de servizo permanente.	
CRITERIOS DE PRIORIDADE	Garántense todas a asistencias que cumpran cos prazos establecidos e, na medida do posible, o principio básico do servizo será que un viaxeiro con discapacidade ou mobilidade reducida nunca poderá deixar de ser atendido se así o solicita.	
CONDICIÓNS ECONÓMICAS	A unidade de facturación é: €/viaxeiro equivalente	Prezos especificados no apartado 7.3.2.4.

CANON POR UTILIZACIÓN DAS INSTALACIÓNS DE SERVIZO

De conformidade co Artigo 96.1 da Lei 38/2015 do Sector Ferroviario, os administradores de infraestruturas ferroviarias percibirán das empresas ferroviarias que utilicen as liñas da Rede Ferroviaria de Interese Xeral, así como as estacións de transporte de viaxeiros, terminais de transporte de mercadorías e outras instalacións de servizo, o pagamento das taxas reguladas nesta sección, que recibirán o nome de canons ferroviarios.

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

O Consello de Administración de ADIF - Alta Velocidade, en uso das facultades que lle son atribuídas, na súa sesión celebrada o 30 de setembro de 2024, aprobou, logo de ditame do Consello de Estado, o regulamento para determinar as taxas ferroviarias, que foi publicado no B.O.E. núm. 260, do 28 de outubro de 2024, e cuxa entrada en vigor foi o 1 de novembro de 2024, e que foi incorporado á presente Declaración sobre a Rede.

Os canons devindicados desde a publicación do presente regulamento no Boletín Oficial do Estado (BOE), ata a súa entrada en vigor, rexeranse pola normativa vixente no momento da súa devindicación.

Así mesmo, o punto sete da Disposición Transitoria Primeira do Regulamento para determinar os canons ferroviarios, Subvención á Compensación de Tarifas ao Administrador de Infraestruturas Ferroviarias ADIF - Alta Velocidade, determina o seguinte:

"O Ministerio de Transporte e Mobilidade Sostible, en base ao establecido no convenio asinado coa Entidade Pública Empresarial ADIF - Alta Velocidade: "Convenio entre o Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible (Administración Xeral do Estado) e ADIF - Alta Velocidade, para a sostibilidade económica das infraestruturas ferroviarias que integran a súa rede, durante o período 2021-2025 do 26 de xullo de 2021 (publicado no Boletín Oficial do Estado núm. 185 do 4 de agosto de 2021), que contemplan achegas para compensar reducións de tarifas, compensará aos administradores de infraestruturas ferroviarias a diferenza entre os canons que estas entidades deberían percibir mediante a aplicación das cantidades unitarias previstas nos títulos II e III deste regulamento e as efectivamente satisfeitas polos obrigados ao pagamento como consecuencia das liquidacións emitidas coas cantidades unitarias establecidas nesta disposición transitoria".

O importe dos canons esixidos pola utilización de instalacións de servizo de titularidade dos administradores xerais de infraestruturas ferroviarias non superará o custo da súa prestación mais un beneficio razoable, en conformidade co artigo 96.5 da LSF



Constitúe o orzamento de feito dos canons recollidos no Art. 98 a utilización das instalacións de servizo cuxa xestión está reservada en exclusiva aos administradores xerais de infraestruturas, nas seguintes modalidades:

- A) Canon polo uso das estacións de transporte de viaxeiros (Modalidade A).
- B) Canon pola utilización doutras instalacións de servizos dos administradores xerais de infraestruturas (modalidade B).

Distínguense as seguintes modalidades do canon:

- **Modalidade B1** - Utilización de vías de apartado, formación de trens e manobra, mantemento, lavado, limpeza e subministración de combustible.
- **Modalidade B2** - Vías de estacións de viaxeiros utilizadas como vías de apartado.
- **Modalidade B3** – Vías utilizadas para realizar determinadas operacións distinguíndose, á súa vez, 2 tipoloxías:

1º Tipo A: Limpeza do tren interior ou exterior mínimo (frontais e cristais de portas e ventás).

2º Tipo B: : Operacións de carga e descarga de servizos a bordo, utilización de tomas de auga, utilización de instalacións de combustible, utilización de tomas eléctricas, utilización de instalacións de baleirado WC e equipos utilizados.

- C) Canon por utilización de puntos de carga titularidade dos administradores xerais de infraestrutura (Modalidade C). Esta modalidade inclúe a utilización das vías de carga e descarga de mercadorías.

Estes canons non inclúen o servizo de subministración de enerxía eléctrica, auga, gasóleo, teléfono nin ningunha outra subministracións ou servizo, sendo a conta do obrigado os gastos por consumos ou subministracións que facilite ou preste o administrador de infraestruturas ferroviarias.

Para utilizar as instalacións de servizo nas modalidades B e C será necesaria a obtención de capacidade na instalación, que será solicitada polo obrigado ao administrador de infraestruturas ferroviarias, agás no caso da utilización de vías en estacións de viaxeiros como vías de apartado. O administrador de infraestruturas poderá adxudicar a capacidade por vías completas, por períodos de uso continuado de anos ou meses, ou por períodos puntuais de horas ou días, mediante o procedemento correspondente, que será publicado na declaración sobre a rede. En ningún caso poderá ser cedida a terceiras partes a capacidade adxudicada.

Para utilizar as vías nas estacións de viaxeiros como vías de apartado, os administradores de infraestruturas utilizarán os gráficos de ocupación de vías en estacións.

Nas modalidades B e C, sempre que non estea saturada, a instalación poderá ser utilizada por varios adxudicatarios durante o mesmo período de tempo, aínda que estea asignada inicialmente a un adxudicatario principal.

Os criterios de aplicación serán determinados polos administradores de infraestruturas.

As empresas ferroviarias que utilicen as instalacións de servizos correspondentes a cada modalidade estarán obrigadas a pagar este canon. Na modalidade B e C, tamén terán esa consideración outros candidatos, como os titulares de material rodante ferroviario, os axentes de transporte, os cargadores, os operadores de transporte combinado, así como outros provedores de servizo.

O período impositivo coincide co mes natural.

A devindicación prodúcese o último día do período impositivo.

Estas modalidades serán imputadas ao período impositivo no que se utilicen ou se puidesen utilizar as instalacións de servizo.

As notificacións das liquidacións dos canons ferroviarios practicaranse preferentemente por medios electrónicos e, sexa como for, cando o interesado estea obrigado a recibilas por esta vía.

O pagamento efectuarase no prazo de vinte días útiles desde que se produza a notificación mediante transferencia bancaria á conta da entidade de crédito que preste o servizo de caixa a esta Administración e que virá indicada na liquidación. O pagamento considérase efectuado na data en que se dea entrada ao importe correspondente na conta indicada nos termos do Artigo 37 do Regulamento Xeral de Recadación.

O período executivo de recadación comeza o día seguinte ao do vencemento do prazo sinalado anteriormente. As recargas do período executivo son devindicadas co inicio deste período (en conformidade co disposto na Lei Xeral Tributaria e na Lei Xeral Orzamentaria).

Para determinar a contía dos canons regulados no artigo 98 serán de aplicación os seguintes criterios, aos que se poderá incorporar un beneficio razoable:

A) CANON POLA UTILIZACIÓN DE ESTACIÓNS DE TRANSPORTE DE VIAXEIROS (MODALIDADE A)

Mediante esta modalidade, repercutiranse os custos asociados ao mantemento e conservación das estacións, custos de reposición, así como os gastos económicos e os asociados á prestación de servizos de recepción obrigatoria que sexan imprescindibles para o uso das estacións, como os de información sobre localización de servizos e trens, climatización, limpeza, vixilancia e control de seguridade dos viaxeiros e as súas equipaxes. Para estes efectos, a declaración sobre a rede poderá incluír unha clasificación de estacións por categorías derivadas dos servizos nelas prestados.

Para unha repercusión de custos máis precisa, teranse en conta os tipos de trens e os tipos de paradas e se estas se realizan fóra do horario de apertura das estacións.

As contías serán aplicables por cada parada na estación de trens que estean a realizar servizo de transporte de viaxeiros ou por hora ou fracción de tempo de apertura extraordinaria das estacións, e publicaranse na declaración sobre a rede.

Para determinar esta modalidade de canon, os administradores de infraestruturas considerarán criterios que teñan en conta a intensidade de uso das estacións de viaxeiros, en función do número de pasaxeiros subidos e baixados nela.

O uso das estacións de transporte de viaxeiros constitúe o orzamento de feito, en conformidade co disposto no artigo 98.1 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario.

A cota íntegra determinarase en función da categoría das estacións publicada nesta Declaración sobre a Rede, en función dos criterios de clasificación recollidos no anexo III do Regulamento de determinación dos canons ferroviarios e, adicionalmente, por cada parada na estación de trens que estean a realizar servizo de transporte de viaxeiros, tendo en conta a intensidade de uso das estacións de viaxeiros, en función do número de viaxeiros subidos e baixados nela e, no caso de apertura extraordinaria da estación, o horario de apertura (hora ou fracción), baseándose nas seguintes tarifas:

A tarifa para aplicar a unha estación para cada viaxeiro subido ou baixado pasará a ser a correspondente á categoría inmediatamente inferior cando o número de servizos básicos prestados sexa igual ou inferior ao número de servizos básicos incluídos na categoría inferior mais a metade da diferenza ata o número de servizos básicos da categoría superior. Unha vez reclasificada na categoría inferior, o proceso repetirase se o número de servizos prestados así o determina.

Se un servizo básico non é prestado cos medios habituais, pero continúa a prestarse en situación "degradada", é dicir, é prestado en todo caso, computarase dentro do número de servizos básicos prestados. O administrador de infraestruturas notificará aos operadores ferroviarios esta circunstancia así que sexa coñecida.

A modificación do canon non será aplicable á categoría 5, por ser esta a categoría inferior.

A contía desta modalidade de canon calcularase:

- a) En estacións de categoría 1, 2, 3, 4 ou 5, multiplicando a tarifa unitaria polo número de paradas, tendo en conta a categoría da estación, o tipo de parada e o tipo de tren, e en función das seguintes tarifas

Nas Táboas de Referencia, atópanse clasificadas as Estacións por categorías.

CANON POLA UTILIZACIÓN DE ESTACIÓNS DE TRANSPORTE DE VIAXEIROS · MODALIDADE A				
CLASIFICACIÓN ESTACIÓN	TIPO PARADA	LONGA DISTANCIA	INTERURBANO	URBANO-SUBURBANO
	€/PARADA TREN			
1	DESTINO	164,0000	33,7842	8,1082
	INTERMEDIA	63,7800	13,1383	3,1532
	ORIXE	182,2200	37,5380	9,0091
2	DESTINO	78,1100	16,0904	3,8617
	INTERMEDIA	30,3800	6,2574	1,5018
	ORIXE	86,7900	17,8782	4,2908
3	DESTINO	75,2111	15,0422	3,6101
	INTERMEDIA	29,2487	5,8497	1,4039
	ORIXE	83,5678	16,7136	4,0113
4	DESTINO	33,4830	6,6966	1,6072
	INTERMEDIA	13,0212	2,6042	0,6250
	ORIXE	37,2034	7,4407	1,7858
5	DESTINO	13,4793	2,6959	0,6470
	INTERMEDIA	5,2419	1,0484	0,2516
	ORIXE	14,9770	2,9954	0,7189



A tarifa anterior aumentará tendo en conta a intensidade de uso da estación. Para tal efecto, computarase os viaxeiros subidos e baixados declarados polas Empresas

Ferrovias de viaxeiros en cada parada na estaci3n, diferenciando por tipo de viaxeiro, multiplicados polas seguintes tarifas:

CANON POLA UTILIZACI3N DE ESTACI3NS DE TRANSPORTE DE VIAXEIROS (INTENSIDADE DE USO INSTALACI3NS ESTACI3NS DE VIAXEIROS)			
€/VIAXEIRO SUBIDO E BAIXADO	LONGA DISTANCIA	INTERURBANO	URBANO-SUBURBANO
	0,4084	0,0871	0,0209

Onde:

CI: Cont3a 3ntegra.

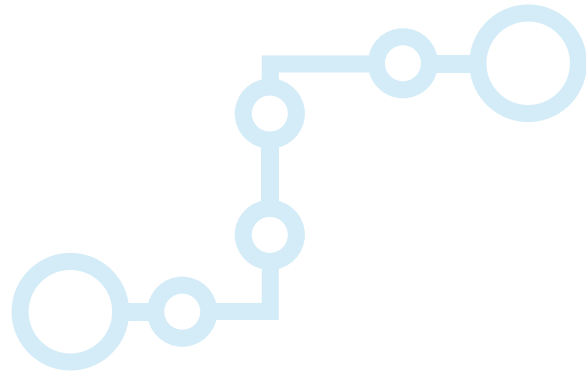
P: Paradas 3 o importe resultante de multiplicar a tarifa unitaria de cada parada, segundo a categor3a da estaci3n, tipo de parada e tipo de tren, polo n3mero de paradas mensuais que realiza cada tren.

FI: Factor de Intensidade de uso das instalaci3ns de estaci3ns, que se calcular3 en funci3n do n3mero de viaxeiros subidos e baixados declarados mensualmente polas compa3as ferroviarias en cada parada de estaci3n, multiplicado pola tarifa segundo o tipo de viaxeiro.

- b) En estaci3ns da categor3a 6, aplicando a cada n3cleo de proximidade as cont3as unitarias resultantes dos custos de explotaci3n do conxunto de estaci3ns desta categor3a por n3cleo de proximidade.

O cano 3 establecido por li3a ou n3cleo de proximidade e ano, co pagamento fraccionado en doce mensualidades da seguinte forma:

CANON POR LA UTILIZACI3N DE ESTACIONES DE VIAJEROS · CATEGOR3A 6	
N3CLEO	IMPORTE MENSUAL: EUROS
Asturias	7.046
Barcelona	59.783
Bilbao	24418
C3diz	291
Madrid	274.035
M3laga	26.728
Murcia	3.733
San Sebasti3n	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
Le3n (RAM)	3.376
TOTAL MENSUAL	472.212



- c) Por servizos f3ra do horario de apertura das estaci3ns, a cota 3ntegra calcularase multiplicando a tarifa unitaria que figura deseguido polo n3mero de horas ou fracci3n

de apertura extraordinaria das estacións, segundo a categoría da estación.

Esta modalidade aplicarase nos casos de circulación de trens especiais de viaxeiros, con parada en estacións fóra do seu horario de apertura e peche que xeren a necesidade dunha apertura extraordinaria destas.

Os horarios de apertura e peche das estacións de transporte de viaxeiros, excluídas estacións de proximidade e en largo métrico, están dispoñibles na páxina web do administrador de infraestruturas, como anexo á presente Declaración sobre a Rede.

As contías aplicables por hora e fracción son

CANON POR APERTURA EXTRAORDINARIA DE ESTACIONES	
CATEGORÍA ESTACIÓN	€/HORA
1	632
2	108
3	51
4	23
5	10
6	7

Nas Táboas de Referencia, as estacións están clasificadas por categorías.

Para determinar este canon, os obrigados ao pagamento deberán presentar unha declaración informativa mensual cos pasaxeiros subidos e baixados.

A declaración de información debe realizarse nun ficheiro cos datos e a estrutura seguinte:

- Número de tren 5 bytes.
 - Data viaxe formato YYYYMMDD 8 bytes.
 - Código operador 2 bytes.
 - Código Estación de subida 5 bytes.
 - Código Estación de baixada 5 bytes.
 - Número de viaxeiros 7 bytes.
 - Traxecto (Sempre D) 1 byte.
 - Tipo de tren 1 byte.
- L** - LD/AVE Longa Distancia / Alta Velocidade.
I - Interurbano.
U - Urbano.

CANON POLA UTILIZACIÓN DOUTRAS INSTALACIÓNS DE SERVIZO (MODALIDADE B)

Mediante a modalidade referida á utilización de vías de apartado, de formación de trens e manobra, de mantemento, de lavado e limpeza e de subministración de combustible, repercutiranse os custos directamente asociados ao mantemento e reposición das instalacións utilizadas. A súa contía dependerá do tipo das características da vía utilizada e do seu equipamento, do tempo de utilización, que poderá ficar establecido por anos, meses, días ou horas autorizadas de utilización. Para unha repercusión de custos que permita unha xestión eficiente destas instalacións, a metodoloxía de cálculo incluírá un coeficiente de rendemento que permita aplicar descontos ou recargas en función deste tempo de uso.

Así mesmo, os administradores de infraestruturas poderán aprobar, publicándoo na Declaración sobre a Rede, a aplicación dunha bonificación por concorrência, cando a instalación sexa utilizada por un adxudicatario principal e un ou varios secundarios, e unha bonificación para apartado de material de longa duración, naquelas vías que se establezan adecuadas para iso.

Esta modalidade tamén poderá incluír, nos termos establecidos polos administradores xerais de infraestruturas e publicados na Declaración sobre a Rede, un engadido que sancione aqueles casos nos que, habendo capacidade adxudicada para unha instalación e período determinados, se cancele antes de finalizar o período adxudicado.

O catálogo de vías dispoñibles, a súas características e o seu equipamento serán publicados na Declaración sobre a Rede.

No caso de que as vías de viaxeiros sexan utilizadas como vías de apartado, para calcular o canon considerarase o tempo de estacionamento e o horario no que pode existir maior saturación na estación. Con carácter xeral, establécese un período de quince minutos durante o que o canon non será aplicable.

Para computar o tempo de estacionamento en plataformas, non se considerarán as paradas intermedias dun traxecto comercial, nin aquelas nos que o administrador de infraestruturas ferroviarias decida a permanencia do tren na vía de estacionamento.

Para liquidar o canon neste caso de utilización de vías como vías de apartado, o administrador de infraestruturas ferroviarias utilizará os gráficos de ocupación de vía en estacións por trens programados do último exercicio vixente, que estarán a disposición do obrigado ao pagamento.

Os custos imputables a esta modalidade de utilización de vías de estacións de viaxeiros como vías de apartado corresponden aos custos directamente asociados ao mantemento e conservación das instalacións utilizadas.

Os custos que se poderán repercutir nesta modalidade do canon de utilización de instalacións de servizo corresponden aos directamente asociados ao mantemento e conservación das instalacións, maquinaria e equipamentos empregados.

Constitúe o orzamento de feito, en conformidade co disposto no artigo 98.1 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, a utilización de vías de apartado, de formación e manobras de trens, de mantemento, de lavado e limpeza e subministración de combustible. Tamén se incluírá nesta modalidade a utilización de vías en estacións de viaxeiros como vías de apartado e para a realización de determinadas operacións.

Distínguense as seguintes modalidades do canon:

- a. **Modalidade B1** - Utilización de vías de apartado, formación de trens e manobra, mantemento, lavado, limpeza e subministración de combustible.
- b. **Modalidade B2** - Vías de estacións de viaxeiros utilizadas como vías de apartado.
- c. **Modalidade B3** – Vías utilizadas para realizar determinadas operacións, distinguindo, á súa vez, 2 tipoloxías:
 - 1º **Tipo A:** Limpeza do tren interior ou exterior mínimo (frontais e cristais de portas e ventás).
 - 1º **Tipo B:** Operacións de carga e descarga de servizos a bordo, utilización de tomas de auga, utilización de instalacións de combustible, utilización de tomas eléctricas, utilización de instalacións de baleirado WC e equipos utilizados.
- * **Para a modalidade B1**, a cota íntegra será a resultante de computar o importe pola utilización da vía completa autorizada, o importe asociado ao equipamento co que está dotado esa vía e o importe do equipamento opcional solicitado, aplicando o importe unitario de cada concepto polas unidades correspondentes, rateando para o período solicitado e afectado polo coeficiente de rendemento en función do tempo obxecto de autorización (anos, meses, días, horas), segundo a seguinte fórmula:

$$\text{Canon B1} = (\text{C base} + \text{C equipamento}) \times T \times K \text{ (formula d.1)}$$

§

Onde:

- **C base** = (Lonxitude da vía × C_{vía}) + (Lonxitude de catenaria × C_{catenaria}) + (n.º desvíos × C_{desvío})
- **C equipamento** = (Σ_{i=1}ⁿ Li * Cequipamientoslineaisi) + Σ_{i=1}ⁿ n_i o i * Cequipamientoslineaisi.
- **T** = N.º de anos autorizados para períodos anuais.
- **T** = N.º de meses autorizados/12 para períodos mensuais.
- **T** = N.º de días autorizados/365 para períodos por días.
- **T** = N.º de horas autorizadas/8760 para períodos por horas.
- **K** = Coeficiente de rendemento, que permite aplicar descontos/recargas en función do tempo obxecto de autorización, conforme coa seguinte táboa:

PERIODO DE USO CONTINUADO	COEFICIENTE DE RENDEMENTO
POR 4 ANOS	0,96
POR 3 ANOS	0,97
POR 2 ANOS	0,98
POR 1 ANO	1,00

PERIODO DE USO CONTINUADO	COEFICIENTE DE RENDEMENTO
POR MESES	1,35
POR DÍAS	2,00
POR HORAS	2,50

A contía mínima por utilización de instalacións de servizo para reabastecemento de combustible, para todos os puntos de subministración de combustible de ADIF - Alta Velocidade, fixos e móbiles, será de 3,7500 €.

A contía mínima pola utilización do resto de instalacións de servizo suxeitas a esta modalidade será o equivalente ao dun período mínimo de utilización de cada instalación de servizo de 4 horas.

Así mesmo, establécense Bonificacións por concorrencia, cando unha instalación sexa utilizada por un adxudicatario principal e un ou varios adxudicatarios secundarios e Bonificacións por apartado de material de longa duración, segundo o determinado na LSF.

Así como Adicións ou Penalizacións para os suxeitos pasivos que, após obter unha adxudicación de capacidade para determinada instalación e período, cancelen esa reserva antes da finalización do período adxudicado, segundo o determinado na LSF.

Para calcular o Compoñente Base establécense as seguintes contías:

CANON POR UTILIZACIÓN VÍAS DE APARTADO DE FORMACIÓN DE TRENS E MANOBRAS, DE MANTEMENTO, DE LAVADO E LIMPEZA E DE SUBMINISTRACIÓN DE COMBUSTIBLE, (MODALIDADE B)	
COMPOÑENTES BASE	
C Vía	5,4020 € / m de vía / año
C Catenaria	1,8260 € / m de catenaria / año
C Desvío Tipo I (manual)	564,7550 € / ud / año
C Desvío Tipo II (telemandado)	2,165,9540 € / ud / año
COMPOÑENTES DE EQUIPAMENTO ASOCIADOS Á VÍA	
C Corredor entrevías	1,1910 € / m de vía / año
C Iluminación vía	1,3680 € / m de vía / año
C Iluminación praia	2,0260 € / m de vía / año
C Rede de protección contra incendios	5,9530 € / m de vía / año
C Peirao de carga/descarga	52,4900 € / m de vía / año
COMPOÑENTES DE EQUIPAMENTO OPCIONAIS	
C Bandexa recollida graxas	521,5160 € / ud / año
C Bandexa recollida carburante	820,0490 € / ud / año
C Escaleiras de acceso a cabina	20,9450 € / ud / año
C Foso-piqueira de descarga	118,0500 € / ud / año
C Foso de mantemento (sen tomas)	188,3880 € / ud / año
C Rampla para carga/descarga	602,6130 € / ud / año
C Toma subministración de auga, eléctrico ou aire comprimido	43,7500 € / ud / año

a) Para esta modalidade do canon establécense as seguintes bonificacións:

1º Bonificación por concorrencia.

Cando unha instalación sexa utilizada por un adxudicatario principal e un ou varios adxudicatarios secundarios, o importe do canon calcularase do seguinte xeito:

Para os adxudicatarios secundarios, será o importe resultante de aplicar un coeficiente de uso K puntual á fórmula descrita anteriormente neste apartado:

$$\text{Canon B1} = (\text{Cbase Cequipamento}) \times T \times K$$

Para o adxudicatario principal, desde o momento en que a vía sexa utilizada na instalación por un segundo adxudicatario, o importe do canon será o resultado de aplicar á fórmula de cálculo anterior un coeficiente T igual á diferenza entre o tempo inicialmente adxudicado e o tempo concedido ao segundo ou segundo adxudicatarios. O resto dos parámetros manteranse segundo o cálculo inicial.

2º Bonificación para apartado de material de longa duración.

Para aquelas vías especialmente adecuadas para o apartado de material rodante ferroviario para longa duración, aplicarase un desconto ao canon desta Modalidade B1 nos compoñentes base, e que se indica no seguinte cadro, segundo a categoría da vía, segundo o establecido na Declaración sobre a Rede

VÍAS DE APARTADO	DESCONTO PORCENTAXE
CATEGORÍA I	0
CATEGORÍA II	50

b) Así mesmo, establécese unha recarga para os adxudicatarios que, após obter unha adxudicación de capacidade para determinada instalación e período, cancelen esa reserva antes da finalización do período adxudicado, quedando determinado deste xeito o importe da penalización:

1.º 1º Para aquelas instalacións sen capacidade reservada que foren solicitadas para un período de uso puntual por un día completo ou por horas:

- As cancelacións realizadas cunha antelación maior de 24 horas antes do uso da instalación non terán ningunha penalización.
- As cancelacións realizadas cunha antelación inferior a 24 horas antes do uso da instalación aboarán o cen por cen do canon.

2.º 2º Para aquelas instalacións con capacidade reservada que fosen solicitadas para un período de uso continuado ou ben para un período de uso puntual por días completos, as cancelacións deberán realizarse cunha antelación mínima de 30 días naturais e:

- Se non se utilizou o 50 por cento do período adxudicado, deberán aboar un importe mínimo equivalente ao 50 por cento do importe total do canon.
- Se se utilizou máis do 50 por cento do período adxudicado, non terán ningunha penalización.

- * Para a modalidade B2, a cota integral será a resultante de aplicar a cada tren a tarifa unitaria polo tempo de estacionamento en función do período horario e da categoría da estación.

Distínguense dous períodos horarios en función da saturación das estacións, o período de saturación ordinaria, comprendido entre as 5:00 horas e as 23:59 horas, e o período de menor saturación, comprendido entre as 0:00 horas e as 4:59 horas, para o que se establece unha tarifa reducida.

Esta modalidade aplicárase nos casos de circulación de trens especiais con parada en estacións fóra do seu horario de apertura e peche que xeren a necesidade dunha apertura extraordinaria destas.

Establécense as seguintes contías:

CATEGORÍA DE ESTACIÓN	SATURACIÓN ORDINARIA DE 5:00 H A 23:59 H TIPO DE ESTACIONAMENTO			SATURACIÓN BAIXA DE 00:00 H A 04:59 H TIPO DE ESTACIONAMENTO		
	A	B	C	A	B	C
	€/ TREN					
1	2,2458	3,3688	4,4917	1,1229	1,6844	2,2459
2	1,1229	1,6998	2,2458	0,5615	0,8499	1,1229

Nas Táboas de Referencia, as estacións están clasificadas por categorías.

TIPO DE ESTACIONAMENTO	
A	Por cada 5 minutos adicionais ou fracción entre 15 min. e 45 min.
B	Por cada 5 minutos adicionais ou fracción entre 45 min. e 120 min.
C	Por cada 5 minutos adicionais ou fracción a partir dos 120 min.

Con carácter xeral, establécese un período de quince minutos durante o que o canon non será aplicable.

Para computar o tempo de estacionamento en plataformas, non se considerarán as paradas intermedias dun traxecto comercial, nin aquelas nos que o administrador de infraestruturas ferroviarias decida a permanencia do tren na vía de estacionamento.

Para liquidar o canon neste caso de utilización de vías como vías de apartado utilizaranse os gráficos de ocupación de vía.

- * Para a modalidade B3, a cota íntegra será a resultante de aplicar a tarifa unitaria, determinada en función da categoría da estación e do tipo de operación que se vai realizar no tren, ao número de operacións de cada tipo realizadas durante o tempo de estacionamento.

CANON POR UTILIZACIÓN DE VÍAS EN ESTACIONES DE VIAJEIROS PARA REALIZAR DETERMINADAS OPERACIONES	
OPERACIÓN	EUROS
Operación limpeza de tren en estacións categoría 1-2.	0,6818
Operación limpeza de trens no resto de estacións.	0,5681
Carga e descarga a bordo do tren en estacións de categoría 1-2.	0,6722
Carga e descarga a bordo do tren no resto de estacións.	0,5601
PARA OUTRAS OPERACIONES	0,3947

Nas Táboas de Referencia, as estacións están clasificadas por categorías

O catálogo de vías dispoñibles, a súas características e o seu equipamento están detallados no anexo a esta Declaración sobre a Rede CANON POR UTILIZACIÓN



DE PUNTOS DE CARGA TITULARIDADE DOS ADMINISTRADORES XERAIS DE INFRAESTRUTURA, (MODALIDADE C)

Mediante esta modalidade repercutiranse os custos directamente asociados ao mantemento e reposición das vías de carga e descarga de mercadorías e o equipamento adicional que, se for o caso, poidan estar asociados a elas. Para iso utilizaranse os compoñentes base, bonificacións e penalizacións do canon de utilización de vías de apartado, de formación de tres e manobra, de mantemento de lavado e limpeza e subministración de combustible, aos que se lles engadirá o tipo de pavimento, coas contías determinadas polos administradores de infraestruturas e que serán publicadas na Declaración sobre a Rede.

Constitúe o orzamento de feito, en conformidade co disposto no artigo 98.1 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, a utilización de puntos de carga de titularidade dos administradores xerais de infraestruturas, que inclúe a utilización de vías carga e descarga de mercadorías.

Para utilizar estas instalacións de servizo será necesario obter capacidade na instalación, que será requirida polo obrigado ao pagamento ao administrador de infraestruturas.

O catálogo de puntos de carga dispoñibles, as características dos seus compoñentes básicos e o equipamento serán publicados na Declaración sobre a Rede.

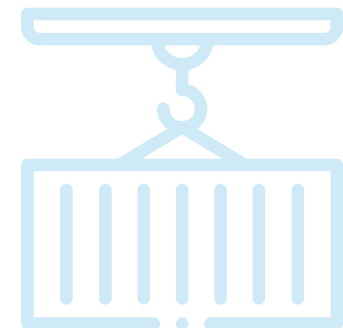
A cota íntegra desta modalidade será o resultado de computar o importe por utilización da vía completa autorizada, o compoñente asociado á utilización da franxa de superficie paralela á vía (praia), o importe asociado ao equipamento co que está dotado esa vía e o importe do equipamento opcional solicitado, aplicando o importe unitario de cada concepto polas unidades correspondentes, rateando para o período solicitado e afectado polo coeficiente de rendemento establecido.

$$\text{Canonc} = (\text{Cbase} + \text{Cequipamento}) \times T \times K$$

Onde:

$$\text{Cbase} = (\text{Lonxitude da vía} \times \text{Cvía}) + (\text{Lonxitude de catenaria} \times \text{Ccatenaria}) + (\text{n.º desvíos} \times \text{Cdesvío}) + (\text{Lonxitude de praia} \times \text{Cpavimento})$$

A contía mínima do canon para esta modalidade será o equivalente ao dun período mínimo de uso de 8 horas.



CANON POR UTILIZACIÓN DE PUNTOS DE CARGA TITULARIDADE DOS ADMINISTRADORES XERAIS DE INFRAESTRUTURAS (MODALIDADE C)

COMPONENTES BASE

C Vía	5,4020 € / m de vía / ano
C Catenaria	1,8260 € / m de catenaria / ano
C Desvío Tipo I (manual)	564,7550 € / ud - ano
C Desvío Tipo II (telemandado)	2.165,9540 € / ud / ano
C Praia Tipo I (formigón/lastre)	19,3400 € / m - ano
C Praia Tipo II (aglomerado)	11,2320 € / m - ano
C Praia Tipo III (pedrullas)	5,1910 € / m - ano

COMPOÑENTES DE EQUIPAMENTO ASOCIADOS Á VÍA

C Corredor entrevías	1,1910 € / m de vía / ano
C Iluminación vía	1,3680 € / m de vía / ano
C Iluminación praia	2,0260 € / m de vía / ano
C Rede de protección contra incendios	5,9530 € / m de vía / ano
C Peirao de carga/descarga	52,4900 € / m de vía / ano

COMPOÑENTES DE EQUIPAMENTO OPCIONAIS

C Bandexa recollida graxas	521,5160 € / ud / ano
C Bandexa recollida carburante	820,0490 € / ud / ano
C Escaleiras de acceso a cabina	20,9450 € / ud / ano
C Foso-piqueira de descarga	118,0500 € / ud / ano
C Foso de mantemento (sen tomas)	188,3880 € / ud / ano
C Rampla de carga/descarga	602,6130 € / ud / ano
C Toma subministración de auga, eléctrico, aire comprimido	43,7500 euros/ud/ano



7.3.2.3. DESCRIPCIÓN DAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DA INSTALACIÓN

FICHAS DESCRIPTIVAS DE INSTALACIÓNS DE SERVIZO

De conformidade co Artigo 4 do Regulamento de Execución (UE) 2017/2177, os explotadores das instalacións de servizo elaborarán unha descrición das instalacións de servizo e dos servizos dos que sexan responsables, que deberá incluír a información citada no dito artigo.

Para facilitar o acceso á información sobre as características técnicas das instalacións do servizo, o administrador de infraestruturas desenvolveu unha aplicación informática denominada PISERVI (Portal de Instalacións de Servizo), que está dispoñible na páxina web do administrador de infraestruturas como anexo a esta DR.

PISERVI permite acceder á información sobre as instalacións de servizo: terminais de carga, estacións de viaxeiros, instalacións de mantemento, cargadeiros privados, cambiadores de eixes, etc. mediante buscas selectivas a partir de criterios como: localización xeográfica, tipo de instalación, tipo de servizo, etc., o que facilita a planificación dos servizos ferroviarios por parte das empresas ferroviarias e outros operadores loxísticos.

Así mesmo, conta cun mapa interactivo da Rede Ferroviaria de Interese Xeral (RFIX) coa capacidade de combinar distintos criterios de busca. Neste caso, as instalacións resultantes das buscas estarán representadas no visor de mapas e poderase seleccionar e visualizar a súa Ficha Descritiva.

[Acceso a PISERVI](#) 

Documento dispoñible na páxina web do administrador de infraestruturas como anexo a esta DR.

PLANIMETRÍA BÁSICA DE SERVIZOS NAS ESTACIÓNS DE VIAXEIROS

As empresas ferroviarias interesadas en obter información adicional sobre a planimetría básica dunha estación de viaxeiros deberán consultar con:

Dirección de Estaciones de Viajeros, Avenida Pío XII, 110- 28036 Madrid.

7.3.2.4. PREZOS

CONDICIÓNS XERAIS DE FACTURACIÓN DOS SERVIZOS CONEXOS

Os prezos establecidos en cada categoría dos servizos ferroviarios conexos non inclúen, agás indicación expresa, os custos de subministracións de enerxía eléctrica, auga, gas, comunicacións ou de subministracións ou servizos similares, e serán asumidos polas EE.FF. os gastos de consumo ou subministracións facilitados ou prestados polo administrador de infraestruturas ferroviarias.

Cando as EE.FF. non puideren contratar directamente subministracións coas empresas subministradoras, será tido en conta o seguinte:

O administrador de infraestruturas ferroviarias, no caso de realizar a prestación das subministracións, efectuará o cálculo dos custos correspondentes aos consumos da seguinte forma:

SUBMINISTRAMENTOS INCLOSOS EN EL PREU DEL SERVEI

Para establecer o prezo do servizo considerouse un consumo medio estimado, tendo en conta o consumo dos equipamentos do sector, como por exemplo no caso das máquinas autoventa.

SUBMINISTRACIÓN EN CASO DE LOCAIS/ESPazos:

Os consumos de servizos subministrados polo Administrador de Infraestruturas serán calculados en función da superficie ocupada do local/espazo.

SUBMINISTRACIONES MEDIDAS POR CONTADOR

A unidade tarifaria será calculada dividindo o importe do recibo periódico presentado pola compañía subministradora do servizo entre o número de unidades de medida consumidas, mais un incremento de 9% en concepto de gastos de xestión.

RESTO DAS SUBMINISTRACIONES

A unidade tarifaria calcularase distribuíndo o montante total do custo do recibo periódico presentado pola compañía subministradora do servizo, tendo en conta os seguintes factores:

- No caso de subministración de auga, o caudal das instalacións utilizadas polas EE.FF. e horas de consumo, máis un incremento do 9% en concepto de gastos de xestión.
- No caso de subministración de enerxía, a tipoloxía das instalacións utilizadas polas EE.FF. e horas de consumo, máis un incremento do 9% en concepto de gastos de xestión.
- No caso de gas, metros cadrados totais de superficie incluída no recibo periódico e metros cadrados da superficie utilizada polas EE.FF. máis un incremento do 9% en gastos de xestión.

PREZOS DOS SERVICIOS BÁSICOS

Nas seguintes táboas indícanse os prezos dos servizos básicos por categoría de estación, as contías indicadas están expresadas sen impostos indirectos, agás indicación en contrario.

Estes prezos entrarán en vigor o 1 de xaneiro de 2025 e terán vixencia ata o 31 de decembro de 2025, continuando a súa vixencia a partir desta data ata que se aproben outros novos que os substitúan. Son de aplicación para os Servizos que se presten nas instalacións de servizo pertencentes á Rede Ferroviaria de Interese Xeral e ás áreas das zonas de servizo ferroviario que sexan administrados polo administrador de infraestruturas.

SB-1	SERVIZO DE ESTACIONAMIENTO DE TRENS EN VÍAS CON PLATAFORMA PARA SERVICIOS COMERCIAIS, OUTRAS OPERACIONES E VÍAS DE APARTADO
	Os importes están dispoñibles no apartado anterior de Canon por utilización doutras instalacións de servizo dos administradores xerais de infraestruturas, Modalidade B2 e B3 vías con plataforma en estacións para o estacionamento de trens para servizos comerciais de viaxeiros e outras operacións

SB-5	ACCESO AOS EDIFICIOS E PLATAFORMAS NAS ESTACIÓNS DE VIAXEIROS PARA A SÚA UTILIZACIÓN POLOS VIAXEIROS
	Os importes están dispoñibles no apartado anterior de Canons pola utilización de estacións de viaxeiros, Modalidade A

SB-7	LOCAL PARA O SERVIZO DE VENDA DE BILLETES E INFORMACIÓN ATENDIDO			
UNIDADE DE FACTURACIÓN	* €/ -m² -mes			
PREZOS (DEPENDENDO DA CATEGORÍA DA ESTACIÓN)				
CATEGORÍA 1	CATEGORÍA 2	CATEGORÍA 3	CATEGORÍA 4	CATEGORÍA 5
20,90	17,55	13,57	10,51	5,92
Non inclúe os gastos por consumos, subministracións, servizos, limpeza ou mantemento derivados do uso do local, que correrán a cargo da EF.				

SB-8	ESPACIO PARA MÁQUINAS DE VENDA DE BILLETES E INFORMACIÓN			
UNIDADE DE FACTURACIÓN	* €/ máquina -mes- (para unha superficie estándar de 0,75m²)			
PREZOS (DEPENDENDO DA CATEGORÍA DA ESTACIÓN)				
CATEGORÍA 1	CATEGORÍA 2	CATEGORÍA 3	CATEGORÍA 4	CATEGORÍA 5
210,00	151,00	105,00	75,00	54,00
As unidades con ocupación superior á estándar facturaranse como 2 unidades. O consumo de electricidade está incluído no prezo. Non inclúe os gastos por servizos, limpeza ou mantemento derivados do uso da máquina, que correrán a cargo da EF.				

SB-9	LOCAL PARA O PERSOAL DE SERVIZOS A BORDO			
UNIDADE DE FACTURACIÓN	* €/ -m² -mes			
PREZOS (DEPENDENDO DA CATEGORÍA DA ESTACIÓN)				
CATEGORÍA 1	CATEGORÍA 2	CATEGORÍA 3	CATEGORÍA 4	CATEGORÍA 5
12,17	10,23	7,90	6,12	4,74
Non inclúe os gastos por consumos, subministracións, servizos ou mantemento derivados do uso do local, que correrán a cargo da EF.				

SB-10		SERVIZO ADIF ACERCA DE ASISTENCIA A PERSOAS CON DISCAPACIDADE OU MOBILIDADE REDUCIDA EN ESTACIÓNS
Estacións con Servizo Permanente	€/Viaxeiro Equivalente	0,1178 €/Viaxeiro Equivalente
Estacións con Servizo Puntual	€/Asistencia	45,90 €/Asistencia
EQUIVALENCIA DE VIAXEIRO		
Tipoloxía de Viaxeiro	Viaxeiro Equivalentes	
NACIONAL / INTERNACIONAL	1,00000	
INTERURBANO	0,39093	

A determinación dos viaxeiros equivalentes a facturar obterase multiplicando o coeficiente asociado a cada tipoloxía polo número total de viaxeiros, subidos e baixados, declarados polo operador ferroviario no mes correspondente a efectos de canons.

Dado que a adecuación dos recursos postos a disposición do servizo está directamente ligada á evolución da demanda prevista en termos de volume de viaxeiros subidos e baixados nas estacións nas que o servizo é prestado, unido á necesidade, se for o caso, de adecuar os recursos postos a disposición do servizo en función desta, ao final de cada semestre regularanse os importes facturas en función dos prezos reais que resulten para o período regularizado, en función do número de viaxeiros reais e os custos nos que incide o administrador de infraestruturas coas empresas provedoras do servizo, mediante a emisión de factura adicional ou nota de aboamento, segundo resulte.

A asistencia nas estacións con Servizo Puntual que sexan anuladas facturarase se a anulación non se produce máis de 3 horas antes da hora do paso do tren para o que foron solicitadas.

DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA:

Os modelos de solicitude dos servizos básicos no ámbito das estacións de transporte de viaxeiros están dispoñibles no Anexo C.

PREZOS DOS SERVIZOS AUXILIARES

Nas seguintes táboas indícanse os prezos dos servizos auxiliares por categoría de estación. As contías indicadas están expresadas sen impostos indirectos salvo indicación en contrario.

Estes prezos entrarán en vigor o 1 de xaneiro de 2025 e terán vixencia ata o 31 de decembro de 2025, continuando a súa vixencia a partir desta data ata que se aproben outros novos que os substitúan. Son de aplicación para os Servizos que se presten nas instalacións de servizo pertencentes á Rede Ferroviaria de Interese Xeral e ás áreas das zonas de servizo ferroviario que sexan administrados polo administrador de infraestruturas.

SX-4	ESPAZOS PARA PRESTAR SERVIZOS DE ATENCIÓN E INFORMACIÓN TEMPORAL			
UNIDADE DE FACTURACIÓN	* €/ -m² - mes * €/ -m² - día * €/ -m² - ho'a (mínimo unha hora)			
PREZOS (DEPENDENDO DA CATEGORÍA DA ESTACIÓN)				
CATEGORÍA 1	CATEGORÍA 2	CATEGORÍA 3	CATEGORÍA 4	PREZO ATA 4 m ²
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
O consumo de electricidade está incluído no prezo. O almacenamento dos mostradores non está incluído en caso de que fose requirido polo cliente. Non se inclúe servizo específico de vixilancia, polo que non se ofrece a custodia dos obxectos instalados.				

SX-5	ESPAZO EN PLATAFORMAS PARA ALMACENAMENTO EQUIPAMENTOS MÓBILES			
UNIDADE DE FACTURACIÓN	* €/ -m² -mes			
PREZOS (DEPENDENDO DA CATEGORÍA DA ESTACIÓN)				
CATEGORÍA 1	CATEGORÍA 2	CATEGORÍA 3	CATEGORÍA 4	CATEGORÍA 5
1,82	1,54	1,18	0,92	-----
Non se inclúe servizo específico de vixilancia, polo que non se ofrece a custodia dos obxectos almacenados. Non se inclúe o consumo eléctrico.				

SX-6	CONTROL COMERCIAL PREVIO DE ACCESO A TRENS			
UNIDADE DE FACTURACIÓN	* €/ tren			
PREZOS (DEPENDENDO DA CATEGORÍA DA ESTACIÓN)				
CATEGORÍA 1	CATEGORÍA 2	CATEGORÍA 3	CATEGORÍA 4	CATEGORÍA 5
0,5369	0,5369	0,5369	0,5369	-----
O consumo eléctrico está incluído no prezo. O consumo de datos non está incluído.				

SX-7	PUNTO DE ATENCIÓN DE ÚLTIMA HORA			
UNIDADE DE FACTURACIÓN	* €/mostrador-mes, para espazos de ata 2m² en zonas de embarque. * €/m2-mes, para espazos de ata 15m² fóra das zonas de embarque.			
PREZOS (DEPENDENDO DA CATEGORÍA DA ESTACIÓN)				
ESPAZOS DE ATA 2M2 EN ZONAS DE EMBARQUE				
CATEGORÍA 1	CATEGORÍA 2	CATEGORÍA 3	CATEGORÍA 4	CATEGORÍA 5
20,60	20,60	20,60	20,60	-----
ESPAZOS DE ATA 15M2 FÓRA DAS ZONAS DE EMBARQUE				
CATEGORÍA 1	CATEGORÍA 2	CATEGORÍA 3	CATEGORÍA 4	CATEGORÍA 5
20,90	17,55	13,57	10,51	-----
Als taulells de fins a 2 m2 mòbils, s'inclou el consum elèctric. Els taulells de 2 m2 i 15 m2 fixos no inclouen el consum elèctric. No s'hi inclou servei de vigilància específica; és a dir, que no s'ofereix la custòdia dels elements instal·lats. No s'hi inclou el consum de dades.				

SX-8	ARMARIO EN VESTIARIO DE USO COMPARTIDO			
UNIDADE DE FACTURACIÓN	* €/ armario-mes			
PREZOS (DEPENDENDO DA CATEGORÍA DA ESTACIÓN) O prezo mensual por unidade de armario alugado é o seguinte:				
CATEGORÍA 1	CATEGORÍA 2	CATEGORÍA 3	CATEGORÍA 4	CATEGORÍA 5
15,45	15,45	15,45	15,45	-----
O consumo de electricidade está incluído no prezo.				

SX-9	XESTIÓN DE OBXECTOS PERDIDOS			
UNIDADE DE FACTURACIÓN	* €/ mes			
PREZOS (DEPENDENDO DA CATEGORÍA DA ESTACIÓN)				
CATEGORÍA 1	CATEGORÍA 2	CATEGORÍA 3	CATEGORÍA 4	CATEGORÍA 5
747,56	235,31	124,10	63,50	-----



SX-10

LOCAIS PARA ATENCIÓN PREFERENTE A CLIENTES

UNIDADE DE FACTURACIÓN

* €/ m²-mes

PREZOS (DEPENDENDO DE CADA ESTACIÓN, E TERÁN BONIFICACIÓNS OU PENALIZACIÓNS DEPENDENDO DOS VIAXEIROS OBXECTIVO DA ESTACIÓN).

CONCEPTO	ALACANT TERMINAL	BARCELONA SANTS	CAMP DE TARRAGONA	CÓRDOBA	GIRONA	LLEIDA PIRINEUS	MADRID CHAMARTIN CLARA CAMPOAMOR	MADRID PUERTA AT ALMUDENA GRANDES	MÁLAGA MARÍA ZAMBRANO	SEVILLA SANTA JUSTA	VALENCIA JOAQUÍN SOROLLA	VALLADOLID CAMPO GRANDE	ZARAGOZA DELICIAS
PREZO 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
VIAXEIROS OBXECTIVO (*)	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

Naquelas estacións nas que non se acade o 75% dos viaxeiros aplicarase unha bonificación no prezo do 20%. O prezo base aplicarase nunha estación cando os viaxeiros estean entre o 75% e o 110% dos viaxeiros obxectivo. Unha vez alcanzado o 110%, por cada incremento do 5%, o prezo aplicable aumentará un 2,5%, ata un máximo do 15%. A superficie ocupada facturarase mensualmente ao prezo base correspondente en cada estación e, unha vez determinado o número anual de viaxeiros de cada estación, liquidaranse as bonificacións ou revisións de prezos correspondentes. Non inclúe os gastos por consumos, subministracións, servizos, limpeza ou mantemento derivados do uso do local, que correrán a cargo da E.F.

* Corresponden aos viaxeiros subidos e baixados por servizos de longa distancia en cada estación durante 2023. En 2026, os prezos actualizaranse segundo os viaxeiros reais de 2024



ADIF-AV _DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V1 (ED 28/02/2025)

SX-12		SERVIZO ADIF ACERCA DE ASISTENCIA A PERSOAS CON DISCAPACIDADE OU MOBILIDADE REDUCIDA PARA A SUBIDA E BAIXADA DE TRENS
Estaciones con Servizo Permanente	€/ Viaxeiro Equivalente	TARIFA ANO 2025 - 0,0131 €/ Viaxeiro Equivalente
EQUIVALENCIA DE VIAXEIROS		
Tipoloxía de Viaxeiro	Viaxeiros Equivalentes	Dado que a evolución dos tráficoos por parte das empresas ferroviarias pode afectar á demanda prevista en termos de volume de viaxeiros subidos e baixados nas estacións nas que o servizo se presta, unido á necesidade, se for o caso, de adecuación dos recursos postos a disposición do servizo en función desta, ao final de cada semestre levarase a cabo a regularización dos importes facturados en función dos prezos reais que resulten do período regularizado, en función do número de viaxeiros reais e dos custos incorridos polo administrador de infraestruturas coas empresas provedoras do servizo, mediante a emisión dunha factura adicional ou nota de crédito, segundo proceda.
NACIONAL / INTERNACIONAL	1,00000	
INTERURBANO	0,39093	

DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA:

Os modelos de solicitude dos servizos auxiliares no ámbito das estacións de transporte de viaxeiros están dispoñibles no Anexo C.



TÁBOAS DE REFERENCIA PARA A APLICACIÓN DE CANONS POR UTILIZACIÓN DAS INSTALACIÓNS DE SERVIZO

A continuación recóllese a clasificación nominativa por categoría das estacións.

CLASIFICACIÓN NOMINATIVA DE ESTACIÓNS.

TABÓA - CLASIFICACIÓN NOMINATIVA DE ESTACIÓNS (EN VIGOR DESDE 01/01/2025)			
CATEGORÍA 1	CATEGORÍA 2	CATEGORÍA 3	CATEGORÍA 4
ALACANT / ALICANTE TERMINAL	ANTEQUERA-SANTA ANA	CÁCERES	A GUDIÑA PORTA DE GALICIA
ALBACETE LOS LLANOS	CAMP DE TARRAGONA	CALATAYUD	ANTEQUERA AV
BARCELONA SANTS	CASTELLÓ DE LA PLANA	ELX/ELCHE AV	LOJA
CÓRDOBA	CIUDAD REAL	GUADALAJARA-YEBES	MEDINA DEL CAMPO AV
GIRONA	CUENCA FERNANDO ZÓBEL	MURCIA DEL CARMEN	REQUENA-UTIEL
LLEIDA-PIRINEUS	FIGUERES-VILAFANT	PUENTE GENIL-HERRERA	SAN SEBASTIÁN/DONOSTIA
MADRID-CHAMARTÍN-CLARA CAMPOAMOR	GRANADA	VILAGARCÍA DE AROUSA	SANABRIA AV
MADRID-PUERTA DE ATOCHA-ALMUDENA GRANDES	LEÓN	VILLENA ALTA VELOCIDAD	VILLANUEVA DE CÓRDOBA
MÁLAGA MARÍA ZAMBRANO	OURENSE	ZAMORA	
SEVILLA-SANTA JUSTA	PALENCIA		
VALÈNCIA JOAQUÍN SOROLLA	PONTEVEDRA		
VALLADOLID-CAMPO GRANDE	PUERTOLLANO		
ZARAGOZA DELICIAS	SANTIAGO DE COMPOSTELA		
	SEGOVIA-GUIOMAR		
	TOLEDO		
	VIGO URZAIZ		

TÁBOA - PRESTACIÓNS MÍNIMAS POLA UTILIZACIÓN DAS ESTACIÓNS DE VIAXEIROS

O administrador de infraestruturas ferroviarias publicará anualmente na DR as Prestacións Mínimas segundo a categoría de estación de transporte de viaxeiros.

A continuación inclúese a matriz de servizos por categoría de estación. Esta matriz fai referencia a unha prestación de servizos común a todas as estacións dunha mesma categoría. Algunhas estacións dunha categoría poden ter servizos de categoría superior.

SERVIZOS	CATEGORÍA 1	CATEGORÍA 2	CATEGORÍA 3	CATEGORÍA 4	CATEGORÍA 5	CATEGORÍA 6	OBSERVACIÓNS
Protección civil	Medios de protección consonte a normativa, plan de autoprotección ou plan de emerxencia	Medios de protección consonte a normativa, plan de autoprotección ou plan de emerxencia	Medios de protección consonte a normativa, plan de autoprotección ou plan de emerxencia	Medios de protección consonte a normativa, plan de emerxencia ou medidas de emerxencia	Medios de protección consonte a normativa, Medidas de seguridade	Medios de protección consonte a normativa, plan de emerxencia ou medidas de emerxencia	
Accesibilidade	Consonte a normativa	Consonte a normativa	Consonte a normativa	Consonte a normativa	Consonte a normativa	Consonte a normativa	
Iluminación	En accesos, plataformas, en áreas abertas do edificio de viaxeiros	En accesos, plataformas, en áreas abertas do edificio de viaxeiros	En accesos, plataformas, en áreas abertas do edificio de viaxeiros	En accesos, plataformas, en áreas abertas do edificio de viaxeiros	En plataformas, en áreas públicas abertas	En accesos, en plataformas, en áreas públicas abertas	En horario comercial de apertura da estación
Sinalización	De orientación, de identificación servizos e áreas	De orientación, de identificación servizos e áreas	De orientación, de identificación servizos e áreas	De orientación, de identificación servizos e áreas	De identificación plataformas	De orientación, de identificación servizos e áreas	Tamén inclúe a identificación da estación en todas as categorías
Mobiliario para clientes	Bancos, papeleiras	Bancos, papeleiras	Bancos, papeleiras	Bancos, papeleiras	-	Bancos, papeleiras	
Información sobre horarios do trens	App "Adif en tu móvil", vitrinas, S.I.V.	App "Adif en tu móvil", vitrinas, S.I.V.	App "Adif en tu móvil", vitrinas, S.I.V.	App "Adif en tu móvil", vitrinas, S.I.V.	App "Adif en tu móvil"	App "Adif en tu móvil", vitrinas, S.I.V.	S.I.V.= Sistema de información ao viaxeiro. Inclúe monitores ou teleindicadores
Protección contra inclemencias climatolóxicas	Vestíbulo e marquesiña	Vestíbulo e marquesiña	Vestíbulo e marquesiña	Marquesiña ou refuxio	-	Marquesiña ou refuxio	
Cronometría	En plataformas e vestíbulo	En plataformas e vestíbulo	En plataformas e vestíbulo	En plataformas	-	En plataformas	
Información sobre trens en circulación	App "Adif en tu móvil", megafonía, S.I.V.	App "Adif en tu móvil", megafonía, S.I.V.	App "Adif en tu móvil", megafonía, S.I.V.	App "Adif en tu móvil", megafonía, S.I.V.	App "Adif en tu móvil"	App "Adif en tu móvil", megafonía, S.I.V.	S.I.V.= Sistema de información ao viaxeiro. Inclúe monitores ou teleindicadores
Información sobre a estación	App "Adif en tu móvil", vitrinas, megafonía, puntos interactivos	App "Adif en tu móvil", vitrinas, megafonía	App "Adif en tu móvil", vitrinas, megafonía	App "Adif en tu móvil", vitrinas, megafonía	-	App "Adif en tu móvil", vitrinas	

SERVIZOS	CATEGORÍA 1	CATEGORÍA 2	CATEGORÍA 3	CATEGORÍA 4	CATEGORÍA 5	CATEGORÍA 6	OBSERVACIÓNS
Atención a clientes	Reclamacións, queixas e suxestións na web "www.adif.es"	Reclamacións, queixas e suxestións na web "www.adif.es"	Reclamacións, queixas e suxestións na web "www.adif.es"	Reclamacións, queixas e suxestións na web "www.adif.es"	Reclamacións, queixas e suxestións na web "www.adif.es"	Reclamacións, queixas e suxestións na web "www.adif.es"	
Aseos	Masculino, feminino, adaptado a PMR	Masculino, feminino, adaptado a PMR	Masculino, feminino, adaptado a PMR	-	-	-	Os aseos públicos gratuítos en zonas restrinxidas de acceso á viaxeiros poden coexistir con aseos de pago en zonas públicas de libre acceso
Áreas de espera	Espazo acondicionado no vestíbulo ou sala de embarque	Espazo acondicionado no vestíbulo	Espazo acondicionado no vestíbulo	-	-	-	A sala de embarque inclúe control de accesos, mobiliario e equipos de información para mellorar o confort
Climatización	Zonas do vestíbulo con calefacción e refrixeración	Zonas do vestíbulo con calefacción e refrixeración	-	-	-	-	Niveis de consigna segundo a normativa de eficiencia enerxética
Medios de transporte vertical	Ascensores, escaleiras ou ramplas mecánicas	Ascensores, escaleiras ou ramplas mecánicas	-	-	-	-	Alcanza exclusivamente a estacións con diferentes niveis de altura.
Intermodalidade	Espazos reservados para bus, taxis, outros medios de transporte, subida ou baixada de clientes	Espazos reservados para bus, taxis, outros medios de transporte, subida ou baixada de clientes	Prazas reservadas para autobuses, taxis, subida ou baixada de clientes	Prazas reservadas para autobuses, taxis, subida ou baixada de clientes	-	-	Nas Categorías 1 e 2 hai aparcamentos de pago dispoñibles. Nas estacións intermodais inclúe áreas de intercambio con outros modos de transporte
Outros equipamentos	Carros portaequipaxes	-	-	-	-	-	

Para unha repercusión de custos máis precisa, teranse en conta os tipos de trens e os tipos de paradas e se estas se realizan fóra do horario de apertura das instalacións. Os trens e viaxeiros clasificaranse, para os efectos da Modalidade regulada no artigo 7 do Regulamento de determinación de canons ferroviarios, da seguinte forma.

CADRO. TIPOS DE TREN PARA EFECTOS DE CANON ESTACIÓNS DE VIAXEIROS (MODALIDADE A.)	
TIPO	CARACTERÍSTICAS
Longa distancia	Trens con traxecto orixe-destino superior ou igual a 300 quilómetros. Inclúense os trens internacionais e as ramas de trens de longa distancia con percorrido inferior a 300 quilómetros.
Interurbanos	Trens con traxecto orixe-destino inferiores a 300 quilómetros que, polo menos parte do seu percorrido, despraza fóra dun núcleo de proximidade. Exclúense os trens internacionais e as ramas de trens de longa distancia.
Urbanos ou suburbanos	Trens cuxo percorrido abrangue enteiramente un núcleo de proximidade

7.3.2.5. REQUISITOS XERAIS E CONDICIÓNS DE ACCESO

CONDICIÓN S DE ACCESO ÁS ESTACIÓNS

O administrador de infraestruturas ferroviarias poderá establecer condicións de acceso particulares ás estacións de transporte de viaxeiros por razóns de seguridade ou sanitarias que supoñan o establecemento de medidas de control para garantir a permanencia de clientes e usuarios nelas.

CONDICIÓN S DE ACCESO ÁS INSTALACIÓN S E SERVIZOS

- Terán dereito a presentar solicitudes de capacidade as EE.FF. que cumpran cos requisitos regulamentariamente establecidos. No caso de servizos ferroviarios conexos, tamén se considerará requisito que os trens que operan realicen parada comercial de viaxeiros na estación para a que se solicita o acceso ás instalacións e a estes servizos.
- As EE.FF. deberán facilitar a información comercial das súas circulacións a través dun servizo de mensaxería normalizada, segundo un esquema sistematizado que será publicado polo administrador de infraestruturas na DR. De especial interese é que as EE.FF. informen ao administrador de infraestruturas sobre a programación dos trens de alta capacidade e ocupación. Trátase de trens con máis de 800 prazas ofertadas e máis de 800 viaxeiros. Non é necesario coñecer o número concreto de viaxeiros, senón a programación de trens destas características para mellorar a coordinación e priorización das operacións coas EE.FF. nas estacións.
- As EE.FF. ou terceiros serán responsables ante o administrador de infraestruturas ferroviarias dos danos e perdas que causen a este, tanto en persoas como en cousas, así como nas súas instalacións, maquinaria, infraestruturas ferroviarias, etc. Neste sentido, as EE.FF. deberán cumprir os Procedementos establecidos en relación co Seguimento de Actividades en Estacións de Viaxeiros.

- Todas as comunicacións relativas ás solicitudes de servizos realizaranse en castelán.
- Nos consumos de subministracións haberán de terse en conta boas prácticas ambientais e fomentar o aforro de recursos naturais.

Se as EE.FF. necesitasen máis información sobre o detalle da prestación dos servizos ou as localizacións de espazos dispoñibles nas estacións, poden dirixirse á Dirección de Estacións de Viaxeiros.

ZONAS DE ACCESO RESTRINXIDO NO INTERIOR (SALA DE EMBARQUE E PLATAFORMAS)

Nalgunhas estacións de viaxeiros habilitáronse zonas de acceso restrinxido previo ao embarque dos trens, polo que será necesario controlar previamente aos clientes que desexen acceder a elas. O tempo de antelación co que se poderá acceder a estas zonas será comunicado previamente ás empresas ferroviarias para que poidan informar os seus clientes.

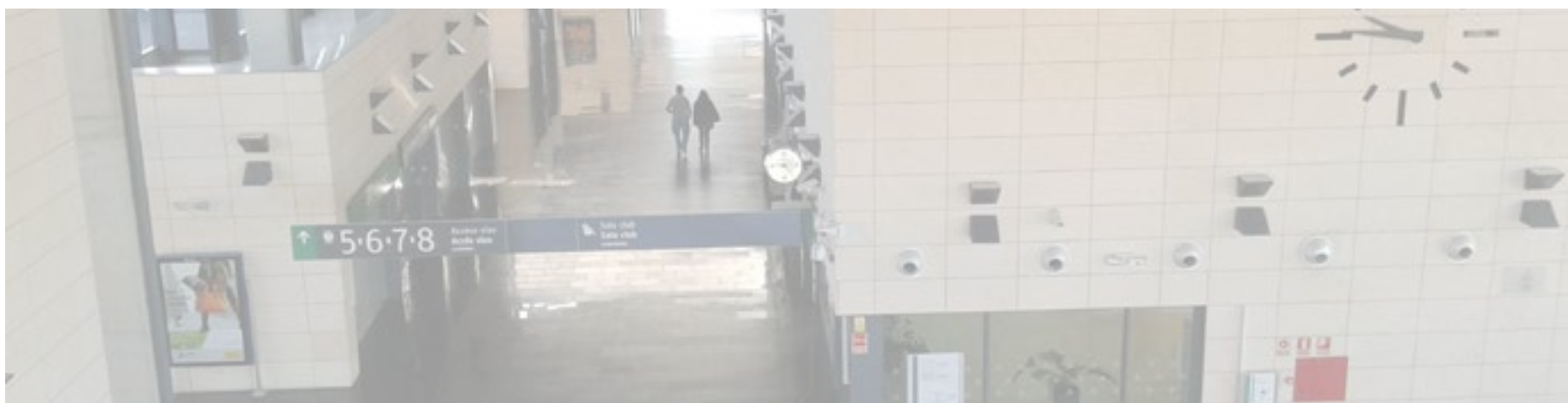
Antes de acceder aos trens, as empresas ferroviarias poderán realizar un control de verificación das condicións comerciais nas que viaxan os seus clientes (check in). Para estes efectos, cando sexa posible, as empresas ferroviarias poderán facer uso de puntos de control de acceso adxacentes co fin de axilizar as operacións de embarque ao tren sempre que non interfiran coas operacións doutra empresa ferroviaria, debendo contar coa autorización do administrador de infraestruturas. Así mesmo, poderán utilizar elementos de apoio da súa propiedade para realizar mellor as operacións (bandeiras, orientadores de fluxos, etc.). En ningún caso estes elementos de apoio incorporarán publicidade sobre os produtos ou servizos ofrecidos polas EE.FF.

Establécese un tempo máximo de 30 minutos para que as EE.FF. poidan verificar as condicións comerciais nas que viaxan os seus clientes. O control previo de acceso a estas zonas require a normalización da información básica presente nos títulos de transporte.

O labor encomendado ao administrador de infraestruturas de garantir a seguridade nas estacións nun contexto de multioperador fai necesaria a normalización na información que conteñen os títulos de transporte dos distintos operadores que prestan servizos de transporte de viaxeiros.

Esta homoxeneización facilita o control nos accesos ás salas de embarque e plataformas no momento do acceso aos trens, validando que o título de transporte presentado reúne unhas garantías mínimas para permitir o acceso ás plataformas.

A información que deberá mostrar obrigatoriamente cada billete será codificada mediante a utilización dos códigos tipo AZTEC.



A información que utilizará o Administrador para identificar un billete no momento de realizar o control de acceso previo será a seguinte:

ORDE	CAMPOS DO CÓDIGO AZTEC	POSICIÓN	OBSERVACIÓN
1	Un número de control ou secuencial propio de cada empresa	13 posicións	
2	Empresa	5 posicións	
3	Número comercial do tren	5 posicións	
4	Data de viaxe	10 posicións	dd/mm/yyyy
5	Hora de saída do tren	5 posicións	hh:mm
6	Estación de orixe	7 posicións	No caso de billetes nacionais, os dous primeiros díxitos serán 00
7	Estación de destino	7 posicións	No caso de billetes nacionais, os dous primeiros díxitos serán 00
8	Cotxe	3 posicións	Tren sen reserva virá non recheo
9	Asento	3 posicións	O tren sen reserva virá non recheo
10	Billete combinado	2 posicións	Neste caso completaranse con 00
11	Estación intermedia o billete combinado	7 posicións	No caso de billetes nacionais, os dous primeiros díxitos serán 00
12	Reservado ao administrador de infraestruturas	33 posicións	Neste caso completaranse con 00
13	Espazo a utilizar polos operadores de forma discrecional (*)	316 posicións	
14	Firma SHA1withDSA (**)	100 posicións	Firma dos campos anteriores (1 a 13) co algoritmo SHA1withDSA

O código AZTEC impreso nos billetes terá as seguintes características técnicas:

- Capas: 10.
- Tamaño: 57x57 píxeels.
- Capacidad: 516 díxitos, 414 letras, 256 bytes.

As posicións iniciais que non teñan valor serán representadas con ceros, para evitar confundir os campos brancos con nulos.

Como consideración previa, hai que indicar que os campos de 1 a 11 son todos lexibles.

(*) Se o operador o precisa, poderá utilizar o espazo libre do campo 13.

(**) Incluirase no campo 14 unha firma do contido dos campos de 1 a 13 para evitar que sexa manipulado. Para esta firma utilizarase o algoritmo SHA1withDSA. Cada operador disporá dunha clave privada utilizada para firmar e outra pública (coñecida polo administrador de infraestruturas) que se utiliza para validar a firma.

7.3.2.6. ADXUDICACIÓN DE CAPACIDADE

A Adxudicación de capacidade en instalacións de servizo (vías) xestionadas ou explotadas polo administrador de infraestruturas está descrita no apartado 7.3.1. Disposicións Comúns.

A adxudicación de capacidade para que as empresas ferroviarias poidan prestar determinados servizos aos seus clientes nas estacións de viaxeiros ou demande, no caso de que o administrador de infraestruturas os preste, servizos ao administrador, está recollido nun proceso específico.

PROCESO PARA AS SOLICITUDES DE ACCESO ÁS INSTALACIÓNS DE SERVICIO E AOS SERVICIOS VINCULADOS OU CONEXOS AO TRANSPORTE FERROVIARIO EN ESTACIÓN DE VIAXEIROS

Este procedemento será de aplicación, con carácter xeral, aos accesos ás instalacións e a todos aqueles servizos vinculados ao transporte ferroviario de viaxeiros en estacións de viaxeiros.

1. DESCRIPCIÓN DO PROCESO

1.1. TIPOS DE SOLICITUDES

POR NECESIDADES

En conformidade co Regulamento de Execución 2017/2177 da Comisión, do 22 de novembro de 2017, as solicitudes distínguense entre:

a) Acceso ás instalacións de servizo:

Son as que precisan dun espazo para que a empresa ferroviaria poida realizar o servizo que ten previsto na estación de viaxeiros.

b) Acceso aos servizos ferroviarios conexos:

Son aquelas nas que o administrador de infraestruturas, como explotador do servizo, presta o dito servizo, e a empresa ferroviaria demándao.

A cada cuna de les solicitudes s'ha d'especificar el tipus a què es correspon.



EN FUNCIÓN DO USO

Dadas as distintas características dos servizos, a empresa ferroviaria poderá realizar diferentes tipos de solicitudes en función das características de cada un dos servizos utilizando os modelos de aplicación incluídos no Anexo C.

Ao final deste apartado móstrase unha táboa resumo dos tipos de solicitudes que poden ser requiridas sobre os servizos que, en todo caso, se desenvolven en cada ficha de servizo recollida neste Capítulo.

Os tipos de solicitudes que se poden realizar son:

a) De uso continuado

Son aquelas nas que a empresa ferroviaria precisa un servizo de forma continuada por un período de tempo que poderá ser de anos ou meses. Diferéncianse á súa vez en:

DESCRIPCIÓN DA SOLICITUDE DO SERVIZO CONTINUADO	TIPOS	PROCESO COORDINADO
Plurianuais, máxima duración Convenio Marco	A1	Sí
Anual	A21	Sí
	A22	Non
Mensual	A32	Non

A empresa ferroviaria deberá especificar, na súa solicitude, a duración desexada para cada servizo en función das previstas na ficha de servizos de cada un deles.

b) De uso puntual

Son aquelas nas que a empresa ferroviaria precisa un servizo de forma puntual por un período de tempo que pode ser de días, horas ou por tren. Diferéncianse á súa vez en:

DESCRIPCIÓN DA SOLICITUDE DE USO PUNTUAL	TIPOS	PROCESO COORDINADO
Días	B1	Non
Horas	B2	Non
Tren	B3	Non

A empresa ferroviaria deberá especificar, na súa solicitude, a duración desexada para cada servizo en función das previstas na ficha de servizos de cada un deles.

1.2. CALENDARIO DE SOLICITUDES

Dentro do proceso de asignación de capacidade de solicitudes de acceso ás instalacións de servizo e aos servizos ferroviarios conexas, o cumprimento dos calendarios programados é fundamental para garantir a súa calidade e permitir, de acordo con criterios transparentes e non discriminatorios, a adxudicación ás distintas empresas ferroviarias presentes nunha estación, así como facilitar que o conxunto delas dispoñan dos espazos necesarios, se for o caso, para prestalos.

En todo caso, as solicitudes poderán estar:

a) Suxeitas a calendario

SOLICITUDES	SOLICITUDES SUXEITAS A CALENDARIO	PAZO MÁXIMO ⁽¹⁾
A1	Plurianuais, duración máxima Acordo Marco	Ata 10 días despois das datas previstas de apertura da ventá os días 15 de xaneiro, 15 de abril, 15 de xullo e 15 de outubro
A21	Anuais	

⁽¹⁾ .Días útiles

b) Non suxeitas a calendario

SOLICITUDES	SOLICITUDES NON SUXEITAS A CALENDARIO
A22, A32, B1, B2, B3	Polo menos 48 horas antes da necesidade
B1, B2, B3	Urxentes

1.3. FASES DO PROCESO

O proceso e a xestión de solicitudes é diferente segundo as solicitudes estean suxeitas a calendario (con coordinación) ou non (sen coordinación).

1.3.1. RECEPCIÓN E RESOLUCIÓN DE SOLICITUDES

ENVÍO E MODO DE ENVÍO DAS SOLICITUDES

SOLICITUDES SUXEITAS A PROCESO COORDINADO

As solicitudes suxeitas a proceso coordinado remitiranse, asinadas dixitalmente, nos modelos publicados na DR para cada un dos servizos, podendo realizarse a solicitude para un mesmo servizo e para varias estacións nun único modelo, sempre que quede perfectamente detallada cada unha das solicitudes. Neste caso, a solicitude poderá ser tramitada de forma agrupada nun único expediente, aínda que cada unha das solicitudes terá o seu propio número de rexistro.

O envío da documentación realizarase por medios telemáticos á sede electrónica de Adif-Alta Velocidade:

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

(Iniciar Novo Trámite-Formulario de Solicitudes, presentación de escritos e comunicacións).

No caso da Sede Electrónica do administrador de infraestruturas, a capacidade total dos ficheiros por solicitude limitase a 4,5 Mb polo que, no caso de que a solicitude, escrito ou comunicación inclúa documentación anexa que supere os límites establecidos, no que respecta ao número de documentos anexos ou ao tamaño destes, pódese realizar un segundo asento rexistral e, se for necesario, sucesivos asentos co resto da información indicando no asunto a referencia ao número de rexistro do primeiro, de forma que posteriormente se poida agrupar toda a documentación da solicitude.

Para realizar o rexistro os interesados deben dispor de DNI electrónico (no caso de que actúen a título particular) ou Certificado electrónico en vigor (no caso de que actúen a título particular ou como representantes).

Esta páxina realizará a identificación do usuario a través da plataforma Cl@ve. Será redirixido ao seu sistema de validación de identidade, facilitando varios medios de autenticación.

Alternativamente, existe a posibilidade de que os interesados poidan presentar as súas solicitudes ou escritos a través do Rexistro Electrónico Xeral da Administración Xeral do Estado: <https://reg.redsara.es>

O Rexistro Xeral Electrónico da Administración Xeral do Estado é un rexistro para a presentación de documentos para a súa tramitación ante calquera órgano administrativo da Administración Xeral do Estado, Organismo público ou Entidade vinculada ou dependente destes, en conformidade co disposto na Lei 39/2015, do 1 de outubro, do Procedemento Administrativo Común das Administracións Públicas.

Do mesmo xeito que na Sede Electrónica do administrador de infraestruturas, para realizar o rexistro os interesados deben dispor dun DNI electrónico (no caso de que actúen a título privado) ou dun Certificado electrónico en vigor (no caso de que actúen a título particular ou como representantes).

Esta páxina realizará a identificación do usuario a través da plataforma Cl@ve. Será redirixido ao seu sistema de validación de identidade, facilitando varios medios de autenticación.

Para navegadores que non admiten a execución de Applets Java é necesario ter instalado Autofirma.

Instrucións para completar os formularios a través do Rexistro Electrónico Xeral da Administración Xeral do Estado:

- Na casa de organismo destinatario deberán consignar a Adif-Alta Velocidade. O código DIR para Adif-Alta Velocidade é EA0008223.
- Na casa de asunto deberán indicar: Solicitud do servizo (poñer o que proceda) en (poñer núm. de estacións) estacións.

Poderán achegarse ficheiros e documentos que cumpran os seguintes requisitos:

- Formato de ficheiros permitidos: pptx, jpg, jpeg, txt, xml, xsig, xlsx, odg, odt, ods, pdf, odp, png, svg, tiff, docx, rtf.
- Tamaño máximo por ficheiro: 5 Mb.
- Tamaño máximo do conxunto de ficheiros anexos: 15 Mb.
- Número máximo de documentos para anexar: 5.

No caso de que a solicitude, escrito ou comunicación inclúa documentación anexa que exceda os límites establecidos, en canto ao número de documentos anexos ou ao seu tamaño, poderase realizar un segundo asento rexistral co resto da información indicando no seu asunto a referencia ao número de rexistro do primeiro.

SOLICITUDES NON SUXEITAS A PROCESO COORDINADO

A empresa ferroviaria remitirá a solicitude de capacidade ou de servizo por medios telemáticos á sede electrónica de Adif-Alta Velocidade:

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

A resposta do administrador de infraestruturas ferroviarias á solicitude realizarase polo mesmo medio polo que se realizou a solicitude.

ANÁLISE DE DISPOÑIBILIDADE E VIABILIDADE

SOLICITUDES SUXEITAS A PROCESO COORDINADO

Ao recibirse por rexistro, a data e hora de recepción están perfectamente identificadas.

O administrador de infraestruturas ferroviarias analizará as solicitudes recibidas e a dispoñibilidade de capacidade para atendelo e, de existir capacidade dispoñible, adxudicarase directamente, iniciando, en caso de conflito, o proceso de coordinación.

De conformidade co establecido no Art.8.3 do Regulamento de Execución (UE) 2017/2177, da Comisión, do 22 de novembro de 2017, relativo ao acceso ás instalacións de servizos e aos servizos ferroviarios conexos, se a solicitude non inclúe toda a información requirida e necesaria para tomar unha decisión, o administrador de infraestruturas ferroviarias informará sobre isto á empresa ferroviaria. O cliente disporá dun prazo máximo de 10 días hábiles, a contar desde a súa recepción, en función da solicitude formulada, para completar a documentación requirida. Se non se presentase a documentación requirida nese prazo, a solicitude poderá ser rexeitada.

SOLICITUDES NON SUXEITAS A PROCESO COORDINADO

Son solicitudes que non requiren coordinación por existir dispoñibilidade para atender todas as realizadas polas distintas EE.FF., polo que se adxudicará directamente o servizo, segundo se indica no seguinte punto c).

En conformidade co disposto no Artigo 8.3 do Regulamento de execución (UE) 2017/2177, se a solicitude non inclúe toda a información requirida e necesaria para tomar unha decisión, o administrador de infraestruturas ferroviarias informará sobre isto á empresa ferroviaria. O cliente disporá dun prazo máximo de 5 días hábiles desde a recepción da confirmación de entrega para completar a información. De non presentar a documentación dentro dese prazo, a solicitude entenderase desestimada.

PRAZOS DE RESPOTA PARA SERVIZOS QUE NON PRECISAN PROCESO DE COORDINACIÓN

O administrador de infraestruturas ferroviarias responderá no prazo máximo de 5 días útiles; no caso de ser afirmativa e responder integramente ao solicitado, será considerada definitivamente adxudicada. Cando o administrador de infraestruturas ferroviarias teña que incluír algún condicionante á solicitude, enviará a súa proposta, que o cliente deberá aceptar ou rexeitar expresamente no prazo máximo de 5 días útiles, contados desde a recepción da confirmación de entrega.

Por motivos excepcionais e xustificados, os clientes poderán solicitar servizos urxentes nun prazo inferior ao contemplado para os servizos non suxeitos a calendario. Estas solicitudes prestaranse só en días útiles (de luns a venres), e débense presentar antes das 12 horas do día anterior para que a capacidade poida ser asignada.

No caso de existir unha necesidade especialmente urxente e excepcional fóra dos tempos antes sinalados, poderase autorizar polo administrador de infraestruturas ferroviarias mediante correo electrónico, realizando a formalización da solicitude posteriormente.

O administrador de infraestruturas ferroviarias non garante que se poidan atender todas as solicitudes urxentes formuladas, e tampouco garante atender aquelas outras solicitudes non suxeitas a calendario e non urxentes que requiran un tempo de análise que supere as 48 horas de antelación requiridas para a presentación deste tipo de solicitudes.

PRAZOS DE RESPOTA PARA SERVICIOS QUE POIDAN REQUIRIR PROCESO DE COORDINACIÓN

Cando a solicitude de servizo requira iniciar o proceso de coordinación, o administrador de infraestruturas ferroviarias comunicará a adxudicación provisional e definitiva nos seguintes prazos en relación coa solicitude presentada, contados a partir do día útil seguinte ao da recepción da solicitude polo explotador:

SOLICITUDES	SOLICITUDES SUXEITAS A CALENDARIO	PRAZO MÁXIMO
A1	Plurianuais, duración máxima Acordo Marco	1 mes
A21	Anuais	

As empresas ferroviarias poderán realizar alegacións á proposta de asignación provisional de capacidade comunicada polo administrador de infraestruturas ferroviarias.

1.3.2. PROCESO DE COORDINACIÓN

Cando o administrador de infraestruturas ferroviarias recibir unha solicitude de prestación dun servizo de acceso ás instalacións de servizo ou aos servizos ferroviarios conexas por unha empresa ferroviaria e esta solicitude for incompatible con outra solicitude ou coincidir cunha capacidade xa asignada, procurará conseguir a compatibilidade de todas as solicitudes negociando e coordinando coas empresas ferroviarias afectadas, de acordo co Art. 10 do Regulamento de Execución 2017/2177.

O administrador de infraestruturas ferroviarias estudará diferentes opcións que permitan conciliar solicitudes incompatibles de acceso á instalación de servizo ou á prestación de servizos na instalación. Estas opcións deberán incluír, se procede, medidas que maximicen a capacidade dispoñible da instalación, sempre que non supoñan investimentos adicionais en recursos ou equipamentos.

As solicitudes adxudicadas tras un proceso de coordinación deberán ser ratificadas expresamente polo cliente.

1.3.3. CRITERIS DE PRIORITAT

En conformidade co Art. 11 do Regulamento, cando, a pesar do procedemento de coordinación, non for posible compatibilizar as solicitudes dos servizos ferroviarios, o administrador de infraestruturas ferroviarias resolverá as solicitudes de acordo cos seguintes criterios de prioridade (*):

- 1º As empresas ferroviarias que xa teñan contratos existentes sobre os servizos ou espazos que priorizar e dispoñan dun Acordo Marco.
- 2º As empresas ferroviarias que xa teñan contratos existentes sobre os servizos ou espazos que priorizar e Non dispoñan dun Acordo Marco.
- 3º As empresas ferroviarias con Acordo Marco e sen contratos existentes sobre os servizos ou espazos a priorizar.
- 4º As empresas ferroviarias sen Acordo Marco e sen contratos existentes sobre os servizos ou espazos a priorizar.

(*) Estes criterios só serán aplicables tras a firma dos Acordos Marco e a primeira solicitude de servizos en estacións. Antes da entrada en vigor dos criterios, priorizaranse as solicitudes en función dos trens con parada prevista na estación no momento da solicitude ou, de ser o caso, comprometidos na oferta presentada no proceso de adxudicación de capacidade marco.

Dentro de cada categoría darase prioridade en función dos trens con parada prevista na estación no momento da solicitude, prevalecendo as solicitudes das compañías

ferroviarias con máis trens con parada prevista na estación, e así sucesivamente.

O cálculo dos trens con parada prevista na estación farase en función da duración da solicitude asociada ao criterio de prioridade (Acordo Marco, Horario de Servizo ou Axuste Concertado), incluíndo os considerados de longa distancia e interurbanos.

Nos casos nos que existan contratos previos coas empresas ferroviarias, pero as peticións se realicen sobre espazos vinculados con servizos básicos, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá requirir a modificación da capacidade outorgada para dar cabida a novos operadores.

Nestes casos, a empresa ferroviaria ten dereito á compensación polos investimentos pendentes de amortizar que, sobre o espazo modificado, fosen aprobados polo administrador de infraestruturas ferroviarias e realizados pola empresa ferroviaria.

O administrador de infraestruturas ferroviarias tamén poderá ter en conta os aspectos expresamente incluídos no citado Art. 11 do Regulamento de Execución 2017/2177.

As solicitudes adxudicadas tras un proceso con intervención dos criterios de prioridade deberán ser ratificadas expresamente polo cliente.

1.3.4. RECLAMACIONES

En conformidade co establecido no Art. 13.5 da Directiva RECAST e Art. 14 do Regulamento de Execución 2017/2177, se o administrador de infraestruturas ferroviarias non dispuxer de ningunha alternativa viable, e non for posible satisfacer todas as solicitudes de capacidade correspondentes á instalación en cuestión, baseándose nas necesidades demostradas pola empresa ferroviaria, esta poderá reclamar perante o organismo regulador (CNMC).

2. USO DOS ESPAZOS ADXUDICADOS

As empresas ferroviarias teñen a obriga de utilizar os locais ou espazos adxudicados nas condicións nas que lles foron asignados.

O administrador de infraestruturas ferroviarias poderá realizar unha análise do nivel de utilización dos locais ou espazos asignados e poderá revogalos no caso de non utilización total ou parcial destes, sen prexuízo das actuacións recollidas na LSF e daquelas que o administrador de infraestruturas ferroviarias poida emprender, naqueles casos que supoñan un quebranto importante para o uso efectivo das instalacións das estacións de viaxeiros.

Se unha empresa ferroviaria non ten a intención de usar a capacidade adxudicada, deberá informar ao administrador de infraestruturas ferroviarias sen demora indebida e nos prazos previstos no punto 3.

Os criterios de medición das instalacións que se consideran de especial seguimento por parte do administrador de infraestruturas ferroviarias son:

a) Locais para prestar o Servizo de Venda de Billetes e Información atendido

Para medir o uso destes locais terase en conta, ao longo dos 4 meses anteriores á análise, a relación entre o número de horas de apertura programadas en relación co total de horas que transcorran entre os 30 minutos anteriores á saída do primeiro tren da empresa ferroviaria e os 30 minutos posteriores ao último tren da empresa ferroviaria.

b) Espazo para o Servizo de Venda de Billetes e Información a través de máquinas de autoservizo.

Para medir o uso destes espazos terase en conta, ao longo dos 4 meses anteriores á análise, o número de días con incidencias operativas (non funcionamento) detectadas e comunicadas polo administrador de infraestruturas á empresa ferroviaria responsable do equipamento.

3. CANCELACIÓNS DE CAPACIDADES ASIGNADAS

Con carácter xeral, as cancelacións de solicitudes realizadas antes do inicio da ocupación dun espazo ou inicio dun servizo terán, con carácter xeral, o seguinte tratamento:

- Se realizan cunha antelación maior de 24 horas non terán ningunha penalización.
- Se realizan cunha antelación inferior a 24 horas, aboarán o 100% do importe total orzamentado.

Sen prexuízo do anterior, poderán contemplarse penalizacións específicas para determinados servizos especificados nas súas fichas de descrición do servizo.

As cancelacións solicitadas durante a adxudicación dun espazo ou prestación dun servizo terán, con carácter xeral, as seguintes penalizacións:

- Se non se utilizou 50% do período adxudicado deberán aboar un importe mínimo equivalente a 50% do importe total orzamentado.
- Se se utilizase máis do 50% do período adxudicado, non terán ningunha penalización.

Sen prexuízo do anterior, poderán contemplarse penalizacións específicas para determinados servizos especificados nas súas fichas de descrición do servizo.

4. COMPROMISOS E GARANTÍAS MÍNIMAS SOBRE DETERMINADOS SERVIZOS

A natureza dalgúns dos servizos incluídos, a necesidade de garantir a súa calidade e os investimentos que as empresas ferroviarias ou o administrador de infraestruturas ferroviarias poidan realizar en determinados espazos/locais require duns compromisos mínimos das partes.



4.1. (SB-7) LOCAL PARA O SERVIZO DE VENDA DE BILLETES E INFORMACIÓN ATENDIDO (SB-9) LOCAL PARA O PERSOAL DE SERVIZOS A BORDO (SX-10) LOCAL PARA ATENCIÓN PREFERENTE A CLIENTES

4.1.1. SOLICITUDES A1 PLURIANUAIS, MÁXIMA DURACIÓN ACORDO MARCO

A empresa ferroviaria que teña locais adxudicados cunha duración máxima de 10 anos deberá comprometerse a permanecer neles durante 5 anos.

O administrador de infraestruturas ferroviarias garante a permanencia nos locais adxudicados durante o prazo do Acordo Marco, así como os investimentos que se tivesen realizado nos termos previstos neste documento.

4.1.2. SOLICITUDES A21 ANUAIS

A empresa ferroviaria, previa aceptación dos locais adxudicados polo administrador de infraestruturas ferroviarias, deberá comprometerse a permanecer nestes 1 ano.

O administrador de infraestruturas ferroviarias garante a permanencia nos locais adxudicados durante ese prazo, así como os investimentos que se houberen realizado nos termos previstos neste documento.

O administrador de infraestruturas ferroviarias poderá subscribir acordos que excedan o prazo inicialmente previsto para este tipo de solicitudes cando se propoñan e aproben investimentos nos locais que non se poidan amortizar no período contratado.

5. SUSPENSIÓN OU REVOGACIÓN TOTAL OU PARCIAL

5.1. SUSPENSIÓN

O administrador de infraestruturas ferroviarias poderá requirir que, en determinados servizos, se suspenda, previa comunicación ás empresas ferroviarias, a prestación dun servizo por razóns de seguridade ou xestión de capacidade nos espazos da estación, non podendo reclamarse danos e perdas por esta decisión.

5.2. REVOGACIÓN TOTAL OU PARCIAL

O administrador de infraestruturas ferroviarias poderá revogar total ou parcialmente a capacidade concedida nos seguintes supostos:

5.2.1. OBRAS DE MANTEMENTO E REMODELACIÓN

Cando sexa necesario realizar obras de mantemento ou remodelación que afecten ao servizo de transporte ferroviario, sexan programadas ou urxentes, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá modificar a capacidade asignada previa comunicación ás empresas ferroviarias.

O administrador de infraestruturas ferroviarias comunicará con carácter xeral, cunha antelación mínima de 6 meses en relación coa execución prevista, a realización de obras de mantemento ou remodelación programadas.

O administrador de infraestruturas ferroviarias comunicará, tan pronto como teña coñecemento diso, a necesidade de realizar obras urxentes de mantemento ou remodelación.

O administrador de infraestruturas ferroviarias, se for posible, facilitará, en todo caso, locais ou espazos alternativos para a prestación destes servizos. Nestes casos, a empresa ferroviaria terá dereito a modificar as condicións económicas asociadas á súa adxudicación, segundo sexa total ou parcial.

5.2.2. NECESIDADES DO SERVIZO FERROVIARIO E OUTROS SUPOSTOS

Así mesmo, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá revogar a capacidade por necesidades do servizo ferroviario ou cando resulte necesario dispoñer dos espazos cedidos para o cumprimento dunha disposición governamental ou de calquera autoridade da Administración Pública con base na declaración de utilidade pública, ou de interese xeral, ou no caso de que se poidan ver afectados como consecuencia do cambio de uso que se poida producir por modificación do Plan Xeral de Urbanismo.

Nestes casos, o administrador de infraestruturas ferroviarias comunicará por escrito á empresa ferroviaria a revogación da capacidade, cunha antelación de 6 meses con respecto á data na que deba producirse esta revogación, comprometéndose o cliente, neste caso, a deixar libre e expedita esta instalación a favor do administrador de infraestruturas ferroviarias dentro deste prazo. Neste caso, terá dereito a ser indemnizado pola parte pendente de amortización dos investimentos que fosen aprobados polo administrador de infraestruturas ferroviarias con anterioridade á revogación da capacidade.

O administrador de infraestruturas ferroviarias, se for posible, facilitará, en todo caso, locais ou espazos alternativos para a prestación destes servizos.

5.2.3. FALTA DE USO TOTAL OU PARCIAL

Poderase efectuar unha revogación total ou parcial após unha análise do nivel de uso dos locais/espazos asignados cando tiveren un uso inferior a:

- Un 80% en estacións coordinadas
- 50% no resto das estacións non coordinadas, agás cando se deba a causas non económicas alleas ao control dos clientes.

No suposto de apreciar a concorrencia dita causa de revogación, a empresa ferroviaria estará obrigada a utilizar as instalacións ou servizos adxudicados, para o que se lle concederá un prazo razoable non superior a un mes. De non cumprirse este requisito, poderá ser revogado.

Nos casos en que se detecte unha falta de uso e se inste á revogación total ou parcial da capacidade outorgada, as empresas ferroviarias non terán dereito a requirir ningunha compensación.

DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA:

Os modelos de solicitude dos servizos atópanse no Anexo C.



7.3.3. TERMINAIS DE TRANSPORTE DE MERCADORÍAS

Os terminais de transporte de mercadorías son infraestruturas ferroviarias que, conectadas a unha liña (vía), permiten iniciar, complementar ou completar o transporte ferroviario de mercadorías mediante a execución dunha serie de operacións no tren ou sobre a mercadoría que se transporta.

Adif-Alta Velocidade non conta actualmente con este tipo de instalacións.

7.3.4. INSTALACIÓNS DE FORMACIÓN DE TRENS INCLUÍDAS AS INSTALACIÓNS PARA MANOBRAS

Son aquelas destinadas a realizar operacións e movementos do material rodante consistentes en agregar ou segregar vehículos dun tren, formar ou descompoñer un tren, clasificar os vehículos ou cortes de material ou desprazar un tren ou vehículos pola mesma vía ou dunha a outra.

Adif-Alta Velocidade non conta actualmente con este tipo de instalacións.

7.3.5. VÍAS DE APARTADO

O administrador de infraestruturas ferroviarias porá a disposición das empresas ferroviarias e dos titulares de material rodante aquelas vías nas instalacións de servizo que se determinen para o apartado de material vinculado ao transporte de mercadorías (locomotoras, vagóns individuais ou conxuntos de vagóns), así como material para transporte de viaxeiros (locomotoras, coches de viaxeiros, material autopropulsado).

As vías de apartado son instalacións de servizo dedicadas ao apartado de material ferroviario por un tempo determinado, se o material está no ciclo produtivo, ou indefinido, se é material fóra do ciclo produtivo.

Estas instalacións dispoñen do equipamento descrito no Catálogo de Oferta de Capacidade de Instalacións de Servizo, que debe ser tido en conta polo cliente pola influencia que poida ter na planificación das súas operacións.

A inmovilización poderá deberse a unha finalidade determinada, durante o ciclo de transporte, ou por un tempo indeterminado de longa duración alieo ao ciclo de transporte propiamente dito.

A prioridade de apartado será para o material vinculado co ciclo produtivo. O administrador de infraestruturas destinará e fomentará, fóra das terminais de cargas e das estacións de viaxeiros, outras instalacións de servizo con vías de apartado especialmente adecuadas para o apartado de material rodante ferroviario de longa duración, é dicir, fóra do ciclo produtivo.

Considérase apartado de longa duración de material rodante o que vaia superar ou supere un mes e que estea fóra do ciclo de transporte.

En casos excepcionais, se existir capacidade suficiente para iso e non alterará a operativa normal do terminal de transporte de mercadorías ou da estación de transporte de viaxeiros, poderase apartar material distinto ao do ciclo produtivo tipo nestas instalacións de servizo, previa autorización expresa do administrador de infraestruturas.

Queda expresamente prohibido o apartado baixo catenaria daqueles vagóns que, estando fóra do ciclo de transporte, dispoñan de escaleira de acceso ás partes altas do mesmo, salvo que o cliente realice a avaliación de risco eléctrico e adopte as medidas necesarias.

No caso do transporte de mercadorías perigosas, ben en material rodante ferroviario especializado, ben en vagóns ou contedores, só poderá apartar dito material se está baleiro sen restos de mercadoría, limpo e desgasificado, conforme ao establecido nas disposicións enmarcadas no RID.

Se as instalacións de seguridade e o seu equipamento técnico o permiten, os trens tamén poderán ser expedidos ou recibidos directamente desde estas vías. Esta decisión corresponderalle unicamente ao Xestor de Tráfico do administrador de infraestruturas.

As empresas ferroviarias e os titulares de material rodante ferroviario poderán utilizar este tipo de instalacións de servizo.

As vías de apartado figuran no catálogo da Oferta de Capacidade nas Instalacións de Servizo, que está dispoñible como anexo desta DR, así como o seu equipamento, que deberá ser tido en conta polo cliente pola influencia que poida ter na planificación das súas operacións.

7.3.5.1. XESTIÓN DE VÍAS DE APARTADO ADSCRITAS A ESTACIÓNS COORDINADAS

VÍAS DE APARTADO ADSCRITAS A ESTACIÓNS COORDINADAS

A dispoñibilidade de vías destinadas especificamente ao apartado ou estacionamento temporal de vehículos ferroviarios entre dous usos ou asignacións é fundamental para a explotación adecuada das estacións coordinadas. As empresas ferroviarias poden contar con instalacións propias ou de terceiros para estas funcións.

Adscritas a algunhas estacións coordinadas titularidade de Adif-Alta Velocidade, Adif xestiona determinadas instalacións de servizo, da súa titularidade ou de terceiros que lle teñan encomendada a súa xestión (a información detallada pódese consultar no Catálogo de vías de apartado adscritas a Estacións Coordinadas), que está a disposición das EE.FF. e que se relacionan a continuación:

1. INSTALACIÓNS DE SERVIZO RELACIONADAS CON MADRID PUERTA ATOCHA ALMUDENA GRANDES

- Vías de apartado de Taller de Renfe de Cerro Negro*
- Vías de apartado de Taller de Renfe de La Sagra*

2. INSTALACIÓNS DE SERVIZO RELACIONADAS CON BARCELONA SANTS

- Vías de apartado de Taller de Renfe de Can Tunis*
- Vías mango de Sant Andreu Comtal**

*Correspóndese con vías operativas de taller que RENFE Fabricación y Mantenimiento S.M.E., S.A. cualificou como vías de apartado susceptibles de ser explotadas con tal uso de maneira provisional e cedidas a Adif-Alta Velocidade para a súa xestión e adxudicación de capacidade, de conformidade co disposto no Artigo 42 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario e o Regulamento de Execución (UE) 2017/2177 da Comisión, do 22 de novembro de 2017, relativo ao acceso ás instalacións de servizo e aos servizos ferroviarios relacionados.

**Estas vías serán xestionadas como vías de circulación en base aos GOV da explotación previstos.

A dispoñibilidade de estacionamento e apartado é tan importante para a prestación do servizo que Adif-Alta Velocidade asocia a adxudicación destas instalacións de servizo aos prazos de solicitude de capacidade da infraestrutura do Horario de Servizo, xa que a capacidade para a circulación dun tren está condicionada tanto pola capacidade da infraestrutura no traxecto como polas vías de estacionamento e apartado dispoñibles.

PROCESO DE SOLICITUDE DE VÍAS DE APARTADO PARA ESTACIONES COORDINADAS

As Empresas Ferroviarias, a través da aplicación SYACIS, solicitarán as vías de apartado que consideren e o prazo de solicitude de capacidade.

TIPOS DE SOLICITUDE

A- PERÍODOS DE USO CONTINUADO

Reserva de capacidade para aqueles casos nos que o cliente demande, durante as 24 horas do día, un uso igual ou superior a 30 días naturais e ata un máximo de 1 ano (Horario de servizo).

B- PERÍODOS DE USO PUNTUAL

Reserva de capacidade para aqueles casos nos que o cliente demande uso por horas ou días completos (desde as 00:00 horas ata as 24:00 horas).

O administrador de infraestruturas, unha vez analizadas as solicitudes, intentará atendelas todas. Para facilitar a compatibilidade entre as solicitudes, poderá coordinalas, realizando axustes razoables se fose necesario (± 30 minutos) sempre que non alteren a explotación dos sucros de circulación asignados na estación coordinada.

Se non se puidesen coordinar todas as solicitudes, e algunhas fosen incompatibles entre si, será necesario asignar a capacidade dispoñible en función dos criterios de prioridade que se describen máis adiante.

As vías de apartado asignaranse de forma provisional, haberá un prazo de alegacións, e unha vez analizadas, procederase á súa adxudicación definitiva.

O Xestor de Capacidade, se fose necesario, para garantir a xestión do tráfico ferroviario, poderá, en casos excepcionais, ceder capacidade nas vías de apartado adscritas a estacións coordinadas. Esta cesión deberá ser regulada posteriormente pola Empresa Ferroviaria na aplicación SYACIS.

PRAZOS DE SOLICITUDE DE VÍAS DE APARTADO PARA ESTACIONES COORDINADAS

O período de solicitude coincidirá co período de solicitude de capacidade de infraestrutura para o Horario de Servizo previsto na Declaración sobre a Rede (ver apartado 4.5.1 Calendario Nacional).

Así mesmo, os prazos de asignación provisional, alegacións e asignación definitiva coincidirán cos previstos na Declaración sobre a Rede para a asignación de capacidade de infraestrutura.

As solicitudes fóra deste prazo serán revisadas nos Axustes Mensuais previstos na Declaración sobre a Rede, e se a antelación é inferior a este prazo, atenderanse sempre que sexa posible, pero reservando como máximo ata o prazo de axuste mensual máis próximo, podendo a reserva prorrogarse desde ese momento ata a finalización do horario de servizo en curso.

COORDINACIÓN E CRITERIOS DE PRIORIDADE

Cando non sexa posible atender inicialmente as solicitudes, o administrador de infraestruturas ofrecerá alternativas sobre a capacidade dispoñible para buscar unha solución coordinada co cliente e resolver os conflitos que poidan xurdir entre as solicitudes e asignacións de capacidade, sempre que sexa tecnicamente viable.

Se unha vez analizadas todas as solicitudes, e a pesar de intentar axustes razoables, non fose posible atendelas todas, priorizaranse as solicitudes en conflito en función dos seguintes criterios:

- * Existencia de alternativas para algún dos interesados (hai outras instalacións de servizos nas proximidades)
- * Proporcionalidade cos servizos prestados na estación
- * Solicitudes que favorezan o uso continuado das instalacións de servizo
- * Eficiencia do sistema

Ao estar asociadas estas instalacións á explotación de infraestruturas declaradas conxestionadas, poderase modular a aplicación dos estritos criterios de prioridade para garantir a explotación adecuada do proxecto de Horario de Servizo.

PREZOS

As cantidades a percibir serán equivalentes aos Canons por Utilización de vías noutras instalacións de servizos: de apartado, de formación de trens e manobras, de mantemento, lavado e limpeza, de subministración de combustible, Modalidade B.

CONDICIÓN DE USO

Aplicaranse as condicións de uso establecidas no Apartado 7.3.1.

7.3.6. INSTALACIONES DE MANTENIMIENTO DE MATERIAL RODANTE

A relación de Centros de Mantemento de material rodante, estean conectados ou non á RFIG, pódese consultar na aplicación PISERVI, dispoñible na web do administrador de infraestruturas como anexo a esta DR.

As condicións para a prestación dos servizos nelas serán postas a disposición do interesado por parte do explotador da instalación. para cada un dos centros ofrécense, entre outros, os seguintes datos::

- Comunidade autónoma e provincia onde está a instalación
- Nome
- Explotador da instalación
- Tipo de instalación

7.3.7. OUTRAS INSTALACIÓNS TÉCNICAS (INSTALACIÓNS PARA MANTEMENTO, LIMPEZA E LAVADO, ETC.)

Ademais das citadas instalacións, existen outras instalacións técnicas nas que se poden prestar diferentes servizos, que se describen seguidamente, especificando o uso ao que se destinan e a súa localización.

1. INSTALACIÓNS PARA MANTEMENTO LIXEIRO DE VEHÍCULOS FERROVIARIOS

Son instalacións de servizo, que poden dispor ou non de fosos, destinadas á realización de intervencións de mantemento de vehículos ferroviarios de transporte que non requiran instalacións específicas de mantemento pesado.

Estas instalacións dispoñen do equipamento descrito no Catálogo de Oferta de Capacidade de Instalacións de Servizo para facilitar as ditas operacións, como poden ser iluminación, fosos, puntos de subministración, etc. que deben ser tidos en conta polo cliente na planificación das súas operacións.

Calquera outro equipamento non descrito e necesario para realizar estas operacións, deberá ser facilitado polo cliente previa autorización do titular da instalación. As vías designadas para este efecto polo administrador de infraestruturas ferroviarias nas terminais de carga, estacións de viaxeiros e demais estacións, serán destinadas prioritariamente ao material de transporte vinculado á actividade principal e teñen como obxectivo evitar o desprazamento do material a outros puntos de intervención.

As empresas ferroviarias e os titulares de material rodante ferroviario poderán utilizar este tipo de instalacións de servizo. As vías de mantemento lixeiro de vehículos ferroviarios, así como as actividades que se poden realizar nelas, figuran no catálogo de Oferta de Capacidade nas instalacións de servizo, que está dispoñible na web do administrador de infraestruturas ferroviarias como documento anexo desta DR.

2. INSTALACIÓNS AUXILIARES

Son instalacións técnicas vinculadas ao material rodante, nas que se poden verificar algunha das seguintes tarefas: identificar danos en rodas, caixas quentes, sobrepeso, control de gálibo, estiba de carga, etc. Están orientadas á seguridade na circulación e dispoñen das tecnoloxías adecuadas para cumprir a súa misión

Existe un conxunto de básculas distribuídas ao longo da RFIG que teñen como misión identificar o exceso de peso nos vagóns, evitando descarrilamentos e sobreesforzos na infraestrutura. En concreto, existen 30 básculas dinámicas con funcionamento automático, todas elas equipadas con telemando. Pode consultarse a localización destas básculas nos mapas, documento anexo a esta DR. O administrador de infraestruturas ferroviarias, a través da Subdirección de Sistemas e Medios Operacionais da Dirección Xeral de Circulación e Xestión de Capacidade, mantén o parque de básculas e os vagóns contraste segundo a normativa vixente.

7.3.8. INSTALACIÓNS PORTUARIAS E MARÍTIMAS

As EE.FF. terán dereito a acceder ás infraestruturas ferroviarias existentes no ámbito dos Portos Marítimos ou Fluviais nas condicións establecidas para o efecto pola Autoridade Portuaria correspondente.

A prestación de servizos básicos, complementarios e auxiliares nas instalacións de servizos situadas nos portos de interese xeral axustarase ao disposto na lexislación portuaria.

Para máis información, consulte os Mapas e Fichas Descritivas de Instalacións de Servizo incluídos na aplicación PISERVI, que están dispoñibles na web do administrador de infraestruturas ferroviarias como anexo a esta DR.

7.3.9. INSTALACIÓNS DE SOCORRO

Son o conxunto de sistemas que están dispoñibles nas instalacións do administrador de infraestruturas ferroviarias destinadas a favorecer a evacuación, a autoprotección das persoas e a intervención dos servizos de rescate en situacións de emerxencia.

Para obter información adicional pode consultar con:



Dirección de Seguridad y Autoprotección

C/ Agustín de Foxá, 48 - Edificio Comercial - Estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor - 28036 Madrid.

7.3.10. INSTALACIÓNS DE APROVISIONAMENTO DE COMBUSTIBLE

Son aquelas instalacións dotadas dos medios técnicos adecuados para dispensar gasóleo para tracción aos vehículos ferroviarios coas medidas oportunas de seguridade.

Adif-Alta Velocidade non conta actualmente con este tipo de instalacións.

Nas Fichas Descritivas das Instalacións de Servizo incluídas na aplicación PISERVI, que están dispoñibles na páxina web do administrador de infraestruturas ferroviarias como anexo a esta DR, indícanse as instalacións nas que se presta este servizo. Esta información tamén aparece no Catálogo da Oferta de Capacidade nas Instalacións de Servizo.

Para obter información adicional, visite www.adif.es ou consulte con:



Subdirección de Promoción del Transporte de Mercancías

C/ Agustín de Foxá, 46 - Edificio Comercial 3ª planta.

Estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor - 28036 Madrid

7.3.11. OUTRAS INSTALACIÓNS FERROVIARIAS CONECTADAS Á RFIG (PORTOS E ESTACIÓNS DE CARGA)

PORTOS DE INTERESE XERAL CON CONVENIO DE CONEXIÓN Á RFIG

As infraestruturas ferroviarias e terminais ferroviarias de mercadorías de titularidade dunha autoridade portuaria que en cada momento existan nas zonas de servizos dos portos de interese xeral e estean conectadas coa Rede Ferroviaria de Interese Xeral, formarán parte desta e incorporaranse ao Catálogo de infraestruturas da Rede Ferroviaria de Interese Xeral.

A conexión das infraestruturas ferroviarias e terminais de mercadorías ás que fai referencia o apartado anterior co resto da Rede Ferroviaria de Interese Xeral recollerase na Declaración sobre a Rede e regularase mediante un convenio. O citado convenio será celebrado conxuntamente pola autoridade portuaria correspondente, o correspondente administrador xeral de infraestruturas ferroviarias e Portos do Estado, para cada porto de interese xeral, previa autorización do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, e nel estableceranse as obrigas e dereitos de cada unha das partes, conforme aos seguintes principios:

- a) O administrador xeral de infraestrutura e a Autoridade Portuaria establecerán, de acordo coas directrices que estableza o Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible, as regras para a conexión física e funcional das infraestruturas ferroviarias e terminais ferroviarias de mercadorías administradas por cada entidade. Para tal efecto, no convenio definiranse as liñas de conexión do porto co resto da Rede Ferroviaria de Interese Xeral.

- b) As autoridades portuarias establecerán, respecto dos portos de interese xeral e previo informe favorable de Portos do Estado, as normas para o deseño e explotación da rede ferroviaria existente en cada porto, sempre que non perturbe o bo funcionamento da resto da Rede Ferroviaria de Interese Xeral.

O convenio recollerá os aspectos operativos da rede e as regras que o administrador de infraestruturas ferroviarias deberá respectar para a adxudicación da capacidade das infraestruturas ferroviarias e terminais ferroviarias de mercadorías existentes no ámbito dos portos de interese xeral.

Actualmente, 21 Portos teñen conexión coa RFIG (ver Mapas) e aplicación PISERVI, no documento anexo a esta DR.

INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS DE TITULARIDADE PRIVADA (CARGADEIROS)

Son infraestruturas de titularidade privada as pertencentes a particulares, individual ou colectivamente

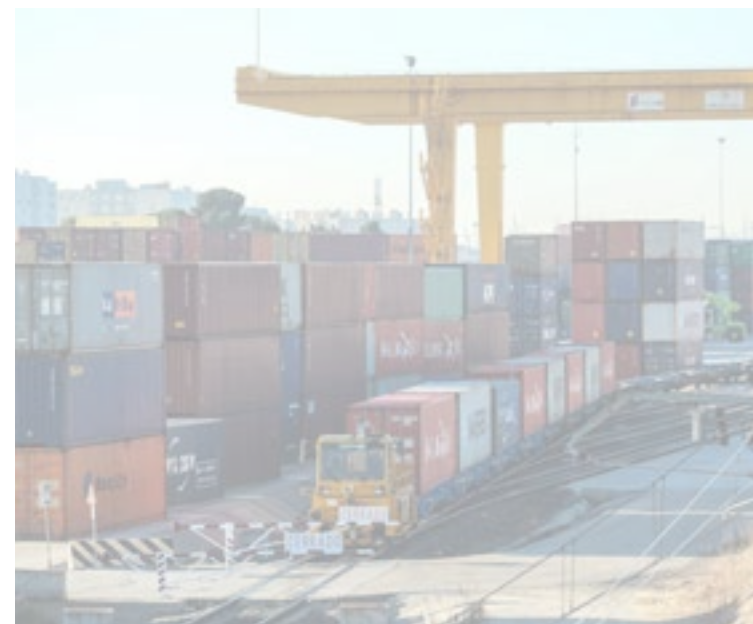
Para o establecemento ou a explotación dunha infraestrutura ferroviaria de titularidade privada, o solicitante deberá presentar un proxecto de establecemento ou de explotación da liña que incluírá, como mínimo, unha memoria explicativa dos fins perseguidos mediante o establecemento ou a explotación da infraestrutura, cos seus planos xerais e parciais, así como os correspondentes orzamentos, as actividades que se vaian prestar sobre aquela, a descrición das obras e as circunstancias técnicas de realización das mesmas, que deberán axustarse ás normas que, en materia de seguridade e interoperabilidade, se establezan regulamentariamente polo Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

Sobre a citada infraestrutura ferroviaria de titularidade privada, poderase realizar o transporte ferroviario exclusivamente, por conta propia, como complemento doutras actividades principais realizadas polo seu titular.

A conexión das infraestruturas ferroviarias de titularidade privada non pertencentes á Rede Ferroviaria de Interese Xeral, especialmente dos cargadeiros, coa Rede Ferroviaria de Interese Xeral, só poderá realizarse cando así o autorice expresamente o administrador de infraestruturas ferroviarias. O titular da infraestrutura ferroviaria de titularidade privada facilitará a conexión nos termos determinados na autorización.

Un cargadeiro defínese como aquela infraestrutura ferroviaria de titularidade pública ou privada consistente nunha instalación de vías para a carga, descarga e estacionamento de vagóns con enlace a unha liña a través de unha ou máis agullas de plena vía, que sirva para complementar a RFIG titularidade do administrador de infraestruturas ferroviarias, incluíndose nos mesmos aquelas dependencias dedicadas á construción, reparación ou mantemento de material ferroviario tales como coches, vagóns, locomotoras ou maquinaria de vía de titularidade privada.

No Artigo 52 do Regulamento do Sector Ferroviario recóllense as condicións nas que se realizará a conexión das infraestruturas ferroviarias de titularidade privada coa Rede Ferroviaria de Interese Xeral e o réxime de construción e explotación dos elementos de titularidade privada que complementen as infraestruturas ferroviarias de titularidade do Estado.



Desde o 1 de xaneiro de 2005, autorizáronse á RFIG 63 conexións de infraestruturas ferroviarias de titularidade privada xestionadas polo administrador de infraestruturas. A 31 de xullo de 2023, hai 160 derivacións particulares en explotación comercial en liñas convencionais (13 privadas de uso público) e 6 en liñas de largo métrico

As Fichas Descriptivas das Instalacións de Servizo están dispoñibles na aplicación PISERVI, anexa a esta Declaración sobre a Rede, especificando se están situados en liña de largo convencional ou en liña de largo métrico, e están clasificados en función do seu uso, en:

- Cargadeiros privados de uso público
- Cargadeiros privados

Para máis información, póñase en contacto coa Dirección de Explotación Comercial (Directorio de Adif apartado 1.6).

7.3.12. CAMBIADORES DE LARGO E EIXES

Na Rede propiedade do administrador de infraestruturas ferroviarias existen actualmente dous largos de vía interoperables entre si: Largo Estándar (1.435 mm) e Largo Ibérico (1.668 mm). Para facilitar as conexións internas entre ambos largos, así como con outras redes europeas, creáronse instalacións automáticas denominadas Cambiadores de Largo de Vía. Noutras instalacións tradicionais permítese a transición física de largo mediante o cambio de eixes ou de bogies, ou ben o transbordo físico da mercadoría. Igualmente, existen instalacións de transbordo de contedores e mercadorías nos puntos fronteirizos de Irún e de Portbou. A súa localización está recollida nos mapas, no documento anexo desta DR.

As EE.FF. terán dereito a utilizar os Cambiadores de Largo de Vía xestionados polo administrador de infraestruturas ferroviarias na medida en que o seu material rodante estea adaptado ás súas características técnicas. O administrador de infraestruturas ferroviarias garante en todo momento a prestación deste servizo asociado á adxudicación de sucros para circular polas liñas da RFIG.

As operacións técnicas do material, acoplamento das locomotoras, probas de freo, desconxelación de rodais, dirección das manobras ou operacións de cambio de largo de vía, así como a responsabilidade das mesmas, corresponden ás EE.FF.

CAMBIADORES DE LARGO

Son instalacións nas que se realiza a modificación necesaria dun vehículo ferroviario para adaptalo a un largo de vía diferente. Existen dous sistemas:

- De tecnoloxía TALGO
- De tecnoloxía CAF

Ademais, algunhas destas instalacións permiten o cambio de largo de trens de ambas as tecnoloxías. A tecnoloxía de cambio de largo de trens de rodadura desprazable permite ás circulacións ferroviarias a transición entre diferentes redes nun tempo reducido e sen molestias para os viaxeiros, e é un elemento clave para a extensión progresiva dos beneficios da alta velocidade.

Para obter información adicional pode consultar con:



Subdirección de Operaciones de Alta Velocidad

Dirección General de Conservación y Mantenimiento
Paseo del Rey, 32 Planta baja - 28008 Madrid

Aos mapas, documento anexo a esta DR, están representadas as instalacións de cambio de largo de vía xunto coa información do tipo de largo de vía de cada liña, e na aplicación PISERVI inclúese información específica sobre estas Instalacións.

Seguidamente indícanse todos os Cambiadores de largo especificando a súa localización:

PROVINCIA	TECNOLOXÍA	TIPO	CAMBIADOR
CÓRDOBA	TALGO CAF	DUAL VERTICAL	Alcolea de Córdoba
MALAGA	TALGO CAF	2 CAMBIADORES DUAIS VERTICAIS	Antequera, por Antequera Sta. Ana
SEVILLA	TALGO CAF	2 CAMBIADORES SINXELOS	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 DUAIS VERTICAIS	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	SINXELO	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	SINXELO	Granada

7.3.13. TERMINAIS DE CARGA INTERMODAL

Adif-Alta Velocidade non conta actualmente con este tipo de instalacións.

7.3.14. TERMINAIS DE CARGA DE MERCADORÍA XERAL (PUNTOS DE CARGA)

Adif-Alta Velocidade non conta actualmente con este tipo de instalacións.

7.3.15. MODELOS PARA A SOLICITUDE DOS SERVIZOS

Os modelos para a solicitude de servizos están dispoñibles no Anexo C.

ANEXO 1

ESTACIÓNS CON SERVIZO PERMANENTE DE ASISTENCIA A PERSOAS CON DISCAPACIDADE OU MOBILIDADE REDUCIDA

ESTACIÓN	ACCESIBILIDADE DA ESTACIÓN				
	PLAZA DE APARCAMENTO	VESTÍBULO E ZONA COMERCIAL	ENTRE PLATAFORMAS	ASEOS	CADEIRA DE RODAS
ALICANTE	•	•	•	•	•
ALBACETE LOS LLANOS	•	•	•	•	•
ANTEQUERA A.V.	•	•	•	•	•
ANTEQUERA STA. ANA	•	•	•	•	•
BARCELONA SANTS	•	•		•	•
CÁCERES	•	•	•	•	•
CALATAYUD	•	•	•	•	•
CAMP DE TARRAGONA	•	•	•	•	•
CASTELLÓN	•	•	•	•	•
CIUDAD REAL	•	•	•	•	•



Estacións con prestación de asistencia ata 30 minutos antes da saída do tren.

ESTACIÓN	ACCESIBILIDADE DA ESTACIÓN				
	PLAZA DE APARCAMENTO	VESTÍBULO E ZONA COMERCIAL	ENTRE PLATAFORMAS	ASEOS	CADEIRA DE RODAS
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 * Na Estación de Madrid Chamartín – Clara Campoamor, a prestación de asistencia realizarase ata 45 minutos antes da saída do tren.

ESTACIÓN	ACCESIBILIDADE DA ESTACIÓN				
	PLAZA DE APARCAMENTO	VESTÍBULO E ZONA COMERCIAL	ENTRE PLATAFORMAS	ASEOS	CADEIRA DE RODAS
SEGOVIA GUIOMAR	●	●	●	●	●
SEVILLA STA. JUSTA	●	●	●	●	●
TOLEDO	●	●	●	●	●
VALENCIA JOAQUÍN SORROLLA	●	●	●	●	●
VALLADOLID CAMPO GRANDE	●	●	●	●	●
VIGO URZAIZ	●	●	●	●	●
ZAMORA	●	●	●	●	●
ZARAGOZA DELICIAS	●	●	●	●	●



Estacións con prestación de asistencia ata 30 minutos antes da saída do tren.

ANEXO 2

ESTACIONES CON SERVICIO DE ASISTENCIA PUNTUAL A PERSONAS CON DISCAPACIDADE OU MOBILIDADE REDUCIDA

ESTACIÓN	ACCESIBILIDADE DA ESTACIÓN				
	PLAZA DE APARCAMENTO	VESTÍBULO E ZONA COMERCIAL	ENTRE PLATAFORMAS	ASEOS	CADEIRA DE RODAS
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:

Estacións con prestación de asistencia puntual, nas que é necesario solicitar a asistencia cunha antelación mínima de 12 horas.

8 ANEXOS

A_ Horario de Servizo
B_ Catálogos de Sucos Internacionais
C_ Modelos de Solicitud
D_ Documentación de Referencia
E_ Glosario
F_ Catálogo de Eixes e Liñas RFIG
G_ Capacidade Media das Liñas Principais

H_ Clasificación de Liñas por tipos
I_ Modelos Contractuais
J_ Resolución de Conflictos
K_ Intercambio de Información
L_ Declaración de Capacidade Marco
M_ Procedemento de autoconsumo
N_ Información Preliminar da
2ª Oferta de Capacidade Marco



Anexo A

Horario de Servicio 2024/2025 y 2025/2026

- O domingo 15 de decembro de 2024 comeza o novo Horario de Servicio do ano 2025, que rematará o 13 de decembro de 2025.
- O domingo 14 de decembro de 2025 comeza o novo Horario de Servicio do ano 2026, que rematará o 12 de decembro de 2026.
- O Horario de Servicio sinala os prazos efectivos que deben cumprirse durante os procedementos de Adxudicación de Capacidade de Infraestrutura de acordo coa LSF e a Orde FOM 897/2005, descritas no Capítulo 4 desta DR.



ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO
L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M X J V S D 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30
JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE
L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31



2025

ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO
L M X J V S D	L M X J V S D	L M X J V S D	L M X J V S D	L M X J V S D	L M X J V S D
1 2 3 4 5	1 2	1 2	1 2 3 4 5 6	1 2 3 4	1
6 7 8 9 10 11 12	3 4 5 6 7 8 9	3 4 5 6 7 8 9	7 8 9 10 11 12 13	5 6 7 8 9 10 11	2 3 4 5 6 7 8
13 14 15 16 17 18 19	10 11 12 13 14 15 16	10 11 12 13 14 15 16	14 15 16 17 18 19 20	12 13 14 15 16 17 18	9 10 11 12 13 14 15
20 21 22 23 24 25 26	17 18 19 20 21 22 23	17 18 19 20 21 22 23	21 22 23 24 25 26 27	19 20 21 22 23 24 25	16 17 18 19 20 21 22
27 28 29 30 31	24 25 26 27 28	24 25 26 27 28 29 30 31	28 29 30	26 27 28 29 30 31	23 24 25 26 27 28 29 30
JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE
L M X J V S D	L M X J V S D	L M X J V S D	L M X J V S D	L M X J V S D	L M X J V S D
1 2 3 4 5 6	1 2 3	1 2 3 4 5 6 7	1 2 3 4 5	1 2	1 2 3 4 5 6 7
7 8 9 10 11 12 13	3 4 5 6 7 8 9 10	8 9 10 11 12 13 14	6 7 8 9 10 11 12	3 4 5 6 7 8 9	8 9 10 11 12 13 14
14 15 16 17 18 19 20	11 12 13 14 15 16 17	15 16 17 18 19 20 21	13 14 15 16 17 18 19	10 11 12 13 14 15 16	15 16 17 18 19 20 21
21 22 23 24 25 26 27	18 19 20 21 22 23 24	22 23 24 25 26 27 28	20 21 22 23 24 25 26	17 18 19 20 21 22 23	22 23 24 25 26 27 28
28 29 30 31	25 26 27 28 29 30 31	29 30	27 28 29 30 31	24 25 26 27 28 29 30	29 30 31

PRINCIPALES HITOS:

HORARIO DE SERVICIO 2024-2025		CALENDARIO AJUSTE CONCERTADO			AJUSTES MENSUALES	
		2024		2025	2024	2025
15-dic-24	Inicio Horario de Servicio 2024/2025	09-jun-24	Ajuste concertado	08-jun-25	04-feb-24	02-feb-25
08-abr-24	Límite para solicitudes Internacionales				03-mar-24	02-mar-25
15-jun-24	Límite para solicitudes Nacionales	09-feb-24	Solicitudes	08-feb-25	07-abr-24	06-abr-25
07-jul-24	Asignación provisional de capacidad internacional				05-may-24	04-may-25
02-ago-24	Fin del periodo de alegaciones internacional	09-mar-24	Asignación provisional de capacidad	08-mar-25	04-ago-24	03-ago-25
15-ago-24	Asignación provisional de capacidad nacional	09-abr-24	Asignación definitiva de capacidad	08-abr-25	01-sep-24	07-sep-25
19-ago-24	Asignación definitiva de capacidad internacional				06-oct-24	05-oct-25
16-sep-24	Fin del periodo de alegaciones nacional	09-may-24	Comunicación del anuncio de trenes	08-may-25	03-nov-24	02-nov-25
15-oct-24	Asignación definitiva de capacidad nacional					
01-nov-24	Comunicación del anuncio de trenes					



Notas:

- Las fechas internacionales están alineadas con el calendario de RNE.
- Se podrán designar otras fechas para Ajustes Concertados cuando entren en funcionamiento nuevas infraestructuras.
- Se comunicarán dichas fechas con la antelación oportuna.



2025

XANEIRO	FEBREIRO	MARZO	ABRIL	MAIO	XUÑO
L M M X V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M M X V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28	L M M X V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M M X V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	L M M X V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M M X V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30
XULLO	AGOSTO	SETEMBRO	OUTUBRO	NOVEMBRO	DECEMBRO
L M M X V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M M X V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M M X V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	L M M X V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M M X V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	L M M X V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31



2026

XANEIRO						
L	M	M	X	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

FEBREIRO						
L	M	M	X	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	

MARZO						
L	M	M	X	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

ABRIL						
L	M	M	X	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

MAIO						
L	M	M	X	V	S	D
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

XUÑO						
L	M	M	X	V	S	D
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

XULLO						
L	M	M	X	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

AGOSTO						
L	M	M	X	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

SETEMBRO						
L	M	M	X	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

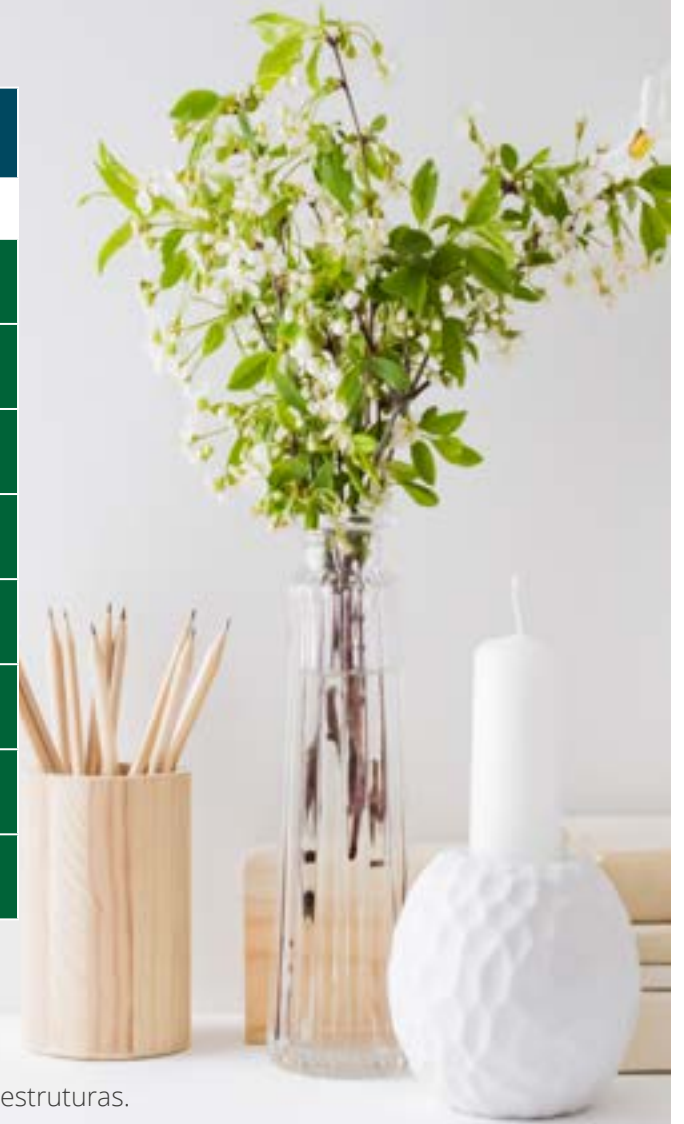
OUTUBRO						
L	M	M	X	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

NOVEMBRO						
L	M	M	X	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

DECEMBRO						
L	M	M	X	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

PRINCIPAIS FITOS:

HORARIO DE SERVIDO 2025-2026		CALENDARIO AXUSTE CONCERTADO			AXUSTES MENSUAIS			
		2025		2026	2025	2026		
14-dec-25	Inicio Horario de Servizo 2025/2026	8-xuñ-25	Axuste concertado	14-xuñ-26	02-feb-25	01-feb-26		
14-abr-25	Límite para solicitudes Internacionais					02-mar-25	01-mar-26	
14-xuñ-25	Límite para solicitudes Nacionais	08-feb-25	Solicitudes	14-feb-26	06-abr-25	05-abr-26		
07-xull-25	Asignación provisional de Capacidade Internacional	08-mar-25	Asignación provisional de Capacidade	14-mar-26	04-mai-25	03-mai-26		
08-ago-25	Final do período de alegacións Internacionais							
14-ago-25	Asignación provisional de Capacidade Nacional	23-mar-25	Fin do periodo de Alegacións	29-mar-26	03-ago-25	02-ago-26		
25-ago-25	Asignación definitiva de Capacidade Internacional	08-abr-25	Asignación definitiva de Capacidade	14-abr-26	07-set-25	06-set-26		
15-set-25	Final do período de alegacións Nacionais						05-out-25	04-out-26
14-out-25	Asignación definitiva de Capacidade Nacional							
29-out-25	Comunicación do anuncio de trens	08-mai-25	Comunicación do anuncio de trens	14-mai-26	02-nov-25	01-nov-26		



Notas:

- Poderanse designar outras datas para Axustes Concertados cando entren en funcionamento novas infraestruturas.
- Estas datas serán comunicadas coa antelación oportuna.
- As datas internacionais están aliñadas co calendario de RNE.

Anexo B

Catálogo de Sucos Internacionales 2024/2025

SUCOS DO CORREDOR: FIGUERES V. BARCELONA (CORREDOR MEDITERRÁNEO)

Nº SUCO	BARCELONA M./CT.	FIGUERAS V.	LÍM. ADIF-TP FERRO	CONEXIÓNS	CARGA, LONXITUDE E LOCOMOTORA TIPO
46117	03:45	06:34	06:39	Lyon, Forbach	1500 t 750 m Loc 252 (DT) / 256
46191	04:55	07:01	08:28	Lyon, Forbach	1500 t 750 m Loc 252 (DT) / 256
46199	08:50	11:38	11:43	Lyon, Forbach	1500 t 750 m Loc 252 (DT) / 256
46195	19:50	23:04	23:08	Somain	1500 t 750 m Loc 252 (DT) / 256
Nº SUCO	CONEXIÓNS	LÍM. ADIF-TP FERRO	FIGUERAS V.	BARCELONA M. /CT.	CARGA, LONXITUDE E LOCOMOTORA TIPO
46186	Somain	05:42	05:49	08:44	1500 t 750 m Loc 252 (DT) / 256
46188	Lyon, Forbach	19:35	18:07	22:13	1500 t 750 m Loc 252 (DT) / 256
46190	Lyon, Forbach	20:11	20:38	23:03	1500 t 750 m Loc 252 (DT) / 256
43248	Lyon, Forbach	21:28	21:57	00:21	1500 t 750 m Loc 252 (DT) / 256

SUCOS DO CORREDOR: BADAJOZ-MÉRIDA (CORREDOR ATLÁNTICO)

Nº SUCO	MÉRIDA	BADAJOZ	KM. 517,6 (FRONTEIRA)	CONEXIÓNS	CARGA, LONXITUDE E LOCOMOTORA TIPO
40816	05:07	06:10	06:17	Entroncamento/ La Salud	1410 t 450 m Loc 335
Nº SUCO	CONEXIÓNS	KM. 517,6 (FRONTEIRA)	BADAJOZ	MÉRIDA	CARGA, LONXITUDE E LOCOMOTORA TIPO
40819	Entroncamento/ La Salud	01:38	2:40	03:33	1410 t 400 m Loc 335

SUCOS DO CORREDOR: CERBERE-PORTBOU-BARCELONA-ALGECIRAS-ALMERÍA / MADRID (CORREDOR MEDITERRÁNEO)

Nº SUCO	GRANOLLERS	-	PORTBOU	CONEXIÓNS	CARGA, LONXITUDE E LOCOMOTORA TIPO
40105	21:45	-	23:54	Metz, Amberes	960 t 500 m Loc 253
40893	20:23	-	22:46	Lyon, Forbach	960 t 500 m Loc 253
Nº SUCO	CONEXIÓNS	PORTBOU	-	GRANOLLERS	CARGA, LONXITUDE E LOCOMOTORA TIPO
40890	Lyon, Forbach	03:10	-	05:39	960 t 500 m Loc 253
40112	Metz, Amberes	04:10	-	06:15	960 t 500 m Loc 253
Nº SUCO	CONSTANTÍ	GERONA	PORTBOU	CONEXIÓNS	CARGA, LONXITUDE E LOCOMOTORA TIPO
40117/6	19:40	23:49	00:46	Lyon, Forbach	960 t 450 m Loc 253
40113/2	18:30	22:23	23:22	Metz, Amberes	960 t 450 m Loc 253
Nº SUCO	CONEXIÓNS	PORTBOU	GERONA	CONSTANTÍ	CARGA, LONXITUDE E LOCOMOTORA TIPO
40110/1	Metz, Amberes	04:18	05:08	09:33	960 t 450 m Loc 253
40258/9	Lyon, Forbach	01:15	02:13	06:08	960 t 450 m Loc 253

(2) Camiños compartidos co 40197 e o 40612/3 do Corredor Atlántico.

Nº SUCO	GRISÉN	TARRAGONA	CERBÈRE	CONEXIÓNS	CARGA, LONXITUDE E LOCOMOTORA TIPO
40882/3	19:17	02:32 (+1)	06:52 (+1)	Lyon, Forbach	960 t 450 m Loc 253
Nº SUCO	CONEXIÓNS	CERBÈRE	TARRAGONA	GRISÉN	CARGA, LONXITUDE E LOCOMOTORA TIPO
40586/7	Lyon, Forbach	00:46	04:29	09:26	960 t 450 m Loc 253
Nº SUCO	ALGECIRAS	VICÁLVARO CL.	CERBÈRE	CONEXIÓNS	CARGA, LONXITUDE E LOCOMOTORA TIPO
40152/3 (2)	17:04	12:30	03:55	Lyon, Modane	1060 t, 450 m, Loc 335/253 960 t 500 m Loc 253
Nº SUCO	CONEXIÓNS	CERBÈRE	VICÁLVARO CL.	ALGECIRAS	CARGA, LONXITUDE E LOCOMOTORA TIPO
40512/3 (2)	Lyon, Modane	22:12	11:30 (+1)	08:40	1080 t, 450 m, Loc 253 1080 t, 450 m, Loc 253/335
Nº SUCO	ALMERÍA	VICÁLVARO CL.	CERBÈRE	CONEXIÓNS	CARGA, LONXITUDE E LOCOMOTORA TIPO
40459 (2) +40152/3	19:30	12:30 (+1)	03:56 (+2)	Lyon, Modane	750 t, 430 m, Loc 335 960 t, 450 m, Loc 253
Nº SUCO	CONEXIÓNS	CERBÈRE	VICÁLVARO CL.	ALMERÍA	CARGA, LONXITUDE E LOCOMOTORA TIPO
40512/3 + 40546 (2)	Lyon, Modane	22:55	12:31	10:40	1080 t, 450 m, Loc 253 960 t 430 m Loc 335
Nº SUCO	MURCIA	SILLA	CERBÈRE	CONEXIÓNS	CARGA, LONXITUDE E LOCOMOTORA TIPO
40490/1	07:10	12:11	--	Lyon, Forbach	960 t 450 m Loc 335 1000t 500 m Loc 253
40248/9	-	15:15	00:38 (+1)	Lyon, Forbach	1000 t 500 m Loc 253
40246/7	-	21:02	04:27 (+1)	Lyon, Forbach	1000 t 500 m Loc 253
Nº SUCO	CONEXIÓNS	CERBÈRE	SILLA	MURCIA	CARGA, LONXITUDE E LOCOMOTORA TIPO
40846/7 40848/9	Lyon, Forbach	2:17	09:57 11:25	16:11 16:11	1000 t 450 m Loc 253 960 t 450 m Loc 335
40844/5	Lyon, Forbach	12:53	22:38	-	1000 t 450 m Loc 253

Anexo C

Modelos de Solicitud de Capacidad e Servicios

- DE CAPACIDADE DE INFRAESTRUTURA
- DE CAPACIDADE EN INSTALACIÓNS DE SERVIZO
- DE SERVICIOS BÁSICOS
- DE SERVICIOS AUXILIARES
- DE SERVIZO COMPLEMENTARIO SC-2
SUBMINISTRACIÓN DE ENERXÍA DE TRACCIÓN

DISPONIBLE NO SEGUINTE ENLACE:

Modelos Solicitud



Anexo D

Documentación de Referencia

Actualizado o 28 de febreiro de 2025.

DEREITO INTERNACIONAL

Convenio internacional sobre Transporte Internacional por Ferrocarril (COTIF), celebrado en Berna o 9 de maio de 1980. **BOE 16, do 18 de xaneiro de 1986.** Corrección de erros **BOE 125, do 26/05/1986** (versión actualizada). Modificado por Protocolo de Vilna do 3 de xuño de 1999.

BOE 149, do 23 de xuño de 2006.

Emendas ao Convenio relativo aos transportes internacionais por ferrocarril (COTIF) e aos seus Apéndices, adoptadas en Berna o 14 de xuño de 2017 na décima reunión do Comité de Expertos Técnicos da Organización Intergubernamental para os Transportes Internacionais por Ferrocarril (OTIF).

BOE 40, do 15 de febreiro de 2019.

Emendas ao Regulamento relativo ao Transporte Internacional de Mercadorías Perigosas por Ferrocarril (RID 2019), Apéndice C do Convenio relativo aos Transportes Internacionais por Ferrocarril (COTIF), feito en Berna o 9 de maio de 1980, adoptadas pola Comisión de expertos para o transporte de mercadorías perigosas na súa 55ª sesión celebrada en Berna o 30 de maio de 2018.

BOE 145, do 18 de xuño de 2019.

Texto emendado do Regulamento relativo ao transporte internacional de mercadorías perigosas por ferrocarril (RID 2021), Apéndice C do Convenio relativo aos Transportes Internacionais por Ferrocarril (COTIF), feito en Berna o 9 de maio de 1980, coas Emendas adoptadas pola Comisión de expertos para o transporte de mercadorías perigosas mediante procedemento escrito.

BOE 120, do 20 de maio de 2021.

Acordo entre a Unión Europea e a Organización Intergubernamental para os Transportes Internacionais por Ferrocarril de adhesión da Unión Europea ao Convenio relativo aos transportes internacionais por ferrocarril (COTIF), do 9 de maio de 1980, modificado polo Protocolo de Vilnius do 3 de xuño de 1999. Información sobre a entrada en vigor o 1 de xullo de 2011.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 13 de xullo de 2011.



Convenio Internacional sobre Harmonización dos Controis de Mercadorías nas Fronteiras (Convenio sobre Harmonización), Xenebra, 21 de outubro de 1982, polo que se modifica o Anexo 9 "Axilización dos procedementos de cruce de fronteiras no transporte ferroviario internacional de mercadorías".

Modificación do DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 30 de novembro de 2011.

NORMATIVA EUROPEA

1. - REGULAMENTOS

Regulamento (CEE) Nº. 1108/1970 do Consello, do 4 de xuño de 1970. Polo que se establece unha contabilidade dos gastos relativos ás infraestruturas dos transportes por ferrocarril, por estrada e por vía navegable.

DO L 130, do 15 de xuño de 1970.

Regulamento (CE) 332/2007 da Comisión, do 27 de marzo de 2007. Relativo ás modalidades técnicas de transmisión das estatísticas sobre o transporte ferroviario.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L 56, do 29 de febreiro de 2008.

Regulamento (CE) 653/2007, do 13 de xuño, sobre a utilización dun formato europeo común para os certificados de seguridade e os documentos de solicitude, de acordo co Artigo 10 da Directiva 2004/49/CE, e sobre a validez dos certificados de seguridade expedidos en virtude da Directiva 2001/14/CE.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L 153/9 do 14 de xuño de 2007.

Regulamento (CE) 1370/2007, do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de outubro de 2007. Sobre os servizos públicos de transporte de viaxeiros por ferrocarril e estrada e polo que son derogados os Regulamentos (CEE) núm. 1191/69 e (CEE) núm. 1107/70 do Consello.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L 315 do 3 de decembro de 2007.

M1 Regulamento (UE) 2338/2016 DO PARLAMENTO EUROPEO E DO CONSELLO, do 14 de decembro de 2016.

Regulamento (CE) 1371/2007, do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de outubro de 2007. Sobre os dereitos e as obrigas dos viaxeiros de ferrocarril.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L 315 do 3 de decembro de 2007.

Vixente ata o 6 de xuño de 2023, data na que entra en vigor o Regulamento (UE) 2021/782 do Parlamento Europeo e do Consello, do 29 de abril de 2021, sobre os dereitos e obrigas dos viaxeiros de ferrocarril, publicado no DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L172/1, do 17 de maio de 2021.

Regulamento (CE) 451/2008, do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de abril de 2008. Polo que se establece unha nova clasificación estatística de produtos por actividades (CPA) e se derroga o Regulamento (CEE) núm. 3696/93 do.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L 145, do 4 de xuño de 2008.

Reglamento (CE) 169/2009 do Consello, do 26 de febreiro de 2009. Polo que se aplican as normas de competencia aos sectores dos transportes por ferrocarril, por estrada e por vía navegable.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L 61/1 do 5 de marzo de 2009.

Reglamento (UE) 36/2010 da Comisión, do 3 de decembro de 2009. Sobre os modelos comunitarios de licenzas de condución de trens, certificados complementarios, copias autenticadas de certificados complementarios e formularios de solicitude de licenzas de condución de trens, en aplicación da Directiva 2007/59/CE do Parlamento Europeo e do Consello.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L 13/1 do 19 de xaneiro de 2010.

Modificado por: M1 Regulamento (UE) 519/2013 DA COMISIÓN, do 21 de febreiro de 2013.

Rectificado por: C1 Rectificación, DO L 286, 4.11.2010, p. 22 (36/2010).

Reglamento (UE) Nº. 913/2010, do Parlamento Europeo e do Consello, do 22 de setembro de 2010. Sobre unha rede ferroviaria europea para un transporte de mercadorías competitivo.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L 276/22, do 20 de outubro de 2010.

Reglamento (UE) Nº. 454/2011 da Comisión, do 5 de maio de 2011. Relativo á especificación técnica de interoperabilidade correspondente ao subsistema "aplicacións telemática para os servizos de viaxeiros" do sistema ferroviario transeuropeo.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 12 de maio de 2011.

Modificado por:

M1 Regulamento (UE) núm. 665/2012 da Comisión, do 20 de xullo de 2012.

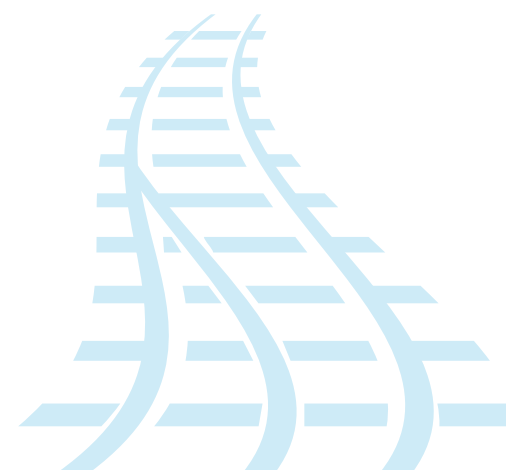
M2 Regulamento (UE) núm. 1273/2013 da Comisión, do 6 de decembro de 2013.

M3 Regulamento (UE) 2015/302 da Comisión, do 26 de febreiro de 2015.

M4 Regulamento de Execución (UE) 2019/775 da Comisión, do 16 de maio de 2019.

Reglamento (UE) Nº.1078/2012 da Comisión, do 16 de novembro de 2012. Relativo a un método común de seguridade en materia de vixilancia que deberán aplicar as empresas ferroviarias e os administradores de infraestruturas que obtivesen un certificado ou unha autorización de seguridade, así como as entidades encargadas do mantemento.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 17 de novembro de 2012.



Reglamento (UE) N.º 321/2013 da Comisión, do 13 de marzo de 2013. Sobre a especificación técnica de interoperabilidade relativa ao subsistema "material rodante — vagóns de mercadorías" do sistema ferroviario da Unión Europea e polo que se derroga a Decisión 2006/861/CE.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 12 de abril de 2013.

Modificado por:

M1 Regulamento (UE) 1236/2013 DA COMISIÓN, do 2 de decembro de 2013.

M2 Regulamento (UE) 2015/924 da Comisión, do 17 de xuño de 2015.

M3 Regulamento de Execución (UE) 2019/776 da Comisión, do 16 de maio de 2019.

M4 Regulamento de Execución (UE) núm. 2023/1694 da Comisión, do 10 de agosto de 2023.

Reglamento de Execución (UE) N.º 402/2013 da Comisión, do 30 de abril de 2013. Relativo á adopción dun método de seguridade para a avaliación e valoración do risco e polo que se derroga o Regulamento (CE) núm. 352/2009.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 3 de maio de 2013.

Modificado por: M1 Regulamento de Execución (UE) 2015/1136 da Comisión, do 14 de xullo de 2015.

Reglamento (UE) N.º 1315/2013, do Parlamento Europeo e do Consello, do 11 de decembro de 2013. Sobre as orientacións da Unión para o desenvolvemento da Rede Transeuropea de Transporte e polo que se derroga a Decisión N.º 661/2010/UE.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 20 de decembro de 2013.

Modificado por: M1 Regulamento delegado (UE) 2023/1176 DA COMISIÓN do 14 de xullo de 2022.

Reglamento (UE) N.º 642/2014 do Consello, do 16 de xuño de 2014. Polo que se establece a Empresa Común Shift2Rail.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 17 de xuño de 2014.

Reglamento (UE) N.º 1299/2014 da Comisión, do 18 de novembro de 2014. Relativo ás especificacións técnicas de interoperabilidade do subsistema "infraestrutura" no sistema ferroviario da Unión Europea.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 12 de decembro de 2014.

M1 Regulamento de Execución (UE) 2019/776 da Comisión, do 16 de maio de 2019.

M2 Regulamento de Execución (UE) núm. 2023/1694 da Comisión, do 10 de agosto de 2023.

Reglamento (UE) Nº. 1300/2014 da Comisión, do 18 de novembro de 2014. Sobre a especificación técnica de interoperabilidade relativa á accesibilidade do sistema ferroviario da Unión para persoas con discapacidade e persoas con mobilidade reducida.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 12 de decembro de 2014.

M1 Regulamento de Execución (UE) 2019/772 da Comisión, do 16 de maio de 2019, polo que se modifica o Regulamento (UE) núm. 1300/2014 no tocante ao inventario de activos, para identificar os obstáculos á accesibilidade, proporcionar información aos usuarios e controlar e avaliar os avances en materia de accesibilidade. (Modificación da ETI de persoas con mobilidade reducida).

M2 Regulamento de Execución (UE) núm. 2023/1694 da Comisión, do 10 de agosto de 2023.

Reglamento (UE) Nº. 1301/2014 da Comisión, do 18 de novembro de 2014. Sobre especificacións técnicas de interoperabilidade do subsistema "enerxía" do sistema ferroviario da Unión Europea.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 12 de decembro de 2014.

M1 Regulamento de Execución (UE) 2018/868 da Comisión, do 13 de xuño de 2018.

M2 Regulamento de Execución (UE) núm. 2019/776 da Comisión, do 16 de maio de 2019.

M3 Regulamento de Execución (UE) núm. 2023/1694 da Comisión, do 10 de agosto de 2023.

Reglamento (UE) Nº. 1302/2014 da Comisión, do 18 de novembro de 2014. Sobre a especificación técnica de interoperabilidade do subsistema material rodante "locomotoras e material rodante de viaxeiros" do sistema ferroviario na Unión Europea.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 12 de decembro de 2014.

M1 Regulamento de Execución (UE) 2018/868 da Comisión, do 13 de xuño de 2018. DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 14 de xuño de 2018.

M2 Regulamento de Execución (UE) núm. 2019/776 da Comisión, do 16 de maio de 2019.

M3 Regulamento de Execución (UE) 2020/387 da Comisión, do 9 de marzo de 2020, polo que se modifican os Regulamentos (UE) núm. 321/2013, (UE) núm. 1302/2014 e (UE) 2016/919 no tocante á ampliación da área de uso e dos períodos transitorios.

M4 Regulamento de Execución (UE) núm. 2023/1694 da Comisión, do 10 de agosto de 2023.

Reglamento (UE) Nº. 1303/2014 da Comisión, do 18 de novembro de 2014. Sobre especificación técnica de interoperabilidade relativa á "seguridade nos túneles ferroviarios" do sistema ferroviario da Unión Europea.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 12 de decembro de 2014.

M1 Regulamento de Execución (UE) 2019/776 da Comisión, do 16 de maio de 2019.

M2 Regulamento de Execución (UE) 2020/387 da Comisión, do 9 de marzo de 2020.

Reglamento (UE) N°. 1304/2014 da Comisión, do 26 de novembro de 2014. Sobre a especificación técnica de interoperabilidade aplicable ao subsistema (material rodante-ruído) e polo que é modificada a decisión 2008/232/CE e é derogada a decisión 2011/229/UE.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L 359, do 12 de decembro de 2014.

M1 Regulamento de Execución (UE) núm. 2019/774 da Comisión, do 16 de maio de 2019.

M2 Regulamento de Execución (UE) 2019/776 da Comisión, do 16 de maio de 2019.

M3 Regulamento de Execución (UE) núm. 2023/1694 da Comisión, do 10 de agosto de 2023.

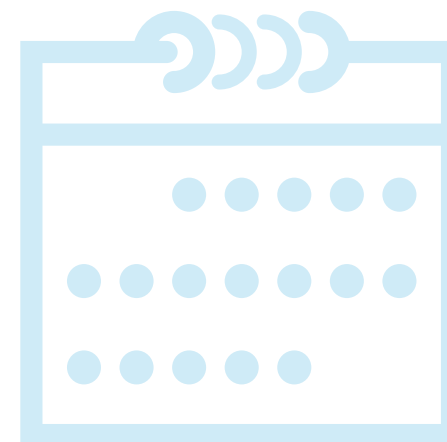
Reglamento (UE) N°. 1305/2014 da Comisión, do 11 de decembro de 2014. Sobre a especificación técnica de interoperabilidade referente ao subsistema de aplicacións telemáticas para o transporte de mercadorías na Unión Europea e polo que se derroga o Regulamento (CE) núm. 62/2006.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 12 de decembro de 2014.

M1 Regulamento de Execución (UE) 2018/278 da Comisión, do 23 de febreiro de 2018: modifícase o anexo do Regulamento.

M2 Regulamento de Execución (UE) 2019/778 da Comisión, do 16 de maio de 2019.

M3 Regulamento de Execución (UE) 2021/541 da Comisión, do 26 de marzo de 2021.



Reglamento de Execución (UE) N°. 10/2015 da Comisión, do 6 de xaneiro de 2015. Sobre criterios para que os candidatos obteñan capacidade de infraestrutura ferroviaria e que derroga o Regulamento de Execución (UE) núm. 870/2014.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 7 de xaneiro de 2015.

Reglamento de Execución (UE) N°. 171/2015 da Comisión, do 4 de febreiro de 2015. Relativo a determinados aspectos do procedemento de concesión de licenzas ás empresas ferroviarias.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 5 de febreiro de 2015.

Reglamento (UE) N°. 302/2015 da Comisión, do 25 de febreiro de 2015. Polo que se modifica o regulamento (UE) núm. 454/2011, relativo á especificación técnica de interoperabilidade correspondente ao subsistema "aplicacións telemáticas para os servizos de viaxeiros" do sistema ferroviario transeuropeo.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 26 de febreiro de 2015.

Reglamento de Execución (UE) N°. 909/2015 da Comisión, do 12 de xuño de 2015. Relativo ás modalidades de cálculo dos custos directamente imputables á explotación do servizo ferroviario.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 13 de xuño de 2015.

Reglamento (UE) N°. 995/2015 da Comisión, do 8 de xuño de 2015. Polo que se modifica a decisión 2012/757/UE, sobre a especificación técnica de interoperabilidade relativa ao subsistema "explotación e xestión do tráfico" do sistema ferroviario da Unión Europea.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 30 de xuño de 2015.

Reglamento de Execución (UE) núm. 1100/2015 da Comisión, do 7 de xullo de 2015. Sobre as obrigas de información dos Estados membros no marco da supervisión do mercado ferroviario.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 9 de xullo de 2015.

Reglamento de Execución (UE) núm. 545/2016 da Comisión, do 7 de abril de 2016. Sobre os procedementos e criterios relativos aos acordos marco de adxudicación de capacidade de infraestrutura ferroviaria.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 8 de abril de 2016.

Reglamento de Execución (UE) núm. 796/2016 do Parlamento Europeo e do Consello, do 11 de maio de 2016. Relativo á Axencia Ferroviaria da Unión Europea e polo que se derroga o Regulamento (CE) núm. 881/2004.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 26 de maio de 2016.

Reglamento (UE) núm. 2337/2016, do Parlamento Europeo e do Consello, do 14 de decembro de 2016. Polo que se derroga o Regulamento (CEE) núm. 1192/69 do Consello, relativo ás normas comúns para a normalización das contas das empresas ferroviarias.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 23 de decembro de 2016.

Reglamento (UE) 2338/2016 do Parlamento Europeo e do Consello, do 14 de decembro de 2016, que modifica o Regulamento (CE) núm. 1370/2007 no tocante á apertura do mercado dos servizos nacionais de transporte de viaxeiros por ferrocarril.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L 354/22 do 23 de decembro de 2016.

Reglamento de Execución 6/2017 da Comisión, do 5 de xaneiro de 2017. Sobre o Plan de Establecemento europeo do Sistema Europeo de Xestión de Tráfico Ferroviario.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 6 de xaneiro de 2017.

Reglamento de Execución 2177/2017 da Comisión, do 22 de novembro de 2017. Relativo ao acceso ás instalacións de servizo e aos servizos ferroviarios conexos.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 23 de novembro de 2017.

Reglamento de Execución (UE) 545/2018 da Comisión, do 4 de abril de 2018. Polo que se establecen as disposicións prácticas relativas á autorización de vehículos ferroviarios e ao proceso de autorización de tipo de vehículos ferroviarios conforme á Directiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeo e do Consello (Texto relevante para efectos do EEE).

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 6 de abril de 2018.

Modificado polo Regulamento de Execución (UE) núm. 781/2020 da Comisión, do 12 de xuño de 2020, polo que se modifica o Regulamento de Execución (UE) núm. 2018/545 da Comisión no tocante ás datas de aplicación e determinadas disposicións transitorias logo da ampliación do prazo de transposición da Directiva (UE) núm. 2016/797 do Parlamento Europeo e do Consello.

Reglamento (UE) 643/2018, do Parlamento Europeo e do Consello, do 18 de abril de 2018. Relativo ás estatísticas sobre transporte ferroviario. Queda derogado o Regulamento (CE) 91/2003, do 16 de decembro de 2002.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 2 de maio de 2018.

Reglamento Delegado (UE) 761/2018 da Comisión, do 16 de febreiro de 2018. Polo que se establecen métodos comúns de seguridade para a supervisión polas autoridades nacionais de seguridade tras a expedición dun certificado de seguridade único ou unha autorización de seguridade en conformidade coa Directiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeo e do Consello e polo que se derroga o Regulamento (UE) núm. 1077/2012 da Comisión

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 25 de maio de 2018.

Modificado polo Regulamento Delegado (UE) 2020/782 da Comisión, do 12 de xuño de 2020, no tocante ás súas datas de aplicación tras a prórroga do prazo de transposición da Directiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeo e do Consello.

Reglamento Delegado (UE) 762/2018 da Comisión, do 8 de marzo de 2018. Polo que se establecen métodos de seguridade comúns sobre os requisitos do sistema de xestión da seguridade de acordo coa Directiva (UE) núm. 2016/798 do Parlamento Europeo e do Consello, e se derrogan os Regulamentos (UE) no 1158/2010 e (UE) núm. 1169/2010 da Comisión.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 25 de maio de 2018.

Modificado polo Regulamento Delegado (UE) 2020/782 da Comisión, do 12 de xuño de 2020, no tocante ás súas datas de aplicación tras a prórroga do prazo de transposición da Directiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeo e do Consello.

Reglamento de Execución (UE) 763/2018 da Comisión, do 9 de abril de 2018. Polo que se establecen as modalidades prácticas para a expedición de certificados de seguridade únicos a empresas ferroviarias en conformidade coa Directiva (UE) núm. 2016/798 do Parlamento Europeo e do Consello e polo que se derroga o Regulamento (CE) núm. 653/2007 da Comisión.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 25 de maio de 2018.

Reglamento de Ejecución (UE) 764/2018 da Comisión, do 2 de maio de 2018. Sobre as taxas e canons que deben aboarse á Axencia Ferroviaria da Unión Europea e as súas condicións de pago.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 25 de maio de 2018.

Reglamento de Ejecución (UE) 867/2018 da Comisión, do 13 de xuño de 2018. Polo que se establece o regulamento de interno da(s) Sala(s) de Recurso da Axencia Ferroviaria da Unión Europea.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 14 de xuño de 2018.

Reglamento de ejecución (UE) núm. 1795/2018 da Comisión, do 20 de novembro de 2018, polo que se establece o procedemento e os criterios para a aplicación da proba de equilibrio económico segundo o Artigo 11 da Directiva 2012/34/UE do Parlamento Europeo e do Consello.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L 294/5 21 do 21 de novembro de 2018.

Reglamento de Ejecución (UE) 1602/2018 da Comisión, do 11 de outubro de 2018. Polo que se modifica o Anexo I do Regulamento (CEE) núm. 2658/87 do Consello relativo á nomenclatura arancelaria e estatística e ao arancel aduaneiro común.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 31 de outubro de 2018.

Reglamento de Ejecución (UE) 250/2019 da Comisión, do 12 de febreiro de 2019. Relativo aos modelos para as declaracións e os certificados "CE" dos compoñentes e os subsistemas de interoperabilidade ferroviaria, ao modelo de declaración de conformidade cun tipo autorizado de vehículo ferroviario e aos procedementos de verificación "CE" para subsistemas en conformidade coa Directiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeo e do Consello, e polo que se derroga o Regulamento (UE) núm. 201/2011 da Comisión.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 13 de febreiro de 2019.

Modificado polo Regulamento de Ejecución (UE) 2020/779 da Comisión, do 12 de xuño de 2020, no tocante ás datas de aplicación logo da ampliación do prazo de transposición da Directiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeo e do Consello.

Reglamento de Ejecución (UE) 773/2019 da Comisión, do 16 de maio de 2019. Relativo á especificación técnica de interoperabilidade correspondente ao subsistema "explotación e xestión do tráfico" do sistema ferroviario da Unión Europea e polo que se derroga a Decisión 2012/757/UE. (Nova ETI de OPERACIÓNS).

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 27 de maio de 2019.

Modificado polo Regulamento de Ejecución (UE) 2023/1693 da Comisión, do 10 de agosto de 2023.

Reglamento de Ejecución (UE) 777/2019 da Comisión, do 16 de maio de 2019. Sobre as especificacións comúns do rexistro da infraestrutura ferroviaria e polo que se derroga a Decisión de Ejecución 2014/880/UE. (Novas especificacións do RINF).

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 27 de maio de 2019.

Reglamento de Ejecución (UE) 778/2019 da Comisión, do 16 de maio de 2019. Que modifica o Regulamento (UE) núm. 1305/2014 no tocante á xestión do cambio. (Modificación da ETI de Aplicacións Telemáticas para Mercadorías).
DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 27 de maio de 2019.

Reglamento de Ejecución (UE) 779/2019 da Comisión, do 16 de maio de 2019. Polo que se establecen disposicións detalladas no tocante a un sistema de certificación das entidades encargadas do mantemento de vehículos en conformidade coa Directiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeo e do Consello e polo que é derogado o Regulamento (UE) núm. 445/2011 da Comisión.
DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 27 de maio de 2019.
Modificado polo Regulamento de Ejecución (UE) núm. 2020/780 da Comisión, do 12 de xuño de 2020, polo que é modificado o Regulamento (UE) núm. 445/2011 e o Regulamento de Ejecución (UE) núm. 2019/779, no tocante ás medidas para prorrogar a validez de determinados certificados das entidades ferroviarias encargadas do mantemento e a determinadas disposicións transitorias debido á pandemia de COVID-19.

Recomendación (UE) 780/2019 da Comisión, do 16 de maio de 2019, sobre disposicións prácticas para a expedición de autorizacións de seguridade aos administradores de infraestruturas.
DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 27 de maio de 2019.

Reglamento de ejecución (UE) 424/2020 da Comisión, do 19 de marzo de 2020, no tocante á presentación de información á Comisión sobre a non aplicación das especificacións técnicas de interoperabilidade en conformidade coa Directiva (UE) 2016/797.
DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L84/20 do 20 de marzo de 2020.

Reglamento de ejecución (UE) 572/2020 da Comisión, do 24 de abril de 2020, sobre a estrutura de presentación de información á que se deberán ater os informes de investigación de accidentes e incidentes ferroviarios.
DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L132/10 do 27 de abril de 2020.

Reglamento (UE) 698/2020 do Parlamento Europeo e do Consello, do 25 de maio de 2020, polo que se establecen medidas específicas e temporais, como consecuencia do brote de COVID-19, relativas á renovación ou prórroga de determinados certificados, permisos, licenzas e autorizacións, e ao adiamento de determinados controis periódicos e formación continua en determinados ámbitos da lexislación en materia de transporte.
DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L165/10, do 27 de maio de 2020.



Reglamento (UE) 267/2021 do Parlamento Europeo e do Consello, do 16 de febreiro de 2021, que establece medidas específicas e temporais, como consecuencia da persistencia da crise da COVID-19, relacionadas á renovación ou prórroga de determinados certificados, permisos, licenzas e autorizacións, ao adiamento de determinados controis periódicos e formación continua en determinados ámbitos da lexislación en materia de transporte e á ampliación de determinados períodos recollidos no Regulamento (UE) 2020/698.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L60/1 do 22 de febreiro de 2021.

Reglamento (UE) 2021/782 do Parlamento Europeo e do Consello, do 29 de abril de 2021, sobre os dereitos e as obrigas dos viaxeiros do ferrocarril (en vigor a partir do 6 de xuño de 2023).

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L172/1 do 17 de maio de 2021.

Reglamento (UE) 2021/1153 do Parlamento Europeo e do Consello do 7 de xullo de 2021, polo que se establece o Mecanismo "Conectar Europa" e se derrogan os Regulamentos (UE) núm. 1316/2013 e (UE) núm. 283/2014.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L249/38 do 14 de xullo de 2021.

Reglamento de Execución (UE) 2023/1695 da Comisión, do 10 de agosto de 2023, sobre a especificación técnica de interoperabilidade relativa aos subsistemas de control, mando e sinalización do sistema ferroviario da Unión Europea e polo que se derroga o Regulamento (UE) núm. 2016/919 da Comisión.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L222/380 do 8 de setembro de 2023.

2. - DIRECTIVAS

Directiva 1992/106/CEE do Consello, do 7 de decembro de 1992, sobre o establecemento de normas comúns para determinados transportes combinados de mercadorías entre Estados membro.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 17 de decembro de 1992.

Directiva 2005/47/CE do Consello, do 18 de xullo de 2005. Relativa ao acordo entre a Comunidade de Ferrocarrís Europeos (CER) e a Federación Europea de Traballadores do Transporte (EFT) sobre determinados aspectos das condicións de traballo dos traballadores móbiles que realizan servizos de interoperabilidade transfronteiriza no sector ferroviario.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L 195 do 27 de xullo de 2005.

Directiva 2007/59/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de outubro de 2007. Sobre a certificación dos maquinistas de locomotoras e trens no sistema ferroviario da Comunidade.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L 315 do 3 de decembro de 2007.

Modificado por:

M1 DIRECTIVA 2014/82/UE DA COMISIÓN Texto pertinente para efectos do EEE do 24 de xuño de 2014.

M2 DIRECTIVA 2016/82/UE DA COMISIÓN Texto pertinente para efectos do EEE do 1 de xuño de 2016.

M3 Regulamento (UE) 2019/554 da Comisión, do 5 de abril de 2019, que modifica o Anexo VI da Directiva 2007/59/CE do Parlamento Europeo e do Consello sobre a certificación dos maquinistas de locomotoras e trens no sistema ferroviario da Comunidade.

Directiva 2008/68/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 24 de setembro de 2008. Sobre o transporte terrestre de mercadorías perigosas.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA L 260 do 30 de setembro de 2008.

Modificado por:

M1 DECISIÓN DA COMISIÓN 2009/240/CE, do 4 de marzo de 2009.

M2 DECISIÓN DA COMISIÓN 2010/187/UE, do 25 de marzo de 2010.

M3 DIRECTIVA 2010/61/UE DA COMISIÓN. Texto pertinente para efectos do EEE do 2 de setembro de 2010.

M4 DECISIÓN DA COMISIÓN 2011/26/UE, do 14 de xaneiro de 2011.

M5 DECISIÓN DE EXECUCIÓN DA COMISIÓN 2012/188/UE do 4 de abril de 2012.

M6 DIRECTIVA 2012/45/UE DA COMISIÓN. Texto pertinente para efectos do EEE do 3 de decembro de 2012.

M7 DECISIÓN DE EXECUCIÓN DA COMISIÓN 2013/218/UE do 6 de maio de 2013.

M8 DIRECTIVA 2014/103/UE DA COMISIÓN. Texto relevante para os efectos do EEE, do 21 de novembro de 2014.

M9 DECISIÓN DE EXECUCIÓN (UE) 2015/217 DA COMISIÓN DO 10 de abril de 2014.

M10 DECISIÓN DE EXECUCIÓN (UE) 2015/974 DA COMISIÓN DO 17 de xuño de 2015.

M11 DECISIÓN DE EXECUCIÓN (UE) 2016/629 DA COMISIÓN DO 20 de abril de 2016.

M12 DIRECTIVA DA COMISIÓN 2016/2309/UE, do 16 de decembro.

M13 DECISIÓN DE EXECUCIÓN (UE) 2017/695 DA COMISIÓN, do 7 de abril.

M14 DIRECTIVA DA COMISIÓN 2018/217/UE, do 31 de xaneiro

M15 DECISIÓN DE EXECUCIÓN (UE) 2018/936 DA COMISIÓN, do 29 de xuño.

M16 DIRECTIVA 2018/1846 DA COMISIÓN, do 23 de novembro de 2018.

M17 DECISIÓN DE EXECUCIÓN (UE) 2019/1094 DA COMISIÓN, do 17 de xuño

M18 Regulamento (UE) 2019/1243, do Parlamento Europeo e do Consello, do 20 de xuño de 2019.

M19 DECISIÓN DE EXECUCIÓN (UE) 2020/1241, DA COMISIÓN. Texto pertinente para efectos do EEE, do 28 de agosto de 2020.

M20 DIRECTIVA DELEGADA (UE) 2020/1833, DA COMISIÓN.



Directiva 2012/34/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 21 de novembro de 2012. Pola que se establece un espazo ferroviario europeo único.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 14 de decembro de 2012.

C1 Rectificación, DO L 067 do 12.3.2015, p. 32 (Directiva 2012/34/UE).

M1 Directiva 2016/2370/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 14 de decembro de 2016.

M2 Decisión Delegada (UE) 2017/2075 da comisión, do 4 de setembro de 2017.

Directiva 2014/94/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 22 de outubro de 2014. Relativa á implantación dunha infraestrutura para os combustibles alternativos.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 28 de outubro de 2014.

Directiva 2016/797/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 11 de maio de 2016. Sobre a interoperabilidade do sistema ferroviario dentro da Unión Europea.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 26 de maio de 2016.

Modificada pola Directiva (UE) 2020/700, do Parlamento Europeo e do Consello, do 25 de maio de 2020, no tocante á prórroga dos seus períodos de transposición.

Directiva 2016/798/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 11 de maio de 2016. Sobre seguridade ferroviaria.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 26 de maio de 2016.

Modificada polo Regulamento (UE) 2020/1530, do 21 de outubro de 2020, no tocante á aplicación das normas de seguridade e interoperabilidade ferroviarias na conexión fixa a través da canle da Mancha.

Modificada pola Directiva (UE) 2020/700, do Parlamento Europeo e do Consello, do 25 de maio de 2020, no tocante á prórroga dos seus períodos de transposición.

Directiva (UE) 2016/1148 do Parlamento Europeo e do Consello, do 6 de xullo de 2016, sobre medidas para garantir un elevado nivel común de seguridade das redes e os sistemas de información na Unión.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 19 de xullo de 2016.

Directiva (UE) 2020/700 do Parlamento Europeo e do Consello, do 25 de maio de 2020, pola que se concede aos Estados membros un período adicional para que completen o proceso de transposición ata o 31 de outubro de 2020.

3. - DECISIONS DE EXECUCIÓN

Decisión de Execución 2011/665/UE da Comisión, do 4 de outubro de 2011. Sobre o Rexistro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos Ferroviarios.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA, do 8 de outubro de 2011.

M1 Regulamento de Execución 2019/776 da Comisión, do 16 de maio de 2019.

M2 Regulamento de Execución 2023/1696 da Comisión, do 10 de agosto de 2023.

Decisión Delegada (UE) 2017/1474 da Comisión, do 8 de xuño de 2017. Pola que se completa a Directiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeo e do Consello no tocante aos obxectivos específicos de redacción, adopción e revisión das especificacións técnicas de interoperabilidade.

DIARIO OFICIAL DA UNIÓN EUROPEA do 15 de agosto de 2017.

M1 Regulamento de Execución 2019/776 da Comisión, do 16 de maio de 2019.

NORMATIVA ESTATAL

1. - NORMAS CON RANGO DE LEI

Lei 15/2009, do 11 de novembro, do contrato de transporte terrestre de mercadorías.

BOE do 12 de novembro de 2009.

Real Decreto-lei 22/2012, do 20 de xullo, polo que se adoptan medidas en materia de infraestruturas e servizos ferroviarios.

BOE do 21 de xullo de 2012.

Lei 3/2013, do 4 de xuño, de creación da Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia.

BOE do 5 de xuño de 2013.

M1 Real Decreto-lei 23/2018, do 21 de decembro, de transposición de directivas en materia de marcas, transporte ferroviario e viaxes combinadas e servizos de viaxe vinculados. BOE do 27 de decembro de 2018.

M2 Real Decreto-lei 1/2019, do 11 de xaneiro, de medidas urxentes para adaptar as competencias da Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia ás esixencias derivadas do dereito comunitario en relación coas Directivas 2009/72/CE e 2009/73/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 13 de xullo de 2009, sobre normas comúns para o mercado interior da electricidade e do gas natural. BOE do 12 de xaneiro de 2019.

Real Decreto-lei 15/2013, do 13 de decembro, sobre reestruturación da entidade pública empresarial "Administrador de Infraestructuras Ferroviarias" (Adif) e outras medidas urxentes na orde económica.

BOE do 14 de decembro de 2013.

Real Decreto Legislativo 1/2013, do 29 de novembro, polo que se aproba o Texto Refundido da Lei Xeral dos dereitos das persoas con discapacidade e da súa inclusión social.

BOE do 3 de decembro de 2013.

Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario. BOE do 30 de setembro de 2015.

M1 Real Decreto-lei 23/2018, do 21 de decembro, de transposición de directivas en materia de marcas, transporte ferroviario e viaxes combinadas e servizos de viaxe vinculados. BOE do 27 de decembro de 2018.

M2 Lei 6/2018, do 3 de xullo.

M3 Real Decreto-lei 28/2020, do 22 de setembro.

M4 Lei 10/2021, do 9 de xullo.

M5 Lei 13/2021, do 1 de outubro.

M6 Lei 4/2022, do 25 de febreiro de 2022.

M7 Real Decreto-lei 14/2022, do 1 de agosto.

M8 Lei 26/2022, do 19 de decembro de 2022.

M9: Lei 2/2024, do 1 de agosto.

Lei 2/2024, do 1 de agosto, de creación da Autoridade Administrativa Independente para a Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, Marítimos e de Aviación Civil.

BOE do 22 de agosto de 2024.

2. - NORMAS CON RANGO DE REAL DECRETO

Real Decreto 387/1996, do 1 de marzo. Pola que se aproba a Directiva Básica de Planificación de Protección Civil ante o risco de accidentes nos transportes de mercadorías perigosas por estrada e ferrocarril.

Real Decreto 1566/1999, do 8 de outubro. Sobre os conselleiros de seguridade para o transporte de mercadorías perigosas por ferrocarril ou por vía navegable.

Real Decreto 412/2001, do 20 de abril. No que se regulan diversos aspectos relacionados co transporte de mercadorías perigosas por ferrocarril.

BOE do 8 de maio de 2001.

Orde ITC/254/2007, do 1 de febreiro, pola que se actualiza o Anexo 1 e se modifican o Anexo 2 e diversos apéndices do Anexo 3.

Real Decreto 1256/2003, do 3 de outubro. Polo que se determinan autoridades competentes da Administración xeral do Estado en materia de transporte de mercadorías perigosas e se regula a comisión para a coordinación do dito transporte.

Real Decreto 2387/2004, do 30 de decembro. Polo que se aproba o Regulamento do Sector Ferroviario.

BOE do 31 de decembro de 2004.

SUPRÍMSE a disposición transitoria 1.1 por Real Decreto 664/2015, do 17 de xullo.

MODÍFICASE a disposición adicional 11 por Real Decreto 623/2014, do 18 de xullo.

DERRÓGASE o título VI por Real Decreto 657/2013, do 30 de agosto.

MODÍFICASE o art. 56 por Real Decreto 641/2011, do 9 de maio.

MODÍFICANSE:

Os artigos 129 e 134, por Real Decreto 1434/2010, do 5 de novembro.

Os artigos 54 a 56 e 78.2.f) e SUPRÍMESE a disposición adicional 10 por Real Decreto 100/2010, do 5 de febreiro.

O Artigo 134 do Real Decreto 1006/2015, do 6 de novembro.

DERRÓGANSE os capítulos V e VI do título III e MODÍFICANSE os artigos 16.1, 27.2, 35.2, 63.2 e 3, 82, 88, 133, 134.2 e o anexo por Real Decreto 810/2007, do 22 de xuño.

DERRÓGASE a disposición adicional 14 e MODÍFICANSE determinados preceptos por Real Decreto 354/2006, do 29 de marzo.

MODÍFICANSE: os artigos 45.2, 63, as referencias indicadas, ENGÁDESE a disposición adicional única, e SUPRÍMESE a disposición transitoria 5 do Real Decreto 2387/2004, do 30 de decembro, por Real Decreto 271/2018, do 11 de maio (Ref. BOE-A-2018-6372).

Real Decreto 2395/2004, do 30 de decembro. Polo que se aproba o Estatuto da entidade pública empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias.

BOE do 31 de decembro de 2004.

MODÍFICANSE os artigos 1, 3, 4, 6, 9, 11, 13, 16, 17, 23, 27, 30, 31, 33, 34 e 40 por Real Decreto 1044/2013, do 27 de decembro.

MODÍFICANSE:

O artigo 15.1, por Real Decreto 104/2011, do 28 de xaneiro.

Os artigos 3.1 e 16.1.p) por Real Decreto 458/2010, do 16 de abril.

CORRECCIÓN de erros no BOE núm. 23, do 27 de xaneiro de 2005.

Real Decreto 1544/2007, do 23 de novembro. Polo que se regulan as condicións básicas de accesibilidade e non discriminación para o acceso e utilización dos modos de transporte para persoas con discapacidade.

BOE do 4 de decembro de 2007.

CORRECCIÓN de erros no BOE núm. 55, do 4 de marzo de 2008.

MODIFÍCANSE os anexos I e IX por Real Decreto 1276/2011, do 16 de setembro.

Modificado por Real Decreto 537/2019, do 20 de setembro, polo que se modifica o Real Decreto 1544/2007, do 23 de novembro, polo que se regulan as condicións básicas de accesibilidade e non discriminación para o acceso e utilización dos modos de transporte para persoas con discapacidade.

Real Decreto 1579/2008, do 26 de setembro. Polo que se modifica o Real Decreto 1561/1995, do 21 de setembro, sobre xornadas especiais de traballo, e se regulan determinados aspectos das condicións de traballo dos traballadores móbiles que realizan servizos de interoperabilidade transfronteiriza no sector do transporte ferroviario.

BOE do 4 de outubro de 2008.

Real Decreto 626/2013, do 2 de agosto. Polo que se establecen seis certificados de profesionalidade da familia profesional de Transporte e Mantemento de Vehículos que se inclúen no Repertorio Nacional de certificados de profesionalidade e se actualizan os certificados de profesionalidade establecidos como Anexo V do Real Decreto 723/2011, do 20 de maio, e como Anexo V do Real Decreto 1539/2011, do 31 de outubro.

BOE do 18 de setembro de 2013.

Real Decreto 657/2013, do 30 de agosto. Polo que se aproba o Estatuto Orgánico da Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia.

BOE do 31 de agosto de 2013.

Real Decreto 1044/2013, do 27 de decembro. Polo que se aproba o Estatuto da Entidade Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidade.

BOE do 28 de decembro de 2013.

Real Decreto 623/2014, do 18 de xullo. Polo que se regula a investigación dos accidentes e incidentes ferroviarios e a Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.

BOE do 19 de xullo de 2014.

Real Decreto 627/2014, do 18 de xullo. De asistencia ás vítimas de accidentes ferroviarios e aos seus familiares.

BOE do 19 de xullo de 2014.

Real Decreto 1072/2014, do 19 de decembro. Polo que se crea a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria e se aproba o seu Estatuto.
BOE do 23 de decembro de 2014.

Real Decreto 664/2015, do 17 de xullo. Polo que se aproba o Regulamento Circulación Ferroviaria
BOE do 18 de xullo de 2015.

Modificado por Real Decreto 292/2016, do 15 de xullo, polo que se modifica a disposición transitoria única do Real Decreto 664/2015, do 17 de xullo, polo que se aproba o Regulamento de Circulación Ferroviaria.

Modificado por Real Decreto 1011/2017, do 1 de decembro, polo que se modifica o Real Decreto 664/2015, do 17 de xullo, polo que se aproba o Regulamento de Circulación Ferroviaria.

Modificado por Real Decreto 695/2018, do 29 de xuño, polo que se modifica o Real Decreto 664/2015, do 17 de xullo, e o Real Decreto 1011/2017, do 1 de decembro.

Modificado por Real Decreto 1513/2018, do 28 de decembro, polo que se modifica a disposición transitoria única do Real Decreto 664/2015, do 17 de xullo, polo que se aproba o Regulamento de Circulación Ferroviaria.

Modificado por Real Decreto 469/2021, do 29 de xuño, polo que se modifica o Real Decreto 664/2015, do 17 de xullo, polo que se aproba o Regulamento de Circulación Ferroviaria.

Real Decreto 1434/2018, do 7 de decembro, de traspaso á Comunidade Autónoma do País Vasco das funcións e servizos da Administración do Estado en materia de ferrocarrís e transporte ferroviario en relación coas liñas ferroviarias Basurto Hospital-Ariz e Irauregi-Lutxana-Barakaldo.
BOE do 14 de decembro de 2018.

Real Decreto 645/2020, do 7 de xullo, desenvolve a estrutura orgánica básica do Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

Real Decreto 929/2020, do 27 de outubro, sobre seguridade operacional e interoperabilidade ferroviarias.
BOE do 29 de outubro de 2020.

Real Decreto 524/2023, do 20 de xuño, que aproba a Norma Básica de Protección Civil.
BOE do 29 de outubro de 2020.

3. - ORDES MINISTERIAIS

Orde FOM/605/2004 do 27 de febreiro. Sobre capacitación profesional dos conselleiros de seguridade para o transporte de mercadorías perigosas por estrada, por ferrocarril ou por vía navegable.
BOE do 9 de marzo de 2004.

Orde INT/3716/2004, do 28 de outubro. Pola que se publican as fichas de intervención para a actuación dos servizos operativos en situacións de emerxencia por accidentes no transporte de mercadorías perigosas por estrada e ferrocarril.
BOE do 16 de novembro de 2004.

Orde FOM/32/2005, do 17 de xaneiro. Pola que se crea a Comisión de Coordinación das Actividades Ferroviarias.
BOE do 21 de xaneiro de 2005.

Orde FOM/897/2005, do 7 de abril. Relativa á Declaración sobre a Rede e ao procedemento de Adxudicación de Capacidade de Infraestrutura Ferroviaria.
BOE do 9 de abril de 2005.

Modificacións:

ENGÁDESE o Art. 5 bis pola Orde FOM/642/2018, do 13 de xuño.

O Art. 10, por Orde FOM/1977/2015, do 29 de setembro.

ENGÁDESE a disposición adicional única por Orde FOM/189/2015, do 11 de febreiro.

MODIFÍCASE o Art. 11.b) por Orde FOM/420/2014, do 7 de marzo.



Orde FOM/1269/2006, do 17 de abril. Polo que se aproban os Capítulos 6 Balasto e 7 Subbalasto, do prego de prescricións técnicas xerais de materiais ferroviarios.
BOE 1 de maio de 2006.

Orde FOM/2909/2006, do 19 de setembro. Pola que se determinan os bens, obrigas e dereitos pertencentes a RENFE-Operadora.
BOE do 22 de setembro de 2006.

Orde FOM/2924/2006, do 19 de setembro. Polo que se regula o contido mínimo do informe anual para o transporte de mercadorías perigosas por estrada, por ferrocarril ou por vía navegable.

Orde FOM/3671/2007, do 24 de setembro. Pola que se aproba a Instrución sobre accións a contemplar no proxecto de pontes de ferrocarril (IAPF-07).
BOE 17 de decembro de 2007. Corrección erros BOE 1 de novembro de 2008.

Orde FOM/2257/2010, do 2 de agosto. Pola que se establece a data a partir da cal a Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias asumirá as competencias en materia de certificados de seguridade establecidas no Regulamento sobre Seguridade na Circulación da Rede Ferroviaria de Interese Xeral.
BOE do 23 de agosto de 2010.

Orde FOM/2872/2010, do 5 de novembro. Pola que se determinan as condicións para a obtención dos títulos habilitantes que permiten o exercicio das funcións do persoal ferroviario relacionadas coa seguridade na circulación, así como o réxime dos centros homologados de formación e dos de recoñecemento médico para o dito persoal.

BOE do 9 de novembro de 2010.

Corrección de grallas BOE 26, do 11 de febreiro de 2011.

Modificada por Orde FOM/679/2015, do 9 de abril, BOE do 20 de abril de 2015.

Modificada por Orde FOM/1613/2016, do 4 de outubro, BOE do 8 de outubro de 2016.

Orde FOM/3317/2010, do 17 de decembro. Pola que se aproba a Instrución sobre as medidas específicas para mellorar a eficiencia na execución das obras públicas de infraestruturas ferroviarias, estradas e aeroportos do Ministerio de Fomento.

BOE 23 de decembro de 2010.

Orde FOM/2818/2012, do 28 de decembro. Pola que se fixan os criterios de segregación de activos e pasivos da Entidade Pública Empresarial Ferrocarrís Españóis de Vía Estreita (FEVE) entre o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias (Adif) e RENFE-Operadora.

BOE do 31 de decembro de 2012.

Orde ECD/101/2013, do 23 de xaneiro. Pola que se establece o currículo do ciclo formativo de grao medio correspondente ao título de Técnico en Mantemento de Material Rodante Ferroviario.

BOE do 1 de febreiro de 2013.

Orde PRE/2443/2013, do 27 de decembro. Pola que se determinan os activos e pasivos da entidade pública empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias que pasan a ser titularidade da entidade pública empresarial ADIF-Alta Velocidade.

BOE do 28 de decembro de 2013.

Orde FOM/189/2015, do 11 de febreiro. Pola que se desenvolven principios básicos de aplicación de incentivos no sistema de canons pola utilización das infraestruturas ferroviarias, establecidas no Artigo 73 da Lei 39/2003, do 17 de novembro, do Sector Ferroviario.

BOE do 12 de febreiro de 2015.

Orde FOM/710/2015, do 30 de xaneiro. Pola que se aproba o catálogo de liñas e tramos da Rede Ferroviaria de Interese Xeral.

BOE do 23 de abril de 2015.

M1 Orde FOM/925/2018, do 10 de setembro (Ref. BOE-A-2018-12397).

M2 Orde TMA/1240/2020, do 8 de decembro (Ref. BOE-A-2020-16830).

M3 Orde TMA/488/2021, do 19 de maio (Ref. BOE-A-2021-8513).

M4 Orde TMA/1108/2022, do 11 de novembro (Ref. BOE-A-2022-19086).

Orde FOM/1630/2015, do 14 de xullo. Pola que se aproba a "Instrución ferroviaria de gálidos".

BOE do 4 de agosto de 2015.

M1 Orde TMA/135/2023, do 15 de febreiro (Ref. BOE-A-2023-4324)

Orde FOM/1631/2015, do 14 de xullo. Pola que se aproba a Instrución para o proxecto e construción de obras ferroviarias IF-3. Vía sobre balastro. Cálculo de espesores de capas da sección transversal.

BOE do 4 de agosto de 2015.

Orde FOM/1613/2016, do 4 de outubro. Pola que se modifica a Orde FOM/2872/2010, do 5 de novembro, pola que se determinan as condicións para a obtención dos títulos habilitantes que permiten o exercicio das funcións do persoal ferroviario relacionadas coa seguridade na circulación, así como o réxime dos centros homologados de formación e dos de recoñecemento médico para o dito persoal.

BOE do 8 de outubro de 2016.

Orde FOM/2015/2016, do 30 de decembro. Pola que se aproba o Catálogo Oficial de Sinais de Circulación Ferroviaria na Rede Ferroviaria de Interese Xeral.

BOE do 19 de xaneiro de 2017.

M1 Orde TMA/135/2023, do 15 de febreiro (Ref. BOE-A-2023-4324)

Orde TMA/576/2020, do 22 de xuño, pola que se aproba a "Instrución ferroviaria: Especificacións técnicas de material rodante ferroviario para a entrada en servizo de unidades autopropulsadas, locomotoras e coches (IF MR ALC-20)".

BOE do 26 de xuño de 2020.

Orde TMA/404/2022, do 25 de abril, pola que se regulan aspectos do réxime de certificación das entidades encargadas do mantemento de vehículos ferroviarios, se modifican os datos que se poden inscribir no Rexistro Especial Ferroviario do Regulamento do Sector Ferroviario, aprobado polo Real decreto 2387/2004, de 30 de decembro, e se establece un réxime transitorio de homologación dos centros de mantemento de material rodante distinto de vagóns de mercadorías regulado na Orde FOM/233/2006, do 31 de xaneiro.

BOE do 7 de maio de 2022.

Orde TMA/1108/2022, do 11 de novembro, pola que se modifica a denominación da estación de ferrocarril "Madrid-Puerta de Atocha" e se modifica a Orde FOM/710/2015, do 30 de xaneiro, pola que se aproba o Catálogo de liñas e tramos da Rede Ferroviaria de Interese Xeral.
BOE do 19 de novembro de 2022.

Orde TMA/1338/2022, do 23 de decembro, que aproba a "Estratexia Indicativa do desenvolvemento, mantemento e renovación da infraestrutura ferroviaria" para o período 2021-2026.
BOE do 30 de decembro de 2022.

Orde TMA/135/2023, do 15 de febreiro, pola que se aproba a instrución ferroviaria para o proxecto e construción do subsistema de infraestrutura (IFI) e a instrución ferroviaria para o proxecto e construción do subsistema de enerxía (IFE) e se modifica a Orde FOM/1630/2015, do 14 de xullo, pola que se aproba a Instrución ferroviaria de gálibos e a Orde FOM/2015/2016, do 30 de decembro, pola que se aproba o Catálogo Oficial de Sinais de Circulación Ferroviaria na Rede Ferroviaria de Interese Xeral.
BOE do 18 de febreiro de 2023.

Orde TMA/261/2023, do 14 de marzo, que modifica a denominación da estación de ferrocarril de Fanjul.
BOE do 17 de marzo de 2023.

Orde TMA/698/2023, do 27 de xuño, pola que se aproba a instrución sobre os rexistros da actividade de vixilancia de infraestruturas ferroviarias, REVINFE-23.
BOE do 30 de xuño de 2023.

Orde TRM/124/2025, do 3 de febreiro, pola que se aproban as bases reguladoras para a concesión de subvencións por perturbacións extraordinarias de tráfico no transporte ferroviario de mercadorías.
BOE, do 10 de febreiro de 2025.

4. - RESOLUCIÓNS DO MINISTERIO

Resolución do 10 de xullo de 2009, da Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias. Pola que se aproba a "Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Vagóns".
BOE do 14 de agosto de 2009. Corrección de erros en BOE do 3 de decembro de 2009

Resolución do 10 de xullo de 2009, da Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias. Pola que se aproba a "Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Material Rodante Auxiliar".
BOE do 19 de agosto de 2009. Corrección de erros en BOE do 4 de decembro de 2009.

Resolución do 22 de marzo de 2010, da Dirección Xeral de Transportes Terrestres. Pola que se publica o Acordo de Consello de Ministros do 5 de marzo de 2010, polo que se adapta á situación actual do transporte ferroviario o regulamento (CE) núm. 1371/2007, do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de outubro de 2007, sobre os dereitos e as obrigas dos viaxeiros por ferrocarril.

BOE do 1 de maio de 2010.

Resolución do 29 de xuño de 2011, da Subsecretaría do Ministerio de Fomento. Pola que se establece o procedemento para a presentación da autoliquidación e as condicións para o pago electrónico de diversas taxas correspondentes ao Ministerio de Fomento.

BOE do 16 de xullo de 2011.

Resolución do 28 de xaneiro de 2014, da Secretaría de Estado de Infraestruturas, Transporte e Vivenda. Pola que se publica o Acordo do Consello de Administración de Adif-Alta Velocidade, polo que se acorda encomendar a realización de determinadas tarefas á entidade pública empresarial Administradora de Infraestruturas Ferroviarias (Adif).

BOE do 11 de febreiro de 2014.

Resolución do 3 de abril de 2014, da Secretaría de Estado de Infraestruturas, Transporte e Vivenda. Pola que se publica o Acordo do Consello de Administración de ADIF-Alta Velocidade, pola que se encomenda a realización de determinadas tarefas á entidade pública empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias.

BOE do 26 de abril de 2014.

Resolución do 27 de xuño de 2014, da Secretaría de Estado de Infraestruturas, Transportes e Vivenda. Pola que se publica o Acordo do Consello de Ministros do 13 de xuño de 2014, polo que se determina o número e a vixencia dos títulos habilitantes para a prestación de servizos de transporte ferroviario de viaxeiros en réxime de concorrència en determinadas liñas e tramos da Rede Ferroviaria de Interese Xeral.

BOE do 4 de xullo de 2014.

Resolución do 5 de novembro de 2015, da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria. Pola que se publica a Especificación Técnica do material rodante de largo métrico e a Norma Básica de Seguridade do Material.

BOE do 26 de novembro de 2015.

Resolución do 23 de decembro de 2015, da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria. Pola que se establecen os itinerarios formativos básicos e a carga lectiva mínima dos programas de formación para as habilitacións de persoal ferroviario, que se impartirán nos centros homologados de formación de persoal ferroviario.

BOE do 27 de xaneiro de 2016.

Resolución do 10 de decembro de 2018, da Secretaría Xeral de Infraestruturas. Pola que se publica o Acordo do Consello de Ministros do 7 de decembro de 2018, polo que se traspasan á Comunidade Autónoma do País Vasco as liñas ferroviarias Basurto Hospital-Ariz e Irauregi-Lutxana-Barakaldo.

BOE do 14 de decembro de 2018.

Resolución do 7 de setembro de 2021, da Secretaría de Estado de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, pola que se publica o Acordo do Consello de Administración da Entidade Pública Empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, sobre delegación de competencias.

BOE do 1 de outubro de 2021.

Resolución do 7 de setembro de 2021, da Secretaría de Estado de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, pola que se publica o Acordo do Consello de Administración da Entidade Pública Empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, sobre delegación de competencias, polo que se aproba a Resolución da Presidencia da Entidade Pública Empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias (ADIF), do 29 de xuño de 2021, pola que se delegan determinadas competencias en órganos internos da Entidade.

BOE do 1 de outubro de 2021.

Resolución do 7 de setembro de 2021, da Secretaría de Estado de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, pola que se publica o Acordo do Consello de Administración da Entidade Pública Empresarial Adif-Alta Velocidade sobre delegación de competencias.

BOE do 1 de outubro de 2021.

Resolución do 7 de setembro de 2021, da Secretaría de Estado de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, pola que se publica o Acordo do Consello de Administración da Entidade Pública Empresarial Adif-Alta Velocidade, sobre delegación de competencias, polo que se aproba a Resolución da Presidenta da Entidade Pública Empresarial Adif-Alta Velocidade, do 29 de xuño de 2021, pola que se delegan determinadas competencias en órganos internos da Entidade

BOE do 1 de outubro de 2021.

Resolución do 29 de novembro de 2021, da Entidade Pública Empresarial Administrador de Infraestruturas ferroviarias, que crea a Sede Electrónica e determina a posta a disposición das notificacións na devandita sede.

BOE do 17 de decembro de 2021.

5. - RESOLUCIÓNS DO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS

Resolución do 9 de xullo de 2019, da Entidade Pública Empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, pola que se publica o Convenio para a encomenda da Xestión á Entidade Pública Empresarial Adif-Alta Velocidade para a execución de actividades de carácter material ou técnico.

BOE do 8 de agosto de 2019.



Resolución do 10 de xaneiro de 2020, da Presidencia da Entidade Pública Empresarial Adif-Alta Velocidade, pola que se publica o Convenio de encomenda de xestión á entidade pública empresarial Adif para a execución de actividades de carácter material ou técnico.

BOE do 10 de febreiro de 2020.

Resolución do 15 de abril de 2020, da Entidade pública empresarial ADIF-Alta Velocidade, pola que se publica a Addenda ao Convenio de encomenda da xestión á Entidade Pública Empresarial de Infraestruturas Ferroviarias, para a execución de actividades de carácter material ou técnico.

Resolución do 29 de novembro de 2021, da Entidade Pública Empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, pola que se crea o Rexistro electrónico.

Resolución do 29 de novembro de 2021, da Entidade Pública Empresarial Adif-Alta Velocidade, pola que se crea a Sede Electrónica e se determina a posta a disposición de notificacións na dita sede.

Resolución do 29 de novembro de 2021, da Entidade Pública Empresarial Adif-Alta Velocidade, pola que se crea o Rexistro electrónico.

Resolución do 2 de outubro de 2024, da Presidencia da Entidade Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidade, pola que se publica o Regulamento de determinación dos canons ferroviarios de ADIF-Alta Velocidade.

Resolución do 2 de outubro de 2024, da Presidencia da Entidade Pública Empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, pola que se publica o Regulamento de determinación dos canons ferroviarios de Administrador de Infraestruturas Ferroviarias.

A normativa nacional e europea aplicable en materia de seguridade e interoperabilidade ferroviarias debe consultarse na web oficial da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria (AESF):

- Normativa nacional: <https://www.seguridadferroviaria.es/normativa/normativa-nacional/normativa-general-ferroviaria>
- Normativa europea: <https://www.seguridadferroviaria.es/normativa/normativa-europea/normativa-en-materia-de-seguridad>



Anexo E

Glosario, Acrónimos e Definicións

ACRÓNIMOS	
AESF	Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria
ASFA	Anuncio de Sinais e Freado Automático
ATP	Protección Automática do Tren (Automatic Train
BA	Bloqueo Automático
BAB	Bloqueo Automático Banalizado
BAD	Bloqueo Automático de Vía Dobre
BAU	Bloqueo Automático de Vía Única
BCA	Bloqueo de Control Automático
BLA	Bloqueo de Liberación Automática
BSL	Bloqueo de Sinalización Lateral
BT	Bloqueo Telefónico
CE	Comisión Europea
CIAF	Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios
CNMC	Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia
CTC	Control de Tráfico Centralizado
DGTT	Dirección Xeral de Transporte Terrestre. Ministerio
DR	DR Declaración sobre a Rede

ACRÓNIMOS	
EF / EE. FF.	Empresa Ferroviaria/Empresas Ferroviariass
ETH	Especificacións Técnicas de Homologación
EMS	Sistema de medición de enerxía (Energy Measurement System)
ETI	Especificacións Técnicas de Interoperabilidade
ERTMS	ERTMS Sistema europeo de Xestión do Tráfico Ferroviario
ETCS	European Train Control System
GC	Xestor de Capacidades
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Railways
H24	Centro de Xestión de Rede H24
LSF	Lei do Sector Ferroviario
LZB	Influenza Lineal no Tren (Linienzugbeeinflussung)
ODS	Obxectivos de Desenvolvemento Sostible
OSS	One Stop Shop (Portelo Único)
PAT	Plan Alternativo de Transporte
PM	PM Posto de Mando
PT	Plan de Transporte
RCF	Regulamento de Circulación Ferroviaria
REF	Rexistro Especial Ferroviario
RFIG	Rede Ferroviaria de Interese Xeral
RME	Responsable de Medida Embarcada
RNE	Red Ferroviaria en Europa (Rail Net Europe)
RSF	Regulamento do Sector Ferroviario

ACRÓNIMOS	
SIGES	Sistema de Xestión de Trens Especiais
SIPSOR	Sistema Informático de Petición de Sucos Ocasionais e Regulares
SYACIS	Solicitud e Adjudicación de Capacidade nas Instalacións de Servizo
TEN-T/RTE-T	Trans European Network-Transport / Rede Transeuropea de Transporte
TERFN/RTTT	Trans European Rail Freight Network / Rede Transeuropea de Transporte de Mercadorías por Ferrocarril
TEU	Unidade Equivalente a Vinte Pés (Contedor)
UE	Unión Europea
UIC	Unión Internacional de Ferrocarrís
UTI	Unidade de Transporte Intermodal



DEFINICIONS

Acordo Marco: Acordo Marco: Acordo celebrado entre o administrador de infraestruturas ferroviarias e un Candidato, por un período de vixencia superior ao Horario de Servizo, no que se establecen as características da capacidade de infraestrutura solicitada e ofrecida ao Candidato, o procedemento para satisfacer as súas lexítimas necesidades comerciais sen mermar os dereitos dos demais Candidatos e nos que se poderán establecer as pautas de colaboración para mellorar a calidade dos servizos ofrecidos.

Adjudicación: Outorgamento polo administrador de infraestruturas ferroviarias do dereito a usar a capacidade de infraestrutura ferroviaria.

Administrador de infraestruturas: Todo organismo ou empresa responsable da explotación, mantemento e renovación das infraestruturas ferroviarias nunha rede, e igualmente responsable de participar no seu desenvolvemento en conformidade coas normas establecidas polo Estado membro no marco da súa política xeral en materia de desenvolvemento e financiamento de infraestruturas. (Directiva (UE) 2016/2370 do Parlamento Europeo e do Consello).

Axencia Ferroviaria Europea / European Railway Agency (AFE / ERA): Axencia creada pola UE co obxectivo de aproximar progresivamente as normas técnicas e de seguridade nacionais nos Estados membros e fixar obxectivos de seguridade comúns a todos os ferrocarrís europeos.

Agrupación Empresarial Internacional: Calquera asociación de, polo menos, dúas empresas ferroviarias establecidas en distintos Estados membros da Unión Europea co fin de prestar servizos de transporte internacional entre os Estados membros.

Axuste de Servizo: Data establecida polo administrador de infraestruturas ferroviarias para a adecuación do Plan de Transporte.

Axuste de Servizo Concertado: Axuste de servizo no que se introducen as modificacións xeneralizadas ao Plan de Transporte.

Axuste de Servizo Mensual: Axuste de servizo limitado do Plan de Transportes dos Operadores. Establécese habitualmente un ao mes. Ten unhas condicións de modificación e creación de sucros máis restritivas.

Alternativa Viable: Acceso a outra instalación de servizo, aceptable desde un punto de vista económico para a empresa ferroviaria, que permite a explotación do servizo de transporte de viaxeiros ou mercadorías en cuestión.

Anuncio de trens: Declaración formal por parte das EE.FF. dos días concretos de circulación dos trens.

Apeadoiro: Infraestrutura ferroviaria para a subida e baixada de viaxeiros.

Aplicación para a Solicitud e Adjudicación de Capacidade en Instalacións de Servizo (SYACIS): É a aplicación informática que Adif pon a disposición das EE.FF. e outros Candidatos (titulares de material rodante, axentes de transporte, cargadores, e os operadores de transporte combinado) no proceso de solicitud e adjudicación de capacidade nas instalacións de servizo.

Autoridade Responsable da Seguridade: É o organismo nacional encargado das funcións relativas á seguridade na circulación ferroviaria ou calquera organismo binacional ao que os Estados membros teñan encomendado ditas funcións para garantir un réxime de seguridade unificado en relación coa infraestrutura transfronteiriza especializada.

Autorización de Circulación de Vehículos Ferroviarios: A realización das probas, ensaios ou traslados na Rede Ferroviaria de Interese Xeral requirirá que o vehículo ferroviario co que se realicen dispoña dunha autorización de circulación provisional outorgada polo administrador de infraestruturas ferroviarias. O solicitante deberá comunicar á autoridade responsable da seguridade ferroviaria as oportunas autorizacións provisionais de circulación.

Autorización de Transporte Excepcional: É un documento establecido pola CPCTE, presidida pola Dirección de Seguridade na Circulación, no que, derivadas do Estudo de Viabilidade, se establecen as condicións de transporte e as prescricións de circulación que se deberán cumprir no transcurso do mesmo. No caso de ser necesario, poderase determinar, entre outras prescricións, a necesidade de persoal de acompañamento de vía, electrificación ou outros.

Banda de Mantemento: Reserva da capacidade de vía necesaria para o mantemento ordinario da infraestrutura.

Beneficio Razoable: Un índice de remuneración do capital propio que teña en conta o risco, incluído o risco que afecta aos ingresos ou á inexistencia deste, asumido polo explotador da instalación de servizo e que estea en consonancia co índice medio rexistrado no sector durante os últimos anos.

Bloqueo: Sistema ou proceso cuxo obxectivo é garantir que os trens que circulen pola mesma vía e no mesmo sentido, o fagan separados a unha distancia que impida o seu alcance, e que cando un tren circule por unha vía, non circule outro en sentido contrario pola mesma vía.

Calendario de Adjudicación de Capacidade de Infraestrutura: Calendario de prazos que deberá seguir unha EF ou Candidato Habilitado para solicitar a adjudicación de Capacidade de infraestrutura.

Candidatos: As empresas ferroviarias e as agrupacións empresariais internacionais que constitúan as ditas empresas. Así mesmo, as Administracións públicas con competencias en materia de transporte ferroviario que teñan interese de servizo público na adquisición de capacidade ou os consignatarios, os cargadores e aquelas empresas transportistas e operadores de transporte que, sen ter a consideración de empresas ferroviarias, teñan interese comercial na adquisición de capacidade.

Cantón: Un cantón de bloqueo defínese como a parte da vía ou cada unha das vías nas que, en condicións normais de circulación, non pode haber máis dun tren de forma simultánea. En función do sistema de bloqueo, pode estar comprendido entre dúas estacións colaterais ou dous sinais ou pantallas de bloqueo.

Capacidade de Infraestrutura: A capacidade para programar as faixas ferroviarias solicitadas para un segmento da infraestrutura durante un período determinado.

Capacidade da Instalación de Servizo: Potencial de utilización dunha instalación de servizo e de prestación dun servizo durante un período determinado, tendo en conta o tempo necesario para acceder ou abandonar a instalación de servizo.

Cargadeiro: Infraestrutura ferroviaria de titularidade pública ou privada, consistente nunha instalación de vías para a carga, descarga e estacionamento de vagóns con enlace a unha liña a través de unha ou varias agullas de plena vía (ou a un terminal de transporte de mercadorías), que serva para complementar a Rede Ferroviaria de Interese Xeral.

Centro de Xestión de Rede H24: Área de Adif cuxa función principal é a coordinación da xestión do tráfico ferroviario coas diferentes Delegacións de Circulación e Centros de Regulación e Control da Rede de Alta Velocidade. Así como facilitar ás EE.FF. solucións alternativas antes cambios na programación do seus tráficos, e calquera outra solución que axude a manter a regularidade e normalidade nas súas circulacións. Así mesmo, e se as condicións de explotación o requiren, establecerá plans alternativos de transporte ante as distintas continxencias e incidencias que se presentan na Rede.



Certificado de Seguridade: O certificado de seguridade acredita que a empresa ferroviaria estableceu o seu propio sistema de xestión da seguridade e está en condicións para cumprir os requisitos sobre sistemas de control, circulación e seguridade ferroviaria, sobre coñecementos e requisitos do seu persoal relacionado coa seguridade da circulación ferroviaria e sobre características técnicas do material rodante que utilizará e das condicións do seu mantemento para controlar os riscos e operar na rede con seguridade.

Comisións TOC: Son as que definen e acordan a programación de actuacións e obras na infraestrutura que afecten permanentemente á circulación de trens e circunstancias que se deben contemplar nos sucus asignados aos operadores. Están compostas por persoal de Adif de mantemento de infraestrutura, construción de infraestrutura e Circulación.

Coordinación: Proceso polo que o Xestor de Capacidades e os Candidatos tratan de resolver situacións de conflito de solicitudes e adxudicacións de capacidade de infraestrutura.

Declaración sobre a Rede (DR): Documento que recolle as características da infraestrutura posta a disposición das EE.FF. e as condicións de acceso a esta. Detallas as normas xerais, prazos, procedementos e criterios relativos aos sistemas de Canons e adxudicación de capacidade. Tamén contén calquera outra información que poida ser necesaria para cursar unha solicitude de Capacidade de infraestrutura.

Desenvolvemento da Infraestrutura Ferroviaria: Planificación da rede, a planificación financeira e dos investimentos e a construción e mellora da infraestrutura.

Empresa Ferroviaria (EF): Son empresas ferroviarias as entidades, titulares dunha licenza de empresa ferroviaria, cuxa actividade principal consiste en prestar servizos de transporte de viaxeiros ou de mercadorías por ferrocarril, nos termos establecidos na LSF. As empresas ferroviarias deberán, en todo caso, proporcionar a tracción. Igualmente, son consideradas empresas ferroviarias as que proporcionen exclusivamente a tracción.

Entidade encargada do mantemento: Entidade encargada do mantemento de vehículos ferroviarios, rexistrada como tal no Rexistro Especial Ferroviario e que asume a responsabilidade das seguintes funcións de mantemento: xestión, desenvolvemento do mantemento, xestión do mantemento da flota e execución do mantemento.

Especificacións Técnicas de Homologación (ETH): Conxunto de normas técnicas, requisitos e condicións que, en materia de seguridade, fiabilidade, compatibilidade técnica, salubridade, protección ambiental e, se for o caso, interoperabilidade, debe cumprir todo vehículo ferroviario para poder obter as autorizacións de posta en servizo e de circulación.

Especificacións Técnicas de Interoperabilidade (ETI): Unha especificación adoptada de conformidade coa normativa comunitaria da que é obxecto cada subsistema ou parte de subsistema, co fin de satisfacer os requisitos esenciais e garantir a interoperabilidade do sistema ferroviario.

Explanación: A franxa de terreo na que se modificou a topografía natural do chan e sobre a que se constrúe a liña férrea, dispóñense os seus elementos funcionais e sitúanse as súas instalacións.

Explotación da Infraestrutura Ferroviaria: Adxudicación de sucros ferroviarios, xestión do tráfico e fixación de canons polo uso da infraestrutura.

Explotador da Instalación de Servizo: A entidade privada ou pública responsable da xestión dunha ou varias das instalacións de servizo especificadas no Artigo 42 da LSF, ou da prestación ás empresas ferroviarias dun ou varios dos servizos aos que se destinan as ditas instalacións e dos complementarios e auxiliares definidos na LSF.

Factor de Imputación (Fi): Porcentaxe de responsabilidade do indicador asignado a cada ámbito de xestión.

Franxa horaria: A Capacidade de infraestrutura necesaria para que un tren circule entre dous puntos nun período de tempo determinado.

Xestor de Capacidades (XC): Departamento de Adif que se encarga da planificación e dotación de capacidade na RFIG administrada por Adif e por Adif-Alta Velocidade á que os candidatos remiten as solicitudes de capacidade de infraestrutura. En Adif enmárcase na Dirección de Xestión de Capacidade da Dirección Xeral de Circulación e Xestión Capacidade de Adif.

GTRENES: Aplicación de Adif orientada á xestión de trens en canto ás súas composicións e características, así como ás alteracións que sufran no seu percorrido segundo o plano de transporte en períodos inferiores a un día. Está dispoñible para todas las EE.FF., telematicamente mediante protocolos de conexión segura.

Habilitación: Documento que faculta ao titular da mesma para exercer funcións cuxa capacidade para desempeñalas estea acreditada mediante a superación da formación regrada segundo o RD 664/2015 RCF.

Habilitacións dun Centro de Mantemento: Autorización outorgada polo administrador de infraestruturas ferroviarias que faculta a un centro de mantemento de material rodante titular da mesma para realizar cada intervención de mantemento ou conxunto de operacións de mantemento sobre un determinado tipo ou clase de vehículo ferroviario.

Homologación dun Centro de Mantemento: Autorización outorgada pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria a un centro de mantemento de material rodante ferroviario na que se reflicta que cumpre as condicións regulamentarias, técnicas e operativas esixidas para poder exercer a súa actividade.

Horario de Servizo: Documento no que se inclúe o conxunto de todos os datos que determinan os movementos planificados de trens e material rodante que terán lugar obre unha determinada infraestrutura no período ao que dito Horario de Servizo se refire.

Indicador para os P.P.S.I. (IP): Para o sistema de incentivos, marxe de tempo, medida en minutos, a partir da cal se considera que un tren atrasado a destino está ncluído no S.I. Para o tráfico de mercadorías aplícase a Oferta Axustada (OA).

Infraestrutura Conxestionada: O tramo de infraestrutura para o que non se pode atender plenamente a demanda de capacidade de infraestrutura durante determinados períodos, nin sequera despois da coordinación das distintas solicitudes de Capacidade.

Itinerario: Percorrido que realiza un tren, cando se pode ir por distintas liñas, dunha orixe a un destino.

Itinerario Alternativo: Itinerario distinto entre a mesma orixe e o mesmo destino, sempre que exista posibilidade de substitución de ambos itinerarios para a explotación, por parte da empresa ferroviaria, do servizo de transporte de viaxeiros ou mercadorías en cuestión.

Licenza de Empresa Ferroviaria: Autorización outorgada por un Estado a unha empresa que é recoñecida a súa condición de empresa ferroviaria, condición que pode estar limitada á prestación de determinados tipos de servizos de transporte.

Liña: Parte da infraestrutura ferroviaria que une dous puntos concretos e que está integrada polos seguintes elementos: plataformas da vía, superestructura de vía (que inclúe o balastro e o material de vía, como travesas, suxeicións, carrís, desvíos e aparatos), obras civís (como pontes, pasos superiores, viadutos e túneles), todas as instalacións de electrificación (incluídos postes, liñas área de contacto, centros de transformación e subestacións eléctricas) e instalacións de seguridade, de sinalización e de telecomunicación da vía e elementos que permiten a iluminación. Non se consideran incluídos no concepto de liña as estacións de transporte de viaxeiros e as terminais de transporte de mercadorías ou outros edificios ou instalacións de atención ao viaxeiro.

Liña especializada: Declaración relativa a determinados tramos da rede nos que o administrador de infraestruturas ferroviarias prioriza un tipo de tráfico concreto en determinados períodos horarios.

Mallas: Sistema informático de Adif para a programación das capacidades.

Manobra: Movemento consistente en: Agregar ou segregar vehículos dun tren. Formar ou descompoñer un tren. Clasificar os vehículos ou cortes de material. Desprazar un tren ou vehículos pola mesma vía ou dunha a outra dentro dos límites de manobras. Realizar os movementos necesarios para o cambio de largo nos trens cuxa tecnoloxía o admite nos cambiadores de largo. Traer ou levar material de/a dependencias de plena vía carentes de sinal de protección telemandada desde a estación ou o CTC. Realizar movementos de material entre dependencias colaterais que se complementen, constituíndo un complexo ferroviario loxístico.

Manual de Capacidades: Documento complementario á Declaración sobre a Rede que detalla as normas específicas de asignación de capacidades aplicables en cada liña da rede e en estacións coordinadas.

Manual de capacidades en espazos en estacións: Documento complementario á Declaración sobre a Rede que recolle a situación de conxestión de plataformas e salas de embarque nas principais estacións de viaxeiros da rede.

Material Rodante Auxiliar: Considéranse material rodante auxiliar aqueles vehículos ferroviarios habilitados especificamente para as tarefas de supervisión, recoñecemento e mantemento da vía e das súas instalacións fixas, incluíndo, entre outros, a maquinaria de vía e os vehículos ferrocarril-estrada (bimodais), así como os destinados a trens taller e de socorro.

Mercadorías Perigosas: Son os materiais e obxectos cuxo transporte está prohibido pola RID (Regulamento Internacional sobre o transporte de mercadorías perigosas por ferrocarril) ou están autorizados só baixo determinadas condicións, xa que se trata de substancias ou artigos que teñen propiedades perigosas que poden causar lesións ás persoas e danos ao medio ambiente, á propiedade e a outros bens, a menos que se manexen adecuadamente durante o transporte, incluído o movemento, carga, descarga, almacenamento e outras manipulacións. Por exemplo: materiais e obxectos explosivos, gases, líquidos inflamables, substancias tóxicas ou materiais radioactivos.

Oferta Axustada (OA): Conxunto de trens de mercadorías planificados que non foron suprimidos en orixe.

Organismos de Certificación: Entidades acreditadas pola Entidade Nacional de Acreditación (ENAC) segundo as normas harmonizadas da serie UNE 66500 (EN 45000), encargadas de validar o cumprimento das ETH polo material rodante.

Organismo Notificado: O encargado de avaliar a conformidade ou a idoneidade para o uso dos compoñentes de interoperabilidade ou de tramitar o procesamento de verificación "CE" dos subsistemas.

Plan de Transporte Alternativo (PAT): Variación temporal da planificación básica ou principal a un Candidato polo administrador de infraestruturas ferroviarias nunha liña concreta, por mor de incidencias no tráfico ou variacións importantes na Capacidade de vía, mesmo de maneira programada (obras, por exemplo).

Plan de Aumento de Capacidade: A medida ou conxunto de medidas, acompañadas dun calendario de aplicación, propostas para mitigar as limitacións de Capacidade que motivaron a cualificación dun tramo como infraestrutura conxestionada.

Plan de Continxencias: É o elaborado polo administrador de infraestruturas ferroviarias que contén a relación das Administracións, organismos e órganos públicos que deben ser informados en caso de incidencia importante ou perturbación grave do tráfico ferroviario. Deberá adecuarse ao disposto na lexislación estatal en materia de protección civil, e ter en conta as competencias autonómicas na materia.

Plan de Mantemento dun Vehículo Ferroviario: Documento que recolle o conxunto de operacións de mantemento que definen cada unha das intervencións de mantemento que se deben realizar sobre un vehículo ferroviario e a frecuencia coa que estas deben realizarse ao longo da súa vida útil para conservar, no estado requirido durante a súa validación, as características técnicas que, en materia de seguridade, fiabilidade, compatibilidade técnica, salubridade, protección ambiental e, se for o caso, interoperabilidade, lles fosen requiridas de acordo co establecido nas ETH.

Plan de Transporte (PT): Conxunto de operacións planificadas de maneira estable por unha EF ou outros Candidatos dirixidas á prestación de servizos de transporte, asociadas a unha cesión de sucros e medios técnicos e humanos.

Posto de Mando (PM): Departamento específico de Adif encargado da xestión e do regulamento do tráfico en tempo real.

Rail Net Europe (RNE): É a organización europea que ten como finalidade asignar capacidade para toda clase de tráfico ferroviario internacional de forma rápida e eficaz de acordo coas leis e regulamentos nacionais e da Unión Europea.

Rede Ferroviaria de Interese Xeral (RFIG): A Rede Ferroviaria de Interese Xeral (RFIG) está integrada polas infraestruturas ferroviarias que resulten esenciais para garantir un sistema común de transporte ferroviario en todo o Estado ou cuxa administración conxunta resulte necesaria para o correcto funcionamento de tal sistema común de transporte, como as vinculadas aos itinerarios de tráfico internacional, aquelas que enlacen as distintas comunidades autónomas e as súas conexións e accesos aos principais núcleos de poboación e de transporte ou a instalacións esenciais para a economía ou a defensa nacional.

Rexistro Especial Ferroviario (REF): Ten por obxecto a inscrición, de oficio, das entidades e persoas físicas e xurídicas cuxa actividade estea vinculada ao sector ferroviario e requiran, para o seu exercicio, a correspondente licenza de empresa ferroviaria ou dun título habilitante, en conformidade co disposto na Lei do Sector Ferroviario, no Regulamento e nas demais normas de desenvolvemento. Entre as funcións da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria está a de organizar e xestionar este rexistro.

Tamén se inscribirán no Rexistro Especial Ferroviario as Administracións Públicas con atribucións en materia de prestación de servizos de transporte que manifesten o seu interese por solicitar a Adxudicación de Capacidade de Infraestrutura necesaria para a prestación de determinados servizos de transporte ferroviario.

Regulamento de Circulación Ferroviaria (RCF): Documento que establece as normas de circulación sobre a RFIG e as condicións necesarias para a circulación dos trens, incorporando os principios que rexen a organización da circulación, o vocabulario técnico básico, os documentos de uso obrigatorio, o significado dos sinais, as normas que se deben cumprir para a circulación de trens pola RFIG, a súa entrada, saída e paso polas estacións, tipos de bloqueo e enclavamentos, normas de composición e freado dos trens, forma de realización de manobras, etc.

Reserva de Capacidade: É aquela que, previa avaliación por parte do administrador de infraestruturas ferroviarias, non se pon a disposición dos candidatos autorizados no proceso de adxudicación previo á formulación do horario de servizo definitivo, para poder dar resposta con rapidez ás solicitudes específicas de capacidade. Isto tamén será aplicable nos casos de infraestrutura conxestionada.

Atraso á Chegada (RLL): Tempo transcorrido, medido en minutos, entre a hora real de chegada a destino e a hora planificada.

Atraso Computable (RC): Para cada tren, tempo de atraso medido en minutos nos que supere o indicador de puntualidade establecido para o mesmo no sistema de incentivos.

Atraso Neto (Rn): Para determinar o atraso dos trens da Oferta Axustada terase en conta o Atraso Neto (Rn), que se define como a diferenza medida en minutos entre o Atraso á Chegada (RLL) e o Atraso en Orixe (RO).

Servizo Ferroviario Conexo: Servizo básico, complementario ou auxiliar incluído nos puntos 2, 3 e 4 do Anexo II da Directiva 2012/34/UE.

Servizo Internacional de Transporte de Mercadorías: Calquera servizo de transporte no que o tren cruce, polo menos, unha das fronteiras españolas. O tren pode compoñerse ou dividirse, ou ambas as cousas, e as distintas seccións ter diferentes orixes e destinos, sempre que todos os vagóns crucen polo menos unha fronteira.

Servizo Internacional de Transporte de Viaxeiros: Calquera servizo de transporte no que o tren cruce, polo menos, unha das fronteiras españolas e cuxo principal obxectivo sexa transportar viaxeiros entre estacións situadas en distintos Estados. O tren pode compoñerse ou dividirse, ou ambas as cousas, e as distintas partes poden ter procedencias e destinos diferentes, sempre que todos os vagóns crucen polo menos unha fronteira.

Sistema de Xestión Especial de Trens (SIGES): É o sistema informático que xestiona as solicitudes dos sucus inmediatos. Estes sucus son normalmente solicitados con menos dun día de antelación e por motivos excepcionais. Está dispoñible para todas las EE.FF., telematicamente mediante protocolos de conexión segura.

Sistema Informático de Petición de Sucos Ocasionais e Regulares (SIPSOR): É o sistema informático que Adif pon a disposición das EE.FF. e demais Candidatos Habilitados no proceso de adxudicación de capacidades para a solicitude dos sucus ordinarios (SERVITREN) e os sucus ocasionais (TRENDIA).

Suco: A capacidade de infraestrutura necesaria para que un tren circule entre dous puntos nun período de tempo determinado.

Tramo: Parte importante dunha liña ferroviaria.

Tren Impuntual: Tren que chega ao seu destino programado cun atraso superior ao indicador establecido.

Tren Suprimido: Tren que se suprime á súa saída ou en calquera punto do seu percorrido, sen estar programado, por incidencias na explotación ferroviaria ou por petición da empresa ferroviaria. Este tren considérase impuntual, agás os trens de mercadorías para os que se solicitou a modificación do destino previsto.

Limiar de Puntualidade (UP): Para o sistema de incentivos, marxe de tempo, medida en minutos, a partir da cal se considera que un tren atrasado chegado ao seu destino. é impuntual.

Portelo Único / One Stop Shop (OSS): Punto de contacto, no ámbito nacional, que poñen os administradores de infraestrutura a disposición dos Candidatos para solicitar información e capacidade para o acceso á infraestrutura en todas as redes integradas.

NOTA: Os termos do glosario só teñen fins informativos; as definicións son de carácter xeral e non son xuridicamente vinculantes.

Ademais, RNE publicou un glosario de termos en inglés que está dispoñible en:

<http://www.rne.eu/organisation/network-statements/>

Anexo F

Catálogo de Eixes e Liñas da RFIG

As seguintes liñas e tramos, ordenados por eixes, forman parte da Rede Ferroviaria de Interese Xeral propiedade de Adif-Alta Velocidade.

Actualizado ao 01/01/2025 (1ª versión trimestral da Tramificación Común de Adif).

LÍÑA	ORIXE	DESTINO	LARGO DE VÍA (mm)	ELECTRIFICACIÓN
EIXE 01. MADRID-CHAMARTÍN-CLARA CAMPOAMOR - IRÚN / FRONTEIRA 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
EIXE 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
EIXE 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
EIXE 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

LÍÑA	ORIXE	DESTINO	LARGO DE VÍA (mm)	ELECTRIFICACIÓN
530	MONFRAGÜE	BIF. EL CHAPARRAL	1668	NO
532	MONFRAGÜE- AGUJA KM. 255,4	MONFRAGÜE- AGUJA KM. 4,4	1668	NO
534	BIF. EL CHAPARRAL	ARROYO DE LA HERRERA	1668	NO
536	BIF. SAN ESTEBAN	BIF. EL CHAPARRAL	1668	NO

EIXE 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

EIXE 11. MADRID-CHAMARTÍN-CLARA CAMPOAMOR - VALLADOLID - BURGOS-ROSA MANZANO - LEÓN / ASTURIAS

072	CTT FUENCARRAL AV	MADRID CHAMARTÍN AGUJA KM. 1,5	1435	25 KV CA
076	CAMBIADOR VALDESTILLAS	BIF. CAMBIADOR VALDESTILLAS	1435	25 KV CA
080	BURGOS-ROSA MANZANO	MADRID-CHAMARTÍN-CLARA CAMPOAMOR	1435	25 KV CA
084	LEÓN	BIF. VENTA DE BAÑOS	1435	25 KV CA
136	CAMBIADOR DE BURGOS	BURGOS-ROSA MANZANO	1435	25 KV CA
158	CAMBIADOR DE VILLAMURIEL	BIF. CERRATO	1435	25 KV CA
170	BIF. SOTO	BIF. CERRATO	1435	25 KV CA
180	BIF. ESTADIO MUNICIPAL	CAMBIADOR CLASIFICACIÓN	1435	25 KV CA
186	CAMBIADOR DE VILECHA	BIF. CAMBIADOR DE VILECHA	1435	25 KV CA
984	POLA DE LENA	BIF. PAJARES	1435/1668	25 KV CA

LÍNEA	ORIXE	DESTINO	LARGO DE VÍA (mm)	ELECTRIFICACIÓN
EIXE 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
EIXE 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
EIXE 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

LÍÑA	ORIXE	DESTINO	LARGO DE VÍA (mm)	ELECTRIFICACIÓN
020	LA SAGRA	TOLEDO	1435	25 KV CA
022	CAMBIADOR ALCOLEA	BIF. CAMBIADOR ALCOLEA	1435	25 KV CA
030	BIF. MÁLAGA-AV	MÁLAGA MARÍA ZAMBRANO	1435	25 KV CA
032	ANTEQUERA-SANTA ANA	CAMBIADOR ANTEQUERA	1435	25 KV CA
036	ANTEQUERA-SANTA ANA	GRANADA (Hasta Riofrío)	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
EIXE 15. A.V. MADRID PUERTA DE ATOCHA ALMUDENA GRANDES - BADAJOZ - LISBOA				
026	PLASENCIA	BIF. SAN NICOLAS	1668	25 KV CA
EIXE 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

Especificáronse a Orixe e o Destino de cada unha das liñas en función do sentido PAR da circulación.

Anexo G

Capacidade Media das Principais Liñas de Adif-Alta Velocidade

Datos de Capacidade de Marzo de 2025.

LIÑA	CAPACIDADE (1)	TRÁFICO ACTUAL (2)	SUCOS DISPONIBLES	SATURACIÓN
010 MADRID P. ATOCHA A.G.-SEVILLA S. JUSTA	292	130	162	45%
014 BIF. GOBANTES-BIF. BOBADILLA	292	6	286	2%
020 LA SAGRA-TOLEDO	304	30	274	10%
026 PLASENCIA-BIF. SAN NICOLAS	75	10	65	13%
030 BIF. MALAGA-A.V.-MÁLAGA M. ZAMBRANO	292	72	220	25%
036 ANTEQUERA-STA ANA-GRANADA	26	26	0	100%
040 MADRID CHAM. C. C.-VALENCIA-J. S.	181	89	92	49%
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	68	66	51%
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	54	109	33%
130 VENTA DE BAÑOS-GIJON-SANZ CRESPO	320	32	288	10%

LIÑA	CAPACIDADE (1)	TRÁFICO ACTUAL (2)	SUCOS DISPONIBLES	SATURACIÓN
352 EL REG. KM 522.1-CARTAGENA	52	30	22	58%
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. GRANJA LAS ENCINAS-ALJUCEN	50	10	40	20%
518 CACERES AG. KM 82.2-BIF. LOS ROMANOS	62	0	62	0%
520 CIUDAD REAL-BADAJOS	106	13	93	12%
530 MONFRAGÜE-BIF. EL CHAPARRAL	78	10	68	13%
600 VALENCIA-NORD-CAMBIADOR BOELLA	278	63	215	23%
640 CAMBIADOR BOELLA-CAMP DE TARRAGONA	184	18	166	10%
810 MONFORTE LEMOS-BIF. CHAPELA	360	31	329	9%
812 VIGO-GUIXAR-BIF. CHAPELA	96	31	65	32%
818 VILAGARCIA DE A.-BIF. ANGUEIRA	81	20	61	25%
822 BIF. VALORIO-A CORUÑA	48	23	25	48%
824 REDONDELA-SANTIAGO COMPOSTELA	263	53	210	20%
850 VIGO URZAIZ-BIF. ARCADE	168	28	140	17%
982 BIF. MEDINA-TABOADELA AG. KM 234.0	54	23	31	43%
984 BIF. PAJARES-POLA DE LENA	136	35	101	26%

(1) Capacidade media diaria dispoñible en ambos sentidos para un día estándar e referida a todos os tipos de tráfico.

(2) Tráfico diario medio en ambos sentidos para un día estándar.

- A capacidade media diaria da liña e a súa saturación poden variar por traxectos e períodos horarios.
- Nas liñas con orixe ou destino en grandes estacións de transporte de viaxeiros, se estas se declaran conxestionadas, a devandita capacidade podería verse significativamente reducida.

Anexo H

Clasificación de Líneas por Tipos

Actualizado ao 1 de Xaneiro de 2025 (4ª versión trimestral da Tramificación Común de Adif).

LÍÑA	ORIXE	DESTINO	NÚCLEO DE PROXIMIDADES	TIPO DE LÍÑA	LONXITUDE (kms)
010	MADRID-PUERTA ATOCHA ALMUDENA GRANDES	SEVILLA-SANTA JUSTA		A	470,5
014	BIF. GOBANTES	BIF. BOBADILLA		A	8,6
016	MAJARABIQUE	CAMBIADOR MAJARABIQUE		A	2,0
018	BIF. CERRO NEGRO/STA. CATALINA	CTT CERRO NEGRO AV		B2	0,3
020	LA SAGRA	TOLEDO		A	21,4
022	CAMBIADOR ALCOLEA	BIF. CAMBIADOR ALCOLEA		A	0,7
024	YELES AGUJA KM. 34,397	BIF. LOS BLANCALES		A	5,7
026	PLASENCIA	BIF. SAN NICOLÁS		B1	175,3
030	BIF. MALAGA-AV	MALAGA Mª ZAMBRANO		A	154,6
032	ANTEQUERA-SANTA ANA	CAMBIADOR ANTEQUERA		A	0,4
036	ANTEQUERA-SANTA ANA	GRANADA		B1	114,2
040	MADRID-CHAMARTÍN - CLARA CAMPOAMOR	VALENCIA-JOAQUÍN SOROLLA		A	397,7
042	BIF. ALBACETE	ALACANT-TERMINAL		A	237,8
044	BIF. JOAQUÍN SOROLLA-UIC	BIF. JESÚS		A	0,5
046	BIF. MURCIA	EL REGUERÓN AGUJA KM. 522,1		A	60,7
048	BIF. VINALOPÓ	MONFORTE DEL CID AV		A	2,1
050	LIMITE ADIF-LFPSA (A Francia Vía Figueres V.)	MADRID-PUERTA ATOCHA ALMUDENA GRANDES		A	752,4
052	CAMBIADOR PLASENCIA DE JALÓN	BIF. CAMBIADOR PLASENCIA DE JALÓN		A	3,8
054	BIF. CANAL IMPERIAL	BIF. MONCASI		A	25,9
056	BIF. ARTESA DE LLEIDA	BIF. LES TORRES DE SANUI		A	16,3
060	BIF. CAMBIADOR ZARAGOZA-DELICIAS	CAMBIADOR-ZARAGOZA-DELICIAS		A	0,4

ADIF-AV_DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V1 (ED 13/06/2025)

LÍNEA	ORIXE	DESTINO	NÚCLEO DE PROXIMIDADES	TIPO DE LÍNEA	LONXITUDE (kms)
066	BIF. CAN TUNIS-AV	CAN TUNIS-AV		B2	0,2
068	VALLECAS AV-AGUJA KM. 12,3	LOS GAVILANES-AGUJA KM.13,4		A	5,6
072	CTT FUENCARRAL AV	MADRID-CHAMARTIN-AGUJA KM.1,5		A	0,2
076	CAMBIADOR VALDESTILLAS	BIF. CAMBIADOR VALDESTILLAS		A	1,0
080	BURGOS - ROSA MANZANO	MADRID-CHAMARTIN-CLARA CAMPOAMOR		A	302,9
084	LEÓN	BIF. VENTA DE BAÑOS		A	127,9
100	PK. 641,181 (Frontera Francesa)	MADRID-CHAMARTIN-CLARA CAMPOAMOR (Hasta Irún)		B2	1,8
100	PK. 641,181 (Frontera Francesa) (Desde Irún)	MADRID-CHAMARTIN-CLARA CAMPOAMOR (Hasta Hernani)	S. SEBASTIÁN	C1	23,2
118	PK. 641,181 (Frontera Francesa)	IRÚN		B2	1,8
128	BURGOS AG. KM. 374,2	CAMBIADOR DE BURGOS		B2	0,1
130	GIJÓN-SANZ CRESPO (Desde La Robla)	VENTA DE BAÑOS (Hasta León)		B2	25,7
136	CAMBIADOR DE BURGOS	BURGOS - ROSA MANZANO		A	0,6
158	CAMBIADOR VILLAMURIEL	BIF. CERRATO		A	1,9
170	BIF. SOTO	BIF. CERRATO		A	4,5
180	BIF. ESTADIO MUNICIPAL	CAMBIADOR CLASIFICACIÓN		A	0,4
186	CAMBIADOR VILECHA	BIF. CAMBIADOR VILECHA		A	0,6
190	CAMBIADOR MEDINA AV	MEDINA DEL CAMPO AV		A	1,1
280	BIF. MOLLET	BIF. NUDO MOLLET		D	2,2
298	GIRONA-MERCADERIES	BIF. GIRONA-MERCADERIES		D	1,5
308	ALBACETE-LOS LLANOS	CAMBIADOR ALBACETE		A	0,5
324	AGUJA KM. 0,8	CARTAGENA		D	0,6
326	AGUJA KM. 523,2	DÁRSENA ESCOMBRERAS (Hasta Límite Adif - AP Cartagena)		D	11,3
328	BIF. JESÚS-AG. KM. 396,7	CAMBIADOR VALENCIA		A	0,1
352	EL REGUERÓN AG. KM. 522,1	CARTAGENA		B2	58,0
354	EL REGUERÓN AG. KM. 522,1	MURCIA DEL CARMEN (Hasta El Reguerón Ag. Km. 525,3)		B1	3,2

LÍNEA	ORIXE	DESTINO	NÚCLEO DE PROXIMIDADES	TIPO DE LÍNEA	LONXITUDE (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)	BADAJOS		B1	59,2
530	MONFRAGÜE	BIF. EL CHAPARRAL		B2	6,6
532	MONFRAGÜE-AG. KM. 255,4	MONFRAGÜE-AG. KM. 4,4		B2	2,7
534	BIF. EL CHAPARRAL	ARROYO DE LA HERRERA		B2	4,8
536	BIF. SAN ESTEBAN	BIF. EL CHAPARRAL		B2	2,7
600	VALENCIA-ESTACIÓN DEL NORD	CAMBIADOR DE LA BOELLA (Hasta Castellón de la Plana)	VALENCIA	C2	73,5
600	VALENCIA-ESTACIÓN DEL NORD (Desde Castellón de la Plana)	CAMBIADOR DE LA BOELLA		B1	180,6
632	BIF. LA FEDERAT	BIF. VILASECA		B2	1,5
640	CAMBIADOR DE LA BOELLA	CAMP DE TARRAGONA		A	12,2
810	BIF. CHAPELA	MONFORTE DE LEMOS (Hasta Redondela)		B2	4,2
812	VIGO-GUIXAR	BIF. CHAPELA		B2	6,3
818	VILAGARCIA DE AUROSA	BIF. ANGUEIRA		B2	27,9
822	BIF. VALORIO (Desde Taboada Ag. Km. 234,0)	A CORUÑA (Hasta Ourense)		B2	14,8
824	REDONDELA	SANTIAGO DE COMPOSTELA (Hasta Bif. Arcade)		B2	7,8
824	REDONDELA (Desde Bif. Arcade)	SANTIAGO DE COMPOSTELA		B1	76,1
848	REDONDELA AV	BIF. REDONDELA		B1	1,0
850	VIGO URZAIZ	BIF. ARCADE		B1	17,9
888	PEDRALBA AG. KM.112,4	CAMBIADOR PEDRALBA		B2	1,1
890	CAMBIADOR PEDRALBA	BIF. PEDRALBA		A	4,1
892	CAMBIADOR TABOADELA	TABOADELA AV AG. KM. 446,1		A	0,5

LÍÑA	ORIXE	DESTINO	NÚCLEO DE PROXIMIDADES	TIPO DE LÍÑA	LONXITUDE (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



ADIF-AV _DECLARACIÓN SOBRE A REDE 2025_ V1 (ED 13/06/2025)

Anexo I

Modelos Contractuais

ÍNDICE

- CONTRATO PARA A PRESTACIÓN DO SERVIZO DE SUBMINISTRACIÓN DE COMBUSTIBLE DE TRACCIÓN A: (Empresa Ferroviaria), POLA ENTIDADE PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS.
- CONTRATO PARA A PRESTACIÓN DO SERVIZO DE SUBMINISTRACIÓN DE CORRENTE DE TRACCIÓN A: (Empresa Ferroviaria), POLA ENTIDADE PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF-ALTA VELOCIDADE.
- MODELOS DE CONTRATO DE ARRENDAMENTO A SUBSCRIBIR COAS EMPRESAS FERROVIARIAS PARA A PRESTACIÓN DE SERVIZOS FERROVIARIOS CONEXOS ([SB-7](#), [SB-9](#) E [SX-10](#)).
- MODELOS DE CONFORMIDADE E CONTRATACIÓN PARA A CESIÓN DE ESPAZOS DESTINADOS Á PRESTACIÓN DOS SERVIZOS FERROVIARIOS CONEXOS ([SB-8](#), [SX-4](#), [SX-5](#), [SX-7](#) E [SX-8](#)).
- MODELO DE CONFORMIDADE E CONTRATACIÓN PARA A CESIÓN DE ESPAZOS DESTINADOS Á PRESTACIÓN DO SERVIZO AUXILIAR ([SX-6](#)).
- CONTRATO PARA A PRESTACIÓN DO SERVIZO XESTIÓN DE OBXECTOS PERDIDOS ([SX-9](#)).
- CONTRATO PARA A PRESTACIÓN DO SERVIZO ADIF ACERCA DE ASISTENCIA A PERSOAS CON DISCAPACIDADE OU MOBILIDADE REDUCIDA PARA A SUBIDA E BAIXADA DE TRENS ([SX-12](#)).
- ACORDO MARCO PARA A RESERVA DE CAPACIDADE.

CONTRATO PARA A PRESTACIÓN DO SERVIZO DE SUBMINISTRACIÓN DE COMBUSTIBLE DE TRACCIÓN A: (EMPRESA FERROVIARIA), POLA ENTIDADE PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS

En Madrid, a __ de _____ de 20XX.

Reunidos:

Dunha parte, D. _____, (Cargo) _____, que intervéñen en nome e representación da entidade pública empresarial Administradora de Infraestruturas Ferroviarias, en adiante Adif E.P.E., con domicilio en Calle Sor Ángela de la Cruz, 3, 28020 Madrid, con NIF núm. _____, entidade pública empresarial regulada polo establecido no seu estatuto aprobado por Real Decreto 2395/2004, do 30 de decembro, na Lei 40/2015, do 1 de outubro, de Réxime Xurídico do Sector Público, nas normas de desenvolvemento de ambas, na Lei 38/2015 do Sector Ferroviario, do 29 de setembro, na lexislación orzamentaria e demais normas aplicables.

E, doutra parte, D. _____, con DNI núm. _____, (Cargo) _____, que intervéñen en nome e en representación de (Empresa Ferroviaria) _____, con domicilio social en C/ _____ núm. ____ C.P. _____ (Localidade) _____ e NIF núm. _____, en virtude da escritura outorgada ante o Ilustre Notario de _____, D. _____, o ____ de _____ de _____, baixo o número ____ do seu Protocolo.

As partes intervinientes, no respectivo carácter e interese co que actúan, recoñécense con capacidade xurídica e de obrar suficiente para a firma e o outorgamento do presente Acordo, e a tal efecto.

Expoñen:

De conformidade co disposto no Artigo 22 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, a administración das infraestruturas ferroviarias e a súa construción corresponderán, dentro do ámbito da competencia estatal, a unha ou varias entidades públicas empresariais adscritas ao Ministerio de Transporte, Mobilidade e Axenda Urbana que, entre as súas competencias, de conformidade co artigo 23.1.i), da citada Lei 38/2015, inclúe a prestación de servizos básicos, complementarios e auxiliares ao servizo de transporte ferroviario, entre os que se atopan o servizo básico de subministración de combustible de tracción en instalacións fixas e móbiles.

De conformidade co Real Decreto 2395/2004, do 30 de decembro, polo que se aproba o Estatuto da Entidade Pública Empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, o Real Decreto-lei 15/2013, do 13 de decembro, sobre reestruturación da entidade pública empresarial "Administrador de Infraestruturas Ferroviarias" (ADIF) e outras medidas urxentes na orde económica, a Orde PRE/2443/2013, do 27 de decembro, pola que se determinan os activos e pasivos da entidade pública empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias que pasan a ser titularidade da entidade pública empresarial ADIF-Alta Velocidade e a Declaración sobre a Rede de Adif e ADIF-Alta Velocidade, dito servizo é ofrecido por Adif E.P.E.

Por outro lado, de conformidade coa Declaración sobre a Rede de Adif E.P.E., toda empresa ferroviaria, en posesión da correspondente licenza e con certificado de seguridade segundo liña, deberá asinar un acordo con Adif E.P.E. para poder obter unha subministración de combustible de tracción, servizo ofrecido por Adif E.P.E.

(Nome) _____, empresa ferroviaria en posesión da correspondente licenza e certificado de seguridade, manifestou o seu interese en recibir o servizo de subministración de combustible de tracción de Adif E.P.E. desde (mes) de 20XX, polo que ambas as dúas entidades acordaron a celebración do presente Contrato, destinado a determinar o condicións de prestación do dito servizo básico por parte de Adif E.P.E., a través da súa Subdirección de Xestión de Combustibles, a favor de (Empresa Ferroviaria) _____.

O presente Contrato determina as condicións de prestación do citado servizo conforme os prezos privados aprobados polo Consello de Administración de Adif, vixentes en cada momento, e conforme o sinalado na citada Declaración sobre a Rede de Adif neste apartado de subministración de combustible de tracción.

E en virtude do anterior, as partes comparecentes formalizan o presente Contrato, baseándose nas seguintes cláusulas, polas que:

Acordan:

1. - OBXECTO

O presente Contrato ten por obxecto establecer as condicións polas que Adif E.P.E. se compromete e obriga a prestar a (Empresa Ferroviaria) _____, desde a data da súa subscripción, a subministración de combustible de tracción necesario a tal entidade ferroviaria, así como a contraprestación económica a aboar por tal servizo, conforme os criterios xerais mencionados no expositivo de suxeición aos prezos privados aprobados por Adif E.P.E. e de conformidade coa Declaración sobre a Rede de Adif E.P.E. vixentes en cada momento.

2. - ÁMBITO DE APLICACIÓN DO SERVIZO

A prestación do servizo de subministración de combustible asóciase á utilización dos seguintes tipos de instalacións:

- Punto Fixo de Subministración (Almacén Fiscal): Son aquelas instalacións onde, en virtude da autorización concedida e con cumprimento das condicións e requisitos establecidos regulamentariamente, o combustible submínistrase e almacénase nun depósito, inicialmente, para ser subministrado desde aí ao vehículo ferroviario.
- Punto Móbil de Subministración: Son aquelas instalacións nas que se fixa un punto onde se realiza a subministración de combustible directamente desde o camión cisterna, da empresa subministradora, ao vehículo ferroviario.

Os servizos incluídos neste Contrato serán prestados por Adif E.P.E a (Empresa Ferroviaria) _____, nos puntos de subministración, condicións e prezos establecidos no Catálogo do Servizo de Subministración de Combustible da Declaración sobre a Rede, publicado na páxina web de Adif.

Sen prexuízo da aplicación do disposto na Lei 38/2015 do Sector Ferroviario, e nas súas normas de desenvolvemento, en todo o non previsto no presente Acordo, aplicarase o disposto no ordenamento xurídico privado.

3. - CONDICIÓN DE ACCESO Á PRESTACIÓN DO SERVIZO

As condicións de acceso (CA) para estes servizos están recollidas no Catálogo do Servizo de Subministración de Combustible, publicado na páxina web de Adif, sendo de especial relevancia as seguintes para un adecuado acceso á prestación do servizo:

- (Empresa Ferroviaria) _____, cachegará a documentación necesaria (Licenza de Empresa Ferroviaria, NIF da Empresa, Acordo de exención concedido pola Axencia Tributaria, tarxeta CAE vixente concedida pola Axencia Tributaria e Carta de consumidor final de Gasóleo B) para a súa alta no sistema informático Adif E.P.E. e para xustificar a súa autorización a utilizar gasóleo B exento.

- *(Empresa Ferroviaria)* facilitará a Adif E.P.E. as renovacións dos Acordos de Exención e das tarxetas CAE co tempo necesario para a actualizar o sistema Informático e avisar ao subministrador.
- *(Empresa Ferroviaria)* achegará a numeración UIC de todos os vehículos dos que dispoña no momento da alta, sexan da súa titularidade ou en réxime de aluguer, comunicando as variacións que se produzan durante a vixencia do presente contrato, por calquera circunstancia, con indicación das datas de inicio e finalización en que se van producir.
- Se *(Empresa Ferroviaria)* non comunica a baixa dun vehículo, como titular ou arrendataria do mesmo, e este segue a ser subministrado, a facturación da(s) subministración(s) realizarase por *(Empresa Ferroviaria)*, que aboará a Adif E.P.E. a correspondente factura. *(Empresa Ferroviaria)* resolverá coa actual propietaria do vehículo sen intervención de Adif E.P.E.
- *(Empresa Ferroviaria)* notificará a Adif E.P.E. todos os puntos fixos ou móbiles nos que teña necesidade da prestación destes servizos antes de acceder a eles para evitar posibles problemas de subministración.
- *(Empresa Ferroviaria)* deberá presentar as súas solicitudes de prestación aos servizos requiridos en cada unha das instalacións de servizo, axustándose ao prazo, formato e contido mínimo establecidos por Adif E.P.E., co fin de preservar unha explotación ordenada, eficiente e segura das instalacións de subministración.
- No caso dos puntos móbiles, *(Empresa Ferroviaria)* indicará na súa solicitude os litros de combustible a repoñer, tendo en conta que a dita cantidade debe ser integramente subministrada no vehículo, para que non exista unha devolución de produto ao subministrador. No caso de producirse unha devolución do produto, Adif E.P.E. repercutirá a *(Empresa Ferroviaria)* os sobrecustos nos que houbese incorrido polo dito motivo.

4. - CONDICIÓN S DE UTILIZACIÓN DAS INSTALACIÓN S DE COMBUSTIBLE, DO TIPO ALMACÉN FISCAL, PARA A SUBMINISTRACIÓN DE GASÓLEO B EXENTO AOS VEHÍCULOS FERROVIARIOS

As condicións de utilización (CU) para estas instalacións están recollidas no Catálogo de Servizos da Declaración sobre a Rede, publicado na páxina web de Adif, tendo especial relevancia as seguintes:

- *(Empresa Ferroviaria)* fará un uso adecuado da instalación para os fins previstos.
- *(Empresa Ferroviaria)* cumprirá cos requisitos en materia de seguridade ferroviaria e, en particular, a disposición dos títulos habilitantes pertinentes do persoal ferroviario e as condicións do material rodante ferroviario, así como en materia de prevención de riscos laborais.
- Se como resultado dunha mala actuación de *(Empresa Ferroviaria)* se produce unha vertedura de combustible na instalación durante a subministración de gasóleo, esta estará obrigada ao cumprimento da lexislación vixente en materia de medio ambiente referente a solos, verteduras, ruídos, emisións, residuos e substancias perigosas. Igualmente, irá pola súa conta, sempre que a responsabilidade lle for imputable a ela, a recuperación e o saneamento ambiental de todos os terreos contaminados, ademais de ser responsable por todos os gastos nos que puidese incorrer Adif E.P.E.
- Se como resultado dunha mala actuación de *(Empresa Ferroviaria)* tivese lugar un accidente con danos na instalación durante a subministración de gasóleo, repercutiránse todos os gastos nos que Adif E.P.E. incorra para a súa reparación.

5. - FACTURACIÓN E CONDICIÓNS DE PAGMENTO

Os prezos privados a aplicar serán os vixentes en cada momento pola prestación do Servizo de Subministración de Combustible e publicados na Declaración sobre a Rede.

Os prezos aos que fai referencia o presente Contrato son cantidades sen IVE.

Os prezos aplicados pola prestación deste servizo non inclúen a prestación doutros servizos, como o servizo de manobras de "subministración ou retirada de material de tracción a puntos de abastecemento de combustible", ou o canon por utilización das instalacións de servizo na súa modalidade "B".

- Os pagamentos realizaranse mensualmente, por meses naturais vencidos, mediante transferencia ou ingreso nas contas bancarias de Adif E.P.E. abertas nos Bancos ____: IBAN _____ e ____: IBAN _____, a trinta días data factura. Adif E.P.E. obrígase a remitir a factura, con todos os cargos a satisfacer por (*Empresa Ferroviaria*) _____, correspondentes á devindicación mensual antes do día vinte do mes seguinte a aquel ao que corresponda a factura. A demora no pagamento das facturas presentadas, e sen prexuízo de calquera outro dereito que lle corresponda, xerará un cargo por xuros de demora que serán calculados conforme o artigo 7 da Lei 3/2004, do 29 de decembro, pola que se establecen medidas de loita contra a morosidade nas operacións comerciais.

Así mesmo, serán de aplicación as normas previstas nos artigos 101 e 102 da Lei do Sector Ferroviario e demais normativa regulamentaria aplicable.

6. - VIXENCIA DO CONTRATO

Este Contrato entrará en vigor o día ____ de _____ de 20XX e a súa vixencia será ata o (un ano) _____, con prórrogas tácitas por períodos anuais, podendo ser denunciado por calquera das partes cunha antelación de seis meses.

Entenderase que o Contrato se prorroga tacitamente cando ningunha das partes lle comunique á outra a súa intención de non prorrogalo seis meses antes do seu vencemento.

7. - CAUSAS DE FINALIZACIÓN DO CONTRATO

O presente contrato entenderase extinguido polas seguintes causas:

- Por mutuo acordo das partes.
- Por denuncia por escrito de calquera das partes cun período de preaviso de seis meses, nos termos previstos neste Acordo.
- Por incumprimento dunha das partes.

No suposto de incumprimento que dea lugar ao impago por parte de (*Empresa Ferroviaria*) _____, dos importes debidos pola prestación do servizo e sen prexuízo da resolución deste Acordo, ADIF E.P.E. poderá proceder á suspensión do servizo, previa comunicación expresa á empresa ferroviaria. A suspensión do servizo manterase mentres non se realice o pagamento ou se garanta suficientemente a débeda.

Extinguido o Acordo por calquera causa, todos os dereitos e obrigas nacidos antes da súa extinción serán liquidados e cumpridos por ambas as partes, sen prexuízo dos dereitos e obrigas que resulten da devandita extinción para as mesmas, conforme á Lei ou ao disposto no presente Contrato.

8. - CESIÓN A TERCEIROS

Este contrato non poderá ser cedido a terceiros por ningunha das partes sen o consentimento previo e escrito da outra parte. Toda cesión realizada en infracción do disposto nesta cláusula será considerada non efectuada, continuando as partes como titulares das obrigas asumidas en virtude do presente contrato.

Adif E.P.E poderá contratar con terceiros os servizos aos que está obrigado por medio deste contrato.

9. - NOTIFICACIÓNS

Para efectos de notificacións, as partes poderán dirixir comunicación, por calquera medio admitido en Dereito que acredite suficientemente a súa recepción polo destinatario, coas seguintes persoas designadas como interlocutores polas entidades asinantes:

Por (Empresa Ferroviaria)

Asinado: _____

[CARGO] _____

Por Adif

Asinado: _____

[CARGO] _____

10. - LLEI APLICABLE I JURISDICCIO

A subministración obxecto do presente Acordo estará rexida e interpretarse pola normativa do Sector Ferroviario e polo Dereito Privado. De conformidade co artigo 44.4 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, a Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia será competente para coñecer e resolver as reclamacións formuladas polas empresas ferroviarias e os demais candidatos cando se entenda que se vulnerou o principio de non discriminación en relación coa prestación de servizos complementarios. Isto sen prexuízo da competencia da xurisdición ordinaria para a resolución das controversias que puidesen xurdir en relación coa determinación ou pagamento dos prezos privados.

A estes efectos, as partes someteranse á xurisdición dos Xulgados e Tribunais da cidade de Madrid, con renuncia de calquera outro foro que puidese corresponderlles.

11. - CONFIDENCIALIDADE E PROTECCIÓN DE DATOS

As Partes Contratantes comprométese a manter en segredo todos os datos e informacións facilitados e que teñan relación co obxecto do contrato, debendo manter a dita información en reserva e segredo e non revelala de ningunha forma, total ou parcialmente, a ningunha persoa física ou xurídica que non sexa parte do contrato.

Os datos persoais tratados neste contrato serán tratados por cada unha das partes conforme as disposicións do Regulamento Xeral de Protección de Datos (UE 679/2016) e a Lei Orgánica 3/2018, do 5 de decembro, de Protección de Datos Persoais e Garantía de Dereitos Dixitais. Cada unha das partes será responsable do tratamento dos datos persoais recollidos da outra parte, figurando a súa identidade, datos de contacto e representante no encabezamento do contrato. A finalidade do tratamento é a xestión e execución do contrato, conservando os datos durante a súa vixencia e o tempo posterior que sexa legalmente necesario. Os datos poderán ser comunicados ás Administracións Públicas para cumprir coas obrigas legais derivadas do contrato.

Infórmase aos interesados do seu dereito a solicitar o acceso aos seus datos, rectificación, supresión, limitación ou a opoñerse ao tratamento, así como o dereito á portabilidade dos datos, cando proceda, mediante un escrito acompañado dunha fotocopia do Documento Nacional de Identidade ou outro equivalente (NIE) con asunto Protección de Datos aos seguintes enderezos:

Adif, E.P.E.

Enderezo: Calle Sor Ángela de la Cruz, 3-7ª Planta, 28020 – Madrid.

Enderezo de correo electrónico: dpd.adif@adif.es

Para (-----)

Enderezo postal: (-----).

Enderezo de correo electrónico: (-----).

Así mesmo, os interesados terán dereito a presentar unha reclamación ante a Axencia Española de Protección de Datos cando entendan que algún dos seus dereitos foi vulnerado ou que os seus datos foron tratados de forma ilexítima.

As persoas interesadas poderán dirixirse ao Delegado de Protección de Datos de cada un dos responsables, no caso de que o tivesen, contactando por algunha das canles indicadas anteriormente.

Por (Empresa Ferroviaria)

Asinado: _____

[CARGO]: _____

Por Adif

Asinado: _____

[CARGO]: _____

ANEXO I

PUNTOS DE SUBMINISTRO

De conformidade coa Declaración sobre a Rede de Adif.

PRESTACIÓN DEL SERVICIO

Os servizos prestaranse segundo se determina na "oferta de servizos, definición e descrición" correspondente ao servizo básico **SB-2** publicado na Declaración sobre a Rede de Adif.

PREZOS POLA PRESTACIÓN DO SERVICIO

- Os prezos privados a aplicar serán os vixentes en cada momento pola prestación do Servizo Básico **SB-2** publicados na Declaración sobre a Rede de Adif.
- Ao custo real/m3 engadiráselle o custo do servizo de subministración establecido na Declaración sobre a Rede de Adif.

CONTRATO PARA A PRESTACIÓN DO SERVIZO DE SUBMINISTRACIÓN DE CORRENTE DE TRACCIÓN A: (EMPRESA FERROVIARIA), POLA ENTIDADE PÚBLICA EMPRESARIAL ADIF-ALTA VELOCIDADE

En Madrid, a __ de _____ de 20XX.

Reunidos:

Dunha parte, D. (Nome) _____ (Cargo) _____, da entidade pública empresarial ADIF-Alta Velocidade, que intervéñen en nome e representación de ADIF-Alta Velocidade E.P.E., en adiante ADIF-Alta Velocidade, con domicilio en C/ Sor Ángela de la Cruz, nº 3, CP 28020 – Madrid, con CIF núm. _____, entidade pública empresarial regulada polo establecido no Real Decreto-lei 15/2013, do 13 de decembro, na Lei 40/2015, do 1 de outubro, de Réxime Xurídico do Sector Público, nas normativa de desenvolvemento de ambos, no seu Estatuto, aprobado por Real Decreto 1044/2013, do 27 de decembro, na lexislación orzamentaria e demais normas aplicables.

E doutra parte, D. (Nome) _____, con DNI nº _____, (Cargo) _____, que intervéñen en nome e representación de (*Empresa Ferroviaria*) _____, con domicilio social en _____, con CIF núm. _____, en virtude da escritura outorgada ante o Ilustre Notario de _____ D. _____, o __ de _____ de 202__, baixo o número __ do seu Protocolo.

As partes intervinientes, no respectivo carácter e interese co que actúan, recoñécense con capacidade xurídica e de obrar suficiente para a firma e o outorgamento do presente Acordo, e a tal efecto:

Expoñen:

Que o 14 de decembro de 2013 publicouse no Boletín Oficial do Estado o Real Decreto-lei 15/2013, do 13 de decembro, de reestruturación da entidade pública empresarial "Administrador de Infraestruturas Ferroviarias" (ADIF) e outras medidas urxentes na orde económica, polo que se crea a entidade ADIF-Alta Velocidade, establecéndose na súa disposición adicional terceira a aplicación a ADIF-Alta Velocidade do disposto no artigo 40.3.a) da Lei 39/2003, do 17 de novembro, do Sector Ferroviario, relativo á obriga do administrador de infraestruturas ferroviarias de prestar o servizo complementario de subministración de enerxía eléctrica nas infraestruturas ferroviarias integradas na Rede Ferroviaria de Interese Xeral ás empresas ferroviarias que o soliciten.

Que o 30 de setembro de 2015 publicouse no Boletín Oficial do Estado a Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario. De conformidade co Artigo 22 da mesma, a administración das infraestruturas ferroviarias e a súa construción corresponderán, dentro do ámbito de competencia estatal, a unha ou varias entidades públicas empresariais adscritas ao Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana que, entre as súas competencias, segundo o artigo 23.1.i da Lei 38/2015, inclúe a prestación de servizos complementarios e auxiliares ao servizo de transporte ferroviario, entre os que se atopa o servizo complementario de subministración de corrente de tracción, definido como tal nos artigos 44 e seguintes da referida Lei en relación co Anexo I da citada norma.

Por outra banda, de conformidade coa Declaración sobre a Rede de ADIF-Alta Velocidade, toda empresa ferroviaria en posesión da correspondente licenza e con Certificado de seguridade segundo Liña, deberá asinar un acordo con ADIF-Alta Velocidade para poder obter subministración de enerxía eléctrica de tracción, servizo complementario ofrecido por ADIF-Alta Velocidade.

(*Empresa Ferroviaria*) _____, empresa ferroviaria en posesión da correspondente licenza e certificado de seguridade, manifestou o seu interese en recibir o servizo de subministración de corrente de tracción por parte de ADIF-Alta Velocidade, polo que ambas as dúas entidades acordaron a celebración do presente Acordo, destinado a determinar as condicións de prestación do dito servizo complementario por ADIF-Alta Velocidade a favor de (*Empresa Ferroviaria*) _____.

O presente Acordo determina as condicións de prestación do citado servizo conforme os prezos aprobados polo Consello de Administración de ADIF-Alta Velocidade, vixentes en cada momento, e consonte o sinalado na citada Declaración sobre a Rede de ADIF-Alta Velocidade neste apartado de subministración de corrente de tracción.

E en virtude do anterior, as partes comparecentes formalizan o presente Acordo, baseándose nas seguintes cláusulas, polas que:

Acordan:

1. - OBXECTO

O presente Acordo ten por obxecto establecer as condicións e os procedementos polos que ADIF-Alta velocidade comprométese e obrígase a prestar a (*Empresa Ferroviaria*) _____, a subministración de corrente de tracción necesaria a tal entidade ferroviaria, así como a contraprestación económica a aboar por tal servizo, conforme os criterios xerais mencionados no expositivo de suxeición aos prezos aprobados por ADIF-Alta Velocidade e de conformidade coa Declaración sobre a Rede de ADIF-Alta Velocidade vixentes en cada momento.

2. - CONDICIÓN DE PRESTACIÓN DO SERVIZO

Os servizos recollidos no presente Acordo serán prestados por ADIF-Alta Velocidade a (*Empresa Ferroviaria*) _____ nas condicións e prezos vixentes en cada momento na Declaración sobre a Rede de ADIF-Alta Velocidade.

Nos mapas das Declaracións sobre a Rede de Adif e ADIF-Alta Velocidade figuran as liñas electrificadas de ambos os administradores.

Sen prexuízo da aplicación do disposto na Lei 38/2015 do Sector Ferroviario, e nas súas normas de desenvolvemento, en todo o non previsto no presente Acordo, aplicárase o disposto no ordenamento xurídico privado.

3. - FACTURACIÓN E CONDICIÓN DE PAGAMENTO

Os prezos aos que fai referencia na Declaración sobre a Rede ADIF-Alta Velocidade son contías sen IVE.

Os pagamentos realizaranse mensualmente, por meses naturais vencidos, mediante transferencia ou ingreso nas contas bancarias ADIF-Alta Velocidade abertas nos Bancos _____, con IBAN _____ e _____, con IBAN _____ a trinta días data factura. ADIF-Alta Velocidade obrígase a remitir a factura, incluídos todos os cargos que satisfacer por (*Empresa Ferroviaria*) _____, correspondente á devindicación mensual antes do día dez do mes seguinte ao que corresponda a factura.

A demora no pagamento das facturas presentadas, e sen prexuízo de calquera outro dereito que lle corresponda, xerará un cargo por xuros de demora que serán calculados conforme o artigo 7 da Lei 3/2004, do 29 de decembro, pola que se establecen medidas de loita contra a morosidade nas operacións comerciais.

Igualmente, aplicaranse as normas incluídas nos artigos 101 e 102 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario e demais normativa regulamentaria aplicable.

A determinación das circulacións afectadas establecerase coa documentación oficial achegada por ADIF-Alta Velocidade.

4. - VIXENCIA DO ACORDO

O presente Acordo entrará en vigor o día da súa sinatura e terá vixencia ata o (Data) _____, con prórrogas tácitas por períodos anuais, podendo ser denunciado por calquera das partes cunha antelación de seis meses.

Entenderase que o Acordo se prorroga tacitamente cando ningunha das partes lle comunique á outra a súa intención de non prorrogalo seis meses antes do seu vencemento.

5. - CAUSAS DE FINALIZACIÓN DO ACORDO

O presente Acordo entenderase extinguido polas seguintes causas:

1. Por mutuo acordo das partes.
2. Por denuncia por escrito de calquera das partes cun período de preaviso de seis meses, nos termos previstos neste Acordo.
3. Por incumprimento dunha das partes.

No suposto de incumprimento que dea lugar ao impago por parte de (*Empresa Ferroviaria*) _____, dos importes debidos pola prestación do servizo e sen prexuízo da resolución deste Acordo, ADIF-Alta Velocidade E.P.E. poderá proceder á suspensión do servizo, previa comunicación expresa á empresa ferroviaria. A suspensión do servizo manterase mentres non se realice o pagamento ou se garanta suficientemente a débeda.

Extinguido o Acordo por calquera causa, todos os dereitos e obrigas nacidos antes da súa extinción serán liquidados e cumpridos por ambas as partes, sen prexuízo dos dereitos e obrigas que resulten da devandita extinción para as mesmas, conforme á Lei ou ao disposto no presente Acordo.

6. - CESIÓN A TERCEIROS

Este Acordo non poderá ser cedido a terceiros por ningunha das partes sen o consentimento previo e escrito da outra parte. Toda cesión realizada en infracción do disposto nesta cláusula será considerada non efectuada, continuando as partes como titulares das obrigas asumidas en virtude do presente Acordo.

ADIF-Alta Velocidade poderá contratar con terceiros os servizos aos que está obrigado por medio deste contrato.

7. - NOTIFICACIÓNS

Para efectos de notificacións, as partes poderán dirixir comunicación, por calquera medio admitido en Dereito que acredite suficientemente a súa recepción polo destinatario, coas seguintes persoas designadas como interlocutores polas entidades asinantes:

Por Adif – Alta Velocidade, (Nome) _____, (Cargo) _____.

Por (Empresa Ferroviaria) _____ (Nome) _____, (Cargo) _____.

8. - LEI APLICABLE E XURISDICCIÓN

El subministrament objecte del present acord s'ha de regir i interpretar per la normativa del sector ferroviari i pel dret privat. De conformitat amb l'article 44.4 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència és competent per conèixer i resoldre les reclamacions que formulen les empreses ferroviàries i la resta de candidats, quan s'entengui que s'ha vulnerat el principi de no-discriminació en relació amb la prestació dels serveis complementaris. Això, sense perjudici de la competència de la jurisdicció ordinària per a la resolució de totes les controvèrsies que se suscitin en relació amb la determinació o el pagament dels preus privats.

A aquests efectes, les parts s'han de sotmetre a la jurisdicció dels jutjats i tribunals de la ciutat de Madrid, amb renúncia de qualsevol altre fur que els pugui correspondre.

9. - CONFIDENCIALIDADE E PROTECCIÓN DE DATOS

As Partes Contratantes comprométense a manter en segredo todos os datos e informacións facilitados e que teñan relación co obxecto do contrato, debendo manter a dita información en reserva e segredo e non revelala de ningunha forma, total ou parcialmente, a ningunha persoa física ou xurídica que non sexa parte do contrato.

As partes recoñecen que toda a información á que se poida ter acceso no marco do contrato, xa sexa relacionada coa prestación do servizo ou relacionada coa actividade ou organización de calquera das partes, en adiante, a información, é confidencial, polo que as partes comprométense a non divulgala e a manter a máis estrita confidencialidade sobre a dita información, advertindo, de ser o caso, do dito deber de confidencialidade e segredo aos seus empregados, asociados e a calquera persoa que, por razón da súa relación profesional ou persoal, deba ou poida ter acceso á mesma.

Ningunha das partes poderá reproducir, modificar, facer pública ou divulgar a información a terceiros sen a previa autorización escrita e expresa da outra parte, salvo naqueles aspectos nos que a información fose pública e notoria por medios alleos á vontade das partes, ou no caso de documentos que sexan publicamente accesibles, as partes comprométense a poñer os medios necesarios para que a información non sexa divulgada ou cedida, evitando a súa perda, roubo ou subtracción.

Ambas as partes advertirán sobre a existencia do deber de confidencialidade aos seus empregados, asociados e a calquera persoa a quen se facilite, responsabilizándose do uso indebido que poidan facer da información relacionada co contrato, e así mesmo comprométense a poñer en coñecemento da outra parte calquera acción ou incidente por parte de terceiros que poida atentar contra a súa confidencialidade.

As disposicións relativas á confidencialidade previstas neste contrato aplicaranse durante a súa vixencia e prevalecerán durante un prazo de cinco anos, inmediato á súa terminación.

Os datos persoais tratados en virtude deste contrato serán tratados por cada unha das partes conforme as disposicións do Regulamento Xeral de Protección de Datos (UE 679/2016) e a Lei Orgánica 3/2018, do 5 de decembro, de Protección de Datos Persoais e Garantía de Dereitos Dixitais. Cada parte será responsable do tratamento dos datos persoais obtidos da outra parte.



Os interesados podrán exercer o seu dereito a solicitar o acceso aos seus datos, rectificación, supresión, limitación, oposición ao tratamento, ou portabilidade, así como a non ser obxecto de decisións individuais automatizadas, cando proceda, dirixindo un escrito acompañado dunha fotocopia do Documento Nacional de Identidade ou documento equivalente co asunto Protección de Datos aos seguintes enderezos:

Para ADIF-Alta Velocidade, E.P.E. (N.I.F. Q-2802152-E)

Enderezo postal do Registro General de ADIF-Alta Velocidad en C/ Sor Ángela de la Cruz, 3, 7ª planta, 28020 MADRID.

Sede Electrónica: <https://sede.adifaltavelocidad.gob.es/>, ou no Punto de Acceso Xeral: [administración.gob.es](http://administracion.gob.es), código DIR EA0008223.

Enderezo de correo electrónico: dpd.adifav@adif.es

Para (xxxxxxx) ** (N.I.F. **)

Enderezo postal: Calle **, núm. **, de ** C.P. **.

Enderezo de correo electrónico: xxxxxx@xxxx.es.

Así mesmo, os interesados terán dereito a presentar unha reclamación ante a Axencia Española de Protección de Datos cando entendan que algún dos seus dereitos foi vulnerado ou que os seus datos foron tratados de forma ilexítima.

E en proba de conformidade, asinan o presente Acordo,

Por (Empresa Ferroviaria)

Asinado: _____

[CARGO]: _____.

Por ADIF - Alta Velocidad

Asinado: _____.

[CARGO]: _____.



MODELOS DE CONTRATO DE ARRENDAMIENTO A SUBSCRIBIR COAS EMPRESAS FERROVIARIAS PARA A PRESTACIÓN DE SERVICIOS FERROVIARIOS CONEXOS (SB-7, SB-9 | SX-10)

CONTRATO NÚM. (-----)

En (-----) a (----) de (-----) de (-----)

Reunidos:

Por un lado, **ADIF-Alta Velocidade**, con enderezo en 28020 Madrid, c/ Sor Ángela de la Cruz 3, con NIF Q-2802152-E, representado neste acto por (-----), en calidade de (-----), debidamente autorizado para este acto.

E, por outro lado, (-----), quen a partir de agora se denominará **PARTE ARRENDATARIA**, con NIF (-----) e domicilio en (-----), representado por (-----), con NIF (-----), en calidade de (-----), segundo consta na Escritura outorgada o (----) de (----) de (----) ante o Notario de (-----) D. (-----), co número (----) do seu Protocolo.

Ambas as partes con capacidade xurídica suficiente que se recoñecen e aceptan mutuamente.

Expoñen:

- Que a Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, establece no número 1 da súa Disposición Adicional Primeira que a titularidade e administración das infraestruturas ferroviarias integradas na Rede Ferroviaria de Interese Xeral corresponden ás entidades públicas empresariais Administrador de Infraestruturas Ferroviarias (ADIF) e ADIF-Alta Velocidade, de conformidade co establecido no Real Decreto-lei 15/2013, do 13 de decembro, sobre reestruturación da entidade pública empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias (ADIF) e demais medidas urxentes na orde económica e na Orde Ministerial 2443/2013, do 27 de decembro.
- Que, de conformidade co establecido na Declaración sobre a Rede e no "Procedemento para as solicitudes de acceso a instalacións de servizo e servizos vinculados ou conexos ao transporte ferroviario en Estacións de Viaxeiros", Resolución do XXXXX, adxudicouse á PARTE ARRENDATARIA un local nº. (----), de (----) m² de superficie para o servizo de venda de billetes e información atendido (**SB-7**), para o persoal de servizos a bordo (**SB-9**), para que as empresas ferroviarias presten o servizo de atención preferente aos seus clientes (**SX-10**) (ELIMINAR O QUE NON PROCEDA) (achégase resolución como Anexo 1). A localización e as características están descritas nos planos adxuntos e son parte integrante do presente Contrato como Anexo 2.

En virtude diso, ambas as partes subscriben este contrato, en conformidade coas seguintes:

Estipulacións:

1. - OBXECTO DO CONTRATO

O presente Contrato ten por obxecto o arrendamento do local, titularidade de ADIF-ALTA VELOCIDADE, que se describe no Expositivo II, que a PARTE ARRENDATARIA destinará á actividade de venda de billetes, para o persoal de servizo a bordo, para que as empresas ferroviarias presten o servizo de atención preferente aos seus clientes (ELIMINAR O QUE NON PROCEDA).

ADIF-ALTA VELOCIDADE entregará á PARTE ARRENDATARIA o local citado, mediante a firma dunha Acta de entrega de local, que será asinada por representantes de ambas as partes, obrigándose a manter o goce pacífico do mesmo durante o período de vixencia do Contrato salvo que, polas causas sinaladas na Estipulación Segunda, resulte necesaria a recuperación inmediata por parte de ADIF-ALTA VELOCIDADE do citado local, caso en que a PARTE ARRENDATARIA queda obrigada a partir de agora a entregalo libre de calquera carga nas mesmas condicións nas que o recibiu e na data que ADIF-ALTA VELOCIDADE lle comunique.

A PARTE ARRENDATARIA declara que recibe o expresado local en condicións de uso e apto para servir á exclusiva finalidade anteriormente prevista, con independencia das obras e investimentos que realice para acondicionar o local á actividade á que se destina.

Será condición indispensable para a entrega do local a entrega a ADIF-ALTA VELOCIDADE dunha copia das pólizas de seguros establecidas na Estipulación OCTAVA deste contrato.

2. - RECUPERACIÓN DO LOCAL POR ADIF-ALTA VELOCIDADE DURANTE A VIXENCIA DO CONTRATO

Cando sexa necesario realizar obras de mantemento ou remodelación que afecten ao servizo de transporte ferroviario, sexan programadas ou urxentes, ADIF-ALTA VELOCIDADE poderá modificar a capacidade asignada previa comunicación ás empresas ferroviarias. ADIF-ALTA VELOCIDADE comunicará, con carácter xeral, cunha antelación mínima de 6 meses en relación á execución prevista, a realización das obras de mantemento ou remodelación programadas. No caso de obras urxentes de mantemento ou remodelación, ADIF-ALTA VELOCIDADE encargarse de comunicarlles á PARTE ARRENDATARIA tan pronto como teña coñecemento.

Nestes casos, a empresa ferroviaria terá dereito a modificar as condicións económicas asociadas á súa adxudicación, segundo sexa de carácter total ou parcial.

Se como consecuencia da execución das obras de remodelación que se poidan levar a cabo na Estación onde estea situado o local obxecto do presente Contrato, por necesidades da explotación e do servizo público ferroviario, ou en cumprimento das disposicións administrativas, ou en execución de plans urbanísticos, que imposibiliten á PARTE ARRENDATARIA o desenvolvemento da súa actividade no local arrendado, terá dereito a unha indemnización pola parte pendente de amortizar dos investimentos que houberen sido aprobados por ADIF-ALTA VELOCIDADE con anterioridade á revogación da capacidade. ADIF-ALTA VELOCIDADE comunicará a revogación da capacidade por escrito e cunha antelación mínima de 6 meses con respecto á data en que deba producirse.

En calquera dos casos anteriores, ADIF-ALTA VELOCIDADE, sempre que sexa posible, facilitará un local alternativo. No caso de que, durante a execución do contrato, unha terceira empresa ferroviaria solicite espazos para a prestación do servizo obxecto deste contrato e descrito na cláusula primeira, seguirase o procedemento de coordinación previsto no Regulamento 2017/2177 da Comisión, do 22 de novembro de 2017, relativo ao acceso ás instalacións de servizo e aos servizos ferroviarios conexas.

3. - VIXENCIA DO CONTRATO

O presente contrato entrará en vigor o día da súa firma, e terá unha duración de XXX anos contados desde o día () ou entrega do local á PARTE ARRENDATARIA, data que constará nunha Acta de entrega cuxa vixencia rematará o día (-----) de (-----) de (). A PARTE ARRENDATARIA comprométese a permanecer no local durante cinco anos.

ADIF-ALTA VELOCIDADE garante a permanencia nos locais adxudicados durante o prazo adxudicado, así como os investimentos realizados nos termos previstos neste contrato.

ADIF-ALTA VELOCIDADE poderá subscribir acordos que excedan o prazo inicialmente previsto para este tipo de solicitudes cando se propoñan e aproben investimentos nos locais que non se poidan amortizar no período contratado (PARA SOLICITUDES ANUAIS. ELIMINAR SE NON É O CASO).

Finalizada a vixencia do contrato, sen necesidade de requirimento previo ningún, a PARTE ARRENDATARIA deberá desalojar e deixar libre e a disposición de ADIF-ALTA VELOCIDADE o local arrendado, no mesmo estado no que se atopaba inicialmente, salvo pacto expreso por parte de ADIF-ALTA VELOCIDADE.

Para levar a cabo a resolución anticipada do contrato por vontade dunha das partes, establécese que lle notifique fidedignamente á outra parte a súa decisión polo menos SEIS MESES antes da data na que sexa efectiva a resolución.

Se a PARTE ARRENDATARIA desistise por anticipado do Contrato, ADIF-ALTA VELOCIDADE poderá esixir, e a PARTE ARRENDATARIA obrígase a pagar, en concepto de penalización, unha indemnización equivalente ao 50% do total da renda se o servizo non se utilizase durante a metade da duración do contrato. Cando o servizo fose utilizado durante máis da metade da duración do contrato, non haberá ningunha penalización.

No caso de que ADIF-ALTA VELOCIDADE requira a modificación do contrato, en aplicación do "Procedemento para as solicitudes de acceso ás instalacións de servizos e aos servizos vinculados ou conexos ao transporte ferroviario en Estacións de Viaxeiros", a PARTE ARRENDATARIA terá dereito á compensación polos investimentos pendentes de amortización que, sobre o espazo modificado, fosen aprobados por ADIF-ALTA VELOCIDADE e realizados pola PARTE ARRENDATARIA nos termos previstos na Estipulación Sétima.

No caso de que ADIF-ALTA VELOCIDADE detecte que o nivel de utilización do local é inferior a (80 % en estacións coordinadas ou 50 % no resto das estacións, salvo que sexa por causas non económicas, alleas ao control da PARTE ARRENDATARIA), requiriráselle á PARTE ARRENDATARIA que proceda ao uso do dito local. Se no prazo de un mes non se atende o dito requirimento, ADIF-ALTA VELOCIDADE poderá resolver o contrato, sen que a PARTE ARRENDATARIA teña dereito a requirir compensación ningunha.

4. - RENDA

A PARTE ARRENDATARIA aboará a ADIF-ALTA VELOCIDADE, en virtude do presente Contrato, unha renda anual de XXX euros, que se calculará de acordo co prezos establecidos na Declaración sobre a Rede vixente para cada horario de servizo.

En todo caso, non se entenderán incluídos na renda os gastos por consumo, subministracións, servizos, limpeza ou mantemento derivados do uso do local, que serán por conta da PARTE ARRENDATARIA. Tampouco están incluídos os gastos comúns que, se for o caso, serán repercutidos.

Estas rendas a cargo da PARTE ARRENDATARIA pagables a ADIF-ALTA VELOCIDADE comezarán a devengarse a partir do día de Inicio da Actividade, data que constará na Acta asinada polas partes e, como máximo, SESENTA (60) DÍAS despois da entrega do local.

O pago da renda realizarase por meses adiantados, previa presentación por ADIF-ALTA VELOCIDADE da correspondente factura, mediante transferencia bancaria a unha das contas de ADIF-ALTA VELOCIDADE das que é titular.

As cantidades antes sinaladas son contías sen IVE, polo que estas cifras incrementaranse co importe do IVE legalmente aplicable en cada momento.

A falta de pagamento por parte da PARTE ARRENDATARIA dalgunha das partes alícuotas da renda devengará o interese de demora vixente na data en que se produza o impago e desde a data deste.

5. - AUTORIZACIÓNS E LICENZAS

A PARTE ARRENDATARIA deberá solicitar e obter pola súa conta e cargo todas as autorizacións e licenzas nacionais, autonómicas e locais vixentes na actualidade ou que poidan ser ditadas no futuro e resulten legalmente preceptivas para desenvolver a súa actividade no local arrendado por ADIF-ALTA VELOCIDADE.

ADIF-ALTA VELOCIDADE declina calquera responsabilidade para o caso de que a actividade a desenvolver pola PARTE ARRENDATARIA comece sen contar coas credenciais, licenzas e autorizacións preceptivas.

A PARTE ARRENDATARIA poderá instar a resolución anticipada do contrato, sen penalización, cando as licenzas, autorizacións ou permisos indicados non sexan concedidos, sexan revogados ou sexan limitados durante a vixencia do contrato, por causa allea á vontade da parte arrendataria.

Así mesmo, a parte arrendataria deberá solicitar os permisos ou licenzas necesarios para realizar as obras, en conformidade co establecido na cláusula SÉTIMA do presente contrato.

6. - FIANZA

De conformidade co artigo 36 da Lei de Arrendamentos Urbanos, a PARTE ARRENDATARIA entregou a ADIF-ALTA VELOCIDADE, en concepto de fianza legal, unha cantidade equivalente a dúas mensualidades da renda anual do primeiro ano de vixencia do contrato, é dicir, a cantidade de (-----) EUROS, (----- EUROS). (ELIMINAR SE NON PROCEDE)

En conformidade co art. 36.6 da Lei de Arrendamentos Urbanos, a PARTE ARRENDATARIA queda exenta da obriga de prestar fianza. (ELIMINAR SE NON PROCEDE)

A fianza responderá ao cumprimento exacto das obrigas que a PARTE ARRENDATARIA asume en virtude da firma do contrato. (ELIMINAR SE NON PROCEDE)

Cando a fianza for executada total ou parcialmente por incumprimento da PARTE ARRENDATARIA, esta deberá repoñela ao seu importe total no prazo de sete días útiles contados a partir do día seguinte á data da súa execución. (ELIMINAR SE NON PROCEDE)

Unha vez extinguido o contrato e sempre que non existan obrigas pendentes das que a PARTE ARRENDATARIA deba responder, ADIF-ALTA VELOCIDADE devolveralle a fianza legal depositada que, en ningún caso, servirá para fixar por anticipado o límite máximo da responsabilidade da PARTE ARRENDATARIA, de maneira que se os danos causados a ADIF-ALTA VELOCIDADE superasen a cantidade establecida na fianza, a PARTE ARRENDATARIA deberá aboar a diferenza.

A fianza legal será actualizada cando proceda legalmente. (ELIMINAR SE NON PROCEDE).

7. - OBRAS E INVESTIMENTOS EN INSTALACIÓNS

OBRAS SOBRE OS ESPAZOS E INSTALACIÓNS

Toda obra a realizar nos espazos e instalacións cedidos serán por conta e custo da PARTE ARRENDATARIA, sendo sempre necesaria a autorización expresa e por escrito de ADIF-ALTA VELOCIDADE con anterioridade ao inicio das mesmas.

Os fitos significativos das actuacións deste Capítulo recóllense no seguinte esquema:

a) Proxecto construtivo.

O documento que se presentará a ADIF-ALTA VELOCIDADE para a súa aprobación expresa será por conta e custo da PARTE ARRENDATARIA.

Así mesmo, este irá acompañado dun Certificado, asinado por un técnico responsable da redacción do Proxecto e visado polo Colexio Oficial competente, que xustifique o cumprimento no dito Proxecto das condicións de funcionalidade, seguridade e habitabilidade establecidas na normativa técnica, urbanística e sectorial da actividade.

b) Acta de conformidade do proxecto.

Este documento serve como acreditación da revisión e aprobación do Proxecto presentado pola PARTE ARRENDATARIA, e este incluírá o tipo de investimentos e os importes aprobados.

c) Acta de inicio de traballos.

Trátase dun documento que recollerá o inicio das obras e conterá, como mínimo, información sobre a data de inicio, o prazo de execución e o importe previsto das obras a executar.

d) Execución das obras.

Serán levadas a cabo pola PARTE ARRENDATARIA, que será a única responsable dos pagamentos de calquera natureza que sexan inherentes á súa execución, así como da obtención e pagamento de todas as licenzas, permisos e taxas que sexan preceptivos para a realización das mesmas por parte da Administración Local, Autonómica ou Estatal. Así mesmo, será responsable das indemnizacións que puidesen derivarse do incumprimento das disposicións xerais ou particulares relativas á Seguridade Social, saúde laboral, respecto dos traballadores que destine á execución de tales obras, e de todas as perdas e danos que se produzan a terceiras persoas derivados da execución das mesmas, debendo igualmente cumprir todas as prescricións relacionadas coa normativa vixente de prevención de riscos laborais e toda a normativa de ADIF-ALTA VELOCIDADE.

ADIF-ALTA VELOCIDADE poderá realizar visitas de inspección e seguimento das obras e terá acceso a toda a documentación técnica das mesmas. Calquera modificación do proxecto aprobado deberá contar coa debida autorización de ADIF-ALTA VELOCIDADE con carácter previo á súa execución, e non se executará sen a dita autorización.

e) Acta de comprobación de investimento.

Unha vez rematadas as obras, é o documento que se dá fe das obras realizadas, acreditando convenientemente a súa liquidación aos provedores e determinándose o importe final da dita obra para os efectos contractuais se os tivese.

A conformidade por parte de ADIF-ALTA VELOCIDADE co proxecto e coas obras non eximirá á PARTE ARRENDATARIA da súa responsabilidade polos defectos que puidesen existir e as consecuencias que deles puidesen derivarse.

INVESTIMENTOS E O SEU TRATAMENTO

A PARTE ARRENDATARIA levará a cabo as obras necesarias para a posta en funcionamento da actividade para a que se destinará o inmovible arrendado, procedendo, ademais, a dotalo das instalacións necesarias (subministración de enerxía eléctrica, auga, gas, refrixeración, calefacción, etc.) de acordo, todo isto, co proxecto que, para o efecto, ADIF-ALTA VELOCIDADE deberá aprobar no prazo máximo de TRES MESES. No caso de que a PARTE ARRENDATARIA non leve a cabo as obras mencionadas no prazo estipulado, ADIF-ALTA VELOCIDADE dará por resolto o contrato previa comunicación escrita neste sentido.

O local disporá de tomas eléctricas e de comunicacións para a instalación dos equipos propios.

Se a PARTE ARRENDATARIA considerase a necesidade de realizar algunha obra, deberá presentar ante ADIF-ALTA VELOCIDADE o correspondente Proxecto, que deberá estar expresamente autorizado para a súa execución. A autorización de execución recollerase en Addenda ao contrato, onde constarán as modificacións de contrato acordadas nos termos previstos neste documento.

A proposta destes investimentos, logo da análise por ADIF-ALTA VELOCIDADE, clasificarase como:

a) **Investimentos en instalacións fixas.**

ADIF-ALTA VELOCIDADE poderá esixir que se garanta o seu importe durante o período de execución do contrato se se consideran necesarias e debidamente xustificadas.

A totalidade do investimento deberá quedar totalmente amortizada, normalmente, durante toda a vixencia do contrato, e ao remate do contrato quedarán sempre en beneficio de ADIF-ALTA VELOCIDADE as obras ou instalacións que a PARTE ARRENDATARIA realízase, sen ningún dereito por parte da PARTE ARRENDATARIA a compensación de ningún tipo, salvo a patente pendente de amortización, excepcionalmente, que fose aprobada por ADIF-ALTA VELOCIDADE con anterioridade á finalización ou resolución do contrato.

Importe Garantido

Calcúlase mediante a seguinte fórmula: $I_g = I_v \times M_p / D_u$

Onde:

I_g , é a cantidade garantida.

I_v , é o importe dos investimentos realizados, comprobados e ligados ao espazo cedido. (O importe do Investimento realizado deberá ser inferior ou igual ao do Investimento aprobado).

M_p , é o número de meses pendentes de transcorrer ata a finalización da amortización, de acordo co plan de amortización autorizado por ADIF-Alta velocidade.

D_u , é o prazo total en meses que dura a amortización, de acordo co plan de amortización autorizado por ADIF-Alta Velocidade.

Para o cálculo do Importe Garantido será necesario que, unha vez finalizada a execución do investimento, a PARTE ARRENDATARIA facilite a ADIF-ALTA VELOCIDADE as oportunas certificacións de obra, facturas ou documentos que acrediten suficientemente, a xuízo de ADIF-ALTA VELOCIDADE, o custo total das mesmas, desagregando o importe das instalacións desmontables, achegando igualmente documentación acreditativa de que as obras foron debidamente liquidadas aos seus provedores.

Dereitos sobre o importe garantido.

- No caso de resolución do contrato por causas non imputables á PARTE ARRENDATARIA, esta terá dereito a percibir de ADIF-ALTA VELOCIDADE unha indemnización equivalente ao Importe Garantido (I_g). A PARTE ARRENDATARIA non poderá reclamar ningún outro tipo de indemnización.
- En caso de resolución do contrato por causas imputables á PARTE ARRENDATARIA, esta non terá dereito ao aboamento de ningunha cantidade en concepto de Importe Garantido (I_g) polos investimentos realizados, quedando as obras en beneficio de ADIF-ALTA VELOCIDADE.

b) **Investimentos en instalacións móbiles ou desmontables.**

Finalizado o contrato, a PARTE ARRENDATARIA comprométese a deixar o espazo cedido nas mesmas condicións en que foi entregado, retirando pola súa conta calquera instalación desmontable ou móbil que fora utilizada na explotación do espazo, garantindo, cando así se determine, a transición dos explotadores nos termos previstos neste documento.

PRAZO DE EXECUCIÓN DAS OBRAS E INSTALACIÓNS

A execución das obras descritas nos puntos anteriores deberá comezar no prazo pactado.

Se transcorrido o prazo sinalado no parágrafo anterior de inicio das obras, estas non se iniciasen por causa non xustificadas, este poderá resolver o contrato, quedando ao seu favor a garantía en concepto de indemnización.

A PARTE ARRENDATARIA poderá solicitar a prórroga dos prazos establecidos para o inicio e finalización das obras, que será concedida por ADIF-ALTA VELOCIDADE no caso de que existan causas alleas á vontade da PARTE ARRENDATARIA que xustifiquen a demora no comezo destas. ADIF-ALTA VELOCIDADE poderá inspeccionar a execución das obras en calquera momento para verificar a súa conformidade co proxecto autorizado, sen que a dita inspección ou control supoña responsabilidade ningunha para ADIF-ALTA VELOCIDADE. Unha vez rematadas as obras levantarase unha acta onde se recollerán as instalacións que se realizaron, que formará parte deste contrato.

8. - SEGUROS

A PARTE ARRENDATARIA farase cargo dunha póliza de seguro global que cubra os riscos de incendio e outros danos aos bens e unha póliza de Responsabilidade Civil nunha contía mínima de 150.000.- EUROS (CENTO CINCUENTA MIL EUROS) cada un e que garanta, no caso de sinistro, o aboamento da indemnización correspondente e cubra os riscos de calquera dano ou perda causados durante a execución das obras, se for o caso, e no exercicio da actividade no espazo arrendado.

A PARTE ARRENDATARIA entregará a ADIF-ALTA VELOCIDADE unha copia da póliza de seguros contratada e comprométese a remitir periodicamente a Adif o xustificante de estar ao corrente no pagamento da prima da póliza. A PARTE ARRENDATARIA tamén está obrigada a comunicar a ADIF-ALTA VELOCIDADE calquera modificación na póliza ou cambio de compañía aseguradora que se produza durante a vixencia do contrato.

A PARTE ARRENDATARIA asumirá directamente a responsabilidade de facer fronte a todas as indemnizacións cuxo importe poida exceder as cantidades antes sinaladas.

Estes seguros deberán ser contratados cunha entidade aseguradora que cumpra os requisitos establecidos na Lei 20/2015, do 14 de xullo, de organización, supervisión e solvencia das entidades aseguradoras e reaseguradoras, ou norma que a substitúa. A entrega da póliza de seguros a ADIF-ALTA VELOCIDADE realizarase, como data límite, no momento da entrega do local.

A PARTE ARRENDATARIA garantirá a ADIF-ALTA VELOCIDADE a cobertura dos citados riscos, desde o mesmo momento do inicio e ata a finalización da vixencia deste contrato.

A PARTE ARRENDATARIA deberá aboar puntualmente as primas do seguro e facilitar copia a ADIF-ALTA VELOCIDADE, con carácter anual, do correspondente xustificante de abono.

9. - USO E CONSERVACIÓN

A PARTE ARRENDATARIA usará o local coa debida dilixencia, destinándoo única e exclusivamente ao uso descrito na estipulación primeira, absténdose de facer calquera cousa que poida ir en detrimento ou deterioro do mesmo, estando prohibido almacenar ou manipular materiais perigosos.

A PARTE ARRENDATARIA comprométese a manter en bo estado de conservación, mantemento e limpeza as instalacións, equipamentos e elementos da actividade, así como a limpeza do local arrendado, debendo efectuar pola súa conta as reparacións das deterioracións que existan ou poidan producirse como consecuencia da explotación pola PARTE ARRENDATARIA, garantindo a súa conservación permanente en perfecto estado.

LA PARTE ARRENDATARIA obrégase a impedir calquera usurpación ou novidade lesiva por parte de terceiros.

A PARTE ARRENDATARIA permitiralle o acceso ao interior do local a ADIF-ALTA VELOCIDADE ou a quen estea autorizado para inspeccionar e verificar as obras de conservación ou reparación que fosen necesarias.

A PARTE ARRENDATARIA comprométese a observar calquera norma, regulamento ou estatuto ditado por ADIF-ALTA VELOCIDADE para o desenvolvemento de actividades dentro de recintos ferroviarios, se é o caso, e a executar as indicacións de ADIF-ALTA VELOCIDADE co fin de reparar e conservar o inmovible no que afecte a instalacións e servizo ferroviario. En particular, deberá observar as prescricións derivadas do artigo 16 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, en relación coas obras e actuacións a realizar en zonas de dominio público e de protección da infraestrutura ferroviaria.

10. - MEDIDAS DE SEGURIDADE

Será responsabilidade exclusiva da PARTE ARRENDATARIA a adopción de todas as medidas de seguridade necesarias segundo a normativa vixente en materia de protección contra incendios, garantindo en todo momento que a actividade que se vai desenvolver teña lugar sen risco ningún para as persoas ou cousas e para o propio local arrendado por ADIF-ALTA VELOCIDADE.

As medidas anteriormente citadas adoptaranse, de ser necesario, en coordinación co servizo de seguridade da Estación, sendo da súa conta e custo o reforzo dos servizos de vixilancia en caso de resultar necesario a xuízo de ambas as partes.

A PARTE ARRENDATARIA axustarase, en todo momento, á normativa vixente ou que se poida ditar no futuro, a nivel nacional, autonómico ou municipal, e que regule ou afecte o funcionamento, seguridade e condicións do local destinado á actividade concreta que nel se desenvolva.

ADIF-ALTA VELOCIDADE declina calquera responsabilidade polos danos que puidesen ocasionarse a terceiros como consecuencia da inobservancia por parte da PARTE ARRENDATARIA das medidas de seguridade e normativa aplicables aos mencionados nos parágrafos anteriores.



11. - SUBMINISTRACIÓNS

As subministracións necesarias para o perfecto exercicio da actividade a realizar no local e nos espazos arrendados serán contratadas directamente por conta da PARTE ARRENDATARIA coas respectivas empresas subministradoras, que serán tamén responsables tanto dos consumos xerados como dos mesmos como da instalación das acometidas necesarias.

No caso de que a PARTE ARRENDATARIA non poida contratar directamente as subministracións coas empresas subministradoras, ADIF-ALTA VELOCIDADE, no caso de que se encargase de realizar a prestación das subministracións, calculará os custos correspondentes aos consumos de acordo cos prezos establecidos na Declaración sobre a Rede vixente para cada horario de servizo.

A PARTE ARRENDATARIA renuncia a reclamar a ADIF-ALTA VELOCIDADE os posibles danos e perdas que lle puidesen ocasionar as incidencias de calquera clase nestas subministracións, sempre que ditas incidencias non teñan a súa orixe en causas imputables a ADIF-ALTA VELOCIDADE.

12. - PROHIBICIÓNS

Queda prohibida a cesión, o subarrendamento e o traspaso por calquera medio, así como a subcontratación a terceiros do local arrendado ao abeiro do presente Contrato, salvo autorización previa por escrito de ADIF-ALTA VELOCIDADE. A cesión, traspaso ou subarrendamento non consentidos será causa suficiente para a resolución do contrato de arrendamento.

Queda expresamente excluída a aplicación dos artigos 32 e 33 da vixente Lei de Arrendamentos Urbanos.

Queda igualmente excluído o dereito de adquisición preferente recollido no art. 31 en relación ao art. 25 da L.A.U.

13. - SUSPENSIÓN DO CONTRATO

A PARTE ARRENDATARIA terá dereito a elixir entre suspender ou desistir do contrato (sen indemnización de ningún tipo) só e exclusivamente cando a autoridade competente ou ADIF-ALTA VELOCIDADE acorden (porque así o demande ou aconselle a explotación ou o servizo público ferroviario) o peche temporal da estación.

A suspensión do contrato suporá, ata a finalización do peche, a paralización do prazo do contrato e a suspensión da obriga de pagar a renda. Non obstante, unha vez reiniciado o contrato, computarase o tempo transcorrido para a actualización da renda segundo os baremos establecidos no contrato.

14. - CAUSES DE RESOLUCIÓN DEL CONTRACTE

O presente Contrato será resolto, ademais de polas causas recollidas no ordenamento xurídico, polas seguintes:

- Se a PARTE ARRENDATARIA estivese ao descuberto no pago da renda correspondente a tres meses ou máis, e non houberse corrixido o incumprimento no prazo de dez días desde que houberse sido requirido por ADIF-ALTA VELOCIDADE, sen necesidade de reclamación xudicial ou extraxudicial.
- A falta de pagamento do importe da fianza ou a súa actualización, que a PARTE ARRENDATARIA non corrixise no prazo de un mes desde o seu requirimento por parte de ADIF-ALTA VELOCIDADE.
- O subarrendamento ou a cesión sen consentimento.
- A realización de danos causados dolosamente no inmovble.
- Por destinar o local arrendado por ADIF-ALTA VELOCIDADE a unha actividade distinta á contemplada neste Contrato.
- Por impedir ou prohibir de forma reiterada e grave o acceso de ADIF-ALTA VELOCIDADE ao local arrendado para realizar as comprobacións e constatacións que considere necesarias.
- Para a realización, no local arrendado, de obras non autorizadas previamente e por escrito por ADIF-ALTA VELOCIDADE.
- Se, unha vez executadas as obras contempladas na Estipulación SÉTIMA deste Contrato, ADIF-ALTA VELOCIDADE comprobase que estas non se axustan ás que foran consentidas.
- No caso de que a PARTE ARRENDATARIA sexa sancionada pola Administración ou polos Tribunais, mediante resolución ou sentenza firme, por faltas graves que poidan prexudicar o prestixio ou a imaxe de ADIF-ALTA VELOCIDADE.

- Por non subscribirse ou por estar ao descuberto no pagamento dos seguros, previstos na Estipulación OITAVA, sempre que o incumprimento non fose corrixido no prazo de un mes contado desde que a PARTE ARRENDATARIA fose requirida para tal efecto por ADIF-ALTA VELOCIDADE.
- Por infrinxir ou non observar estritamente a normativa de funcionamento, seguridade e condicións do local, de acordo coa actividade que nel se desenvolva, sen necesidade de reclamación xudicial ou extraxudicial, sempre que o incumprimento non fose corrixido no prazo de dez días desde que a PARTE ARRENDATARIA fose requirida para tal efecto por ADIF-ALTA VELOCIDADE.
- Por non atoparse a PARTE ARRENDATARIA en posesión das autorizacións e licenzas necesarias tanto para o exercicio da actividade como para a realización de obras.
- Por abandono do local.

ADIF-ALTA VELOCIDADE comunicará por escrito á PARTE ARRENDATARIA a causa de resolución incorrida.

En todos estes supostos de resolución, as obras realizadas para o primeiro establecemento, conservación ou mellora reverterán gratuitamente a ADIF-ALTA VELOCIDADE e quedarán en beneficio dos locais sen que a PARTE ARRENDATARIA teña dereito a percibir cantidade ningunha en concepto de indemnización ou amortización pendente.

Se a PARTE ARRENDATARIA decidise unilateralmente resolver o contrato antes do vencemento pactado, calquera que sexa a causa, todas as obras realizadas quedarán igualmente en beneficio dos locais sen que ADIF-ALTA VELOCIDADE teña que aboar ningunha cantidade á PARTE ARRENDATARIA en concepto de indemnización ou amortización pendente.

Igualmente, este contrato resolverase segundo o indicado na Estipulación Segunda relativa á recuperación do local por parte de ADIF-ALTA VELOCIDADE, e Terceira deste documento relativa á resolución anticipada por parte da PARTE ARRENDATARIA así como a resolución por parte de ADIF-ALTA VELOCIDADE por falta de uso do local nos niveis requiridos.

15. - RESOLUCIÓN DO CONTRATO

Ademais de polas restantes causas recollidas neste contrato, o contrato de arrendamento extinguirase por:

- Transcurso do prazo de vixencia contractualmente establecido ou do previsto para calquera das súas prórrogas, excluíndose expresamente a aplicación do art. 34 da L.A.U.
- Falecemento da persoa física arrendataria, en cuxo caso fica excluída a subrogación mortis causa do art. 33 da L.A.U. ou por disolución da persoa xurídica arrendataria.
- Perda do inmovible arrendado por causas non imputables a ADIF-ALTA VELOCIDADE.
- Calquera outra acordada polas partes.

En ningún dos casos incluídos nesta cláusula terá a PARTE ARRENDATARIA dereito a ningunha indemnización.

Así mesmo, o Contrato quedará extinguido ao finalizar a prestación do servizo de venda de billetes e información atendido (SB-7), persoal de a bordo (SB 9), para que as empresas ferroviarias presten un servizo preferente aos seus clientes (SX-10) (ELIMINAR O QUE NON PROCEDA) vinculado ao espazo adxudicado a XXXXXX.

16. - PUBLICIDADE E RÓTULOS

Para a instalación de calquera rótulo no exterior do local arrendado, relacionado coa actividade que a PARTE ARRENDATARIA desenvolva no interior do local, deberá solicitar e obter previamente a autorización expresa por escrito de ADIF-ALTA VELOCIDADE.

Queda prohibida a realización ou instalación de calquera tipo de publicidade fóra do local alugado por ADIF-ALTA VELOCIDADE. Así mesmo, queda prohibida a colocación de rótulos luminosos, incluso no interior do local, sen autorización previa de ADIF-ALTA VELOCIDADE.

17. - RESPONSABILIDADES

ADIF-ALTA VELOCIDADE quedará exento de toda responsabilidade polas subtraccións, avarías ou imperfectos que se puidesen ocasionar no mobiliario, nos útiles e nos efectos introducidos no local arrendado. Así mesmo, ADIF-ALTA VELOCIDADE declina calquera responsabilidade polos accidentes que se produzan no interior dos locais obxecto do contrato, independentemente da causa, fronte os empregados da PARTE ARRENDATARIA e fronte a terceiros, respecto de todos os cales responderá sempre a PARTE ARRENDATARIA e polo importe total das indemnizacións correspondentes.

18. - GASTOS E TRIBUTOS

Corresponderán ao ARRENDATARIO todos os tributos de calquera clase que actualmente gravan, ou poidan gravar no futuro, o exercicio da actividade que se vai desenvolver no local arrendado, ou que recaian ou poidan recaer sobre o local ocupado, aínda que houbesen sido liquidados a ADIF-ALTA VELOCIDADE. Así mesmo, serán responsabilidade do ARRENDATARIO os gastos e tributos que poidan recaer sobre este contrato ou sobre calquera das operacións físicas ou xurídicas que motive.

Acórdase expresamente que o ARRENDATARIO será responsable do Imposto sobre Bens Inmóbles que recaia sobre o local, aínda que fose liquidado a ADIF-ALTA VELOCIDADE.

19. - RETIRADA DE RESIDUOS

A PARTE ARRENDATARIA comprométese, pola súa conta, a retirar todos os residuos xerados como consecuencia da realización de obras privativas no seu local ou pola realización da súa actividade. A retirada dos ditos residuos deberá realizarse de acordo coas disposicións legais vixentes en materia de medio ambiente, e a través dun Xestor Medioambiental cando sexa preceptivo, achegando copia a ADIF-ALTA VELOCIDADE dos documentos asinados para a retirada de todos os residuos.

20. - PREVENCIÓN DE RISCOS. COORDINACIÓN EMPRESARIAL

En cumprimento do disposto no Real Decreto 171/2004, de 30 de xaneiro, polo que se desenvolve o Artigo 24 da Lei 31/1995, de 8 de novembro, de Prevención de Riscos Laborais en materia de coordinación de actividades empresariais, o Adxudicatario deberá establecer contacto coa(s) persoa(s) responsable(s) de Prevención de Riscos Laborais do centro ou centros nos que se vaia realizar o obxecto do contrato.

Serán aplicables os procedementos operativos de coordinación de actividades empresariais P.O.P. 12 e P.O.P 16, en todo o que non contradiga o presente contrato.

Se durante a vixencia do contrato fose necesario, para a realización da actividade, contar cunha habilitación administrativa, o adxudicatario comprométese pola súa conta exclusiva a obter a habilitación requirida. Así mesmo, esíxese que o persoal ou medios que vaian prestar os seus servizos no ámbito ferroviario dispoñan da capacitación e habilitación, que resulten preceptivas segundo a normativa do sector que resulte de aplicación, que lles permitan desempeñar as súas funcións coas debidas garantías de seguridade e eficiencia.

21. - COMUNICACIÓNS

Todas as comunicacións que a PARTE ARRENDATARIA dirixa a ADIF-ALTA VELOCIDADE en relación co presente contrato deberán dirixirse á Subdirección de Gestión Comercial de la Dirección de Explotación Comercial, sita na C/ Sor Ángela de la Cruz nº 3, 3º planta, 28020 (Madrid), de tal forma que se teña a seguridade de que chegaron ao seu destino.

As que ADIF-ALTA VELOCIDADE dirixa á PARTE ARRENDATARIA enviaranse ao enderezo reflectido no encabezamento deste Contrato.

Mentres ADIF-ALTA VELOCIDADE non reciba comunicación da PARTE ARRENDATARIA que notifique algunha anomalía, entenderase que o contrato se desenvolve con normalidade.

22. - NOVACIÓN

A totalidade dos pactos e condicións establecidos neste contrato non poderán ser modificados nin novados salvo ao abeiro de acordo específico das partes que deberán ser subscrito polos mesmos outorgantes ou por persoas que tiveren poderes suficientes para iso.

23. - RÉXIME XURÍDICO

O presente Contrato rexeráse polos propios termos e pactos contidos nas presentes condicións particulares e, en canto non as contradiga, pola Lei 29/1994, do 24 de novembro, de Arrendamentos Urbanos e, en canto non estea previsto nestas normas, polo establecido na Lei 33/2003, do 3 de novembro, do Patrimonio das Administracións Públicas e demais normas de dereito privado que sexan de aplicación.

Igualmente, serán de aplicación para o non indicado nas presentes condicións particulares a documentación que serviu de base para a adxudicación deste contrato núm. (-----), así como a documentación entregada pola PARTE ARRENDATARIA durante a tramitación do expediente.

24. - DOCUMENTOS INTEGRANTES DO CONTRATO

Os seguintes documentos forman parte integrante deste Contrato, ademais das presentes condicións particulares:

- ANEXO 1: Resolución adxudicación.
- ANEXO 2: Plano descritivo da superficie e demais características do local arrendado.
- ANEXO 3: Certificado de Eficiencia enerxética.

25. - XURISDICIÓN

Para as cuestións que puidesen derivarse da interpretación e cumprimento deste Contrato, e de conformidade co establecido no artigo 15 da Lei de Asistencia Xurídica ao Estado e Institucións Públicas, aplicable a esta Entidade Pública Empresarial, as partes, con renuncia expresa a calquera outro foro e domicilio que en Dereito puidese corresponderlles, sométense aos Tribunais de Madrid, debendo resolver calquera litixio en aplicación do dereito nacional común de ambas as partes.

26. - CONFIDENCIALIDADE E PROTECCIÓN DE DATOS PERSOAIS

Les parts contractants s'han de comprometre a manter en secret totes les dades i informacions facilitades i que siguin concernents a la finalitat del contracte; i han de manter aquesta informació en reserva i secret i no revelar-la de cap manera, en tot o en part, a cap persona física o jurídica que no sigui part del contracte.

Os datos persoais tratados neste contrato serán tratados por cada unha das partes conforme as disposicións do Regulamento Xeral de Protección de Datos (UE 679/2016) e a Lei Orgánica 3/2018, do 5 de decembro, de Protección de Datos Persoais e Garantía de Dereitos Dixitais. Cada unha das partes será responsable do tratamento dos datos persoais recollidos da outra parte, figurando a súa identidade, datos de contacto e representante no encabezamento do contrato. A finalidade do tratamento é a xestión e execución do contrato, conservando os datos durante a súa vixencia e o tempo posterior que sexa legalmente necesario. Os datos poderán ser comunicados ás Administracións Públicas para cumprir coas obrigas legais derivadas do contrato.

Infórmase aos interesados do seu dereito a solicitar o acceso aos seus datos, rectificación, supresión, limitación ou a opoñerse ao tratamento, así como o dereito á portabilidade dos datos, cando proceda, mediante un escrito acompañado dunha fotocopia do Documento Nacional de Identidade ou outro equivalente (NIE) con asunto Protección de Datos aos seguintes enderezos:

ADIF-Alta Velocidade, E.P.E. (CIF Q-2802152-E)

Enderezo postal: Avenida Pio XII, 97, Madrid (28036)

Correo electrónico: dpd.adifav@adif.es

Para: (-----)

Enderezo postal: (-----)

Enderezo de correo electrónico: (-----)

Así mesmo, os interesados terán dereito a presentar unha reclamación ante a Axencia Española de Protección de Datos cando entendan que algún dos seus dereitos foi vulnerado ou que os seus datos foron tratados de forma ilexítima.

As persoas interesadas poderán dirixirse ao Delegado de Protección de Datos de cada un dos responsables, no caso de que o tivesen, contactando por algunha das canles indicadas anteriormente.

27. - SELADO DO CONTRATO

A totalidade dos folios que compoñen este Contrato e o resto dos Anexos foron selados para garantir a súa autenticidade por representantes de ambas as partes.

Así o acordan e conveñen, a cuxo fin e para a súa debida constancia, asinan electronicamente o presente Contrato, a un só efecto, sendo a data de formalización a que corresponda coa data de sinatura do último dos asinantes no documento.

IDENTIFICACIÓN DO DOCUMENTO

CONTRATO NÚM.

ASINANTE

POLO ARRENDATARIO:

POR ADIF-ALTA VELOCIDAD:

MODELOS DE CONFORMIDADE E CONTRATACIÓN PARA A CESIÓN DE ESPAZOS DESTINADOS Á PRESTACIÓN DOS SERVIZOS FERROVIARIOS CONEXOS (SB-8, SX-4, SX-5, SX-7 Y SX-8)

CONTRATO NÚM. (-----)

(-----) con NIF (-----) e domicilio en (-----) representado por (-----), con NIF (-----) en calidade de (-----) segundo consta na Escritura outorgada o (---) de (---) de (---) perante o Notario de (-----) D. (-----) co número () do seu Protocolo.

1. Que na data (---), a empresa ferroviaria () solicitou a ADIF-Alta Velocidade o acceso ás instalacións de servizo para a prestación do servizo (SB-8 ESPAZO PARA MÁQUINAS DE VENDA DE BILLETES E INFORMACIÓN / SX-4 ESPAZOS PARA PRESTAR SERVIZOS DE ATENCIÓN E INFORMACIÓN PUNTUAL / SX-5 ESPAZO EN PLATAFORMAS PARA ALMACENAMENTO DE EQUIPAMENTOS MÓBILES / SX-7 PUNTO DE ATENCIÓN DE ÚLTIMA HORA / SX-8 ARMARIOS EN VESTIARIO DE USO COMPARTIDO) (poñer só o que corresponda) na estación de (-----).
2. As condicións ofrecidas por ADIF-Alta Velocidade son as que figuran neste documento, xunto coas condicións de contratación que se achegan como Anexo 1 deste documento:
 - Espazo núm. SAP XXX, de XX m2, na estación de XXX.
 - Prezo, o establecido na Declaración sobre a Rede vixente para cada Horario de Servizo. Neste caso concreto, ao tratarse dunha estación do grupo XXXXX, o prezo para o ano XXX é de XXXXXX (cantidades sen IVE).
 - SB-8- Dentro do prezo inclúese o consumo eléctrico. Non inclúe os gastos por servizos, limpeza ou mantemento derivados do uso da máquina, que correrá por conta da CESIONARIA, así como o consumo de datos.
 - SX-5- O consumo eléctrico non está incluído no prezo. O servizo de vixilancia específica non está incluído no prezo, polo que non se ofrece custodia dos elementos almacenados.
 - SX-7 O consumo eléctrico non está incluído no prezo. O servizo de vixilancia específica non está incluído, polo que non se ofrece custodia dos elementos instalados. O consumo de datos non está incluído.
 - SX-8- Dentro do prezo inclúese o consumo eléctrico.

(ELIMINAR O QUE NON PROCEDA).

Vixencia: será a que figure na resolución de adxudicación, comezando a contar a súa vixencia o día seguinte da súa notificación e finalizando o día XXX.

Que () acepta as condicións recollidas no presente documento e o seu Anexo 1, mediante a súa sinatura e selado.

IDENTIFICACIÓN DO DOCUMENTO:

CONTRATO NÚM.

ASINANTE

POLO ARRENDATARIO:

CONDICIÓNS DE CONTRATACIÓN DA CESIÓN DE USO

1. - OBXECTO DO CONTRATO

O obxecto do presente documento é o reflectido no documento en conformidade asinado pola CESIONARIA, do que o presente documento é Anexo.

ADIF-ALTA VELOCIDADE entregará á CESIONARIA o espazo citado, mediante a firma da correspondente Acta de entrega, que será firmada por representantes de ambas as partes, obrigándose a manter o goce pacífico do mesmo durante o período de vixencia do Contrato salvo que, polas causas sinaladas na Estipulación Segunda, resulte necesaria a recuperación inmediata por parte de ADIF-ALTA VELOCIDADE do citado espazo, caso en que a CESIONARIA queda obrigada a partir de agora a entregalo libre de calquera carga nas mesmas condicións nas que o recibiu e na data que ADIF-ALTA VELOCIDADE lle comunique.

A CESIONARIA declara que recibe o expresado local en condicións de uso e apto para servir á exclusiva finalidade anteriormente prevista, con independencia das obras e investimentos que realice para acondicionar o espazo á actividade á que se destina.

Será condición indispensable para a entrega do espazo a entrega a ADIF-ALTA VELOCIDADE dunha copia das pólizas de seguros establecidas na Estipulación SÉTIMA das presentes Condicións de Contratación.

2. - RECUPERACIÓN DO ESPAZO POR ADIF AV DURANTE A VIXENCIA DO CONTRATO

Cando sexa necesario realizar obras de mantemento ou remodelación que afecten ao servizo de transporte ferroviario, sexan programadas ou urxentes, ADIF-ALTA VELOCIDADE poderá modificar a capacidade asignada previa comunicación ás empresas ferroviarias. ADIF-ALTA VELOCIDADE comunicará, con carácter xeral, cunha antelación mínima de 6 meses en relación á execución prevista, a realización das obras de mantemento ou remodelación programadas. No caso de obras urxentes de mantemento ou remodelación, ADIF-ALTA VELOCIDADE encargárase de comunicarlhas á CESIONARIA tan pronto como teña coñecemento.

Nestes casos, a empresa ferroviaria terá dereito a modificar as condicións económicas asociadas á súa adxudicación, segundo sexa de carácter total ou parcial.

Se como consecuencia da execución das obras de remodelación que se poidan levar a cabo na Estación onde estea situado o espazo obxecto do presente Contrato, por necesidades da explotación e do servizo público ferroviario, ou en cumprimento das disposicións administrativas, ou en execución de plans urbanísticos, que imposibiliten á CESIONARIA o desenvolvemento da súa actividade no espazo cedido, terá dereito a ser indemnizada pola parte pendente de amortizar dos investimentos que houberen sido aprobados por ADIF- ALTA VELOCIDADE con anterioridade á revogación da capacidade.

En calquera dos casos anteriores, ADIF-ALTA VELOCIDADE, sempre que sexa posible, facilitará un espazo alternativo. No caso de que, durante a execución do contrato, unha terceira empresa ferroviaria solicitase espazos para a prestación do servizo obxecto deste contrato e descrito na cláusula primeira, seguirase o procedemento de coordinación previsto no Regulamento 2017/2177 da Comisión, do 22 de novembro de 2017, relativo ao acceso ás instalacións de servizo e aos servizos ferroviarios conexas.

3. - VIXENCIA DO CONTRATO

Vixencia do presente contrato é a reflectida na resolución de adxudicación, nas condicións establecidas no documento en conformidade.

ADIF-ALTA VELOCIDADE garante a permanencia nos espazos adxudicados durante este prazo, así como os investimentos realizados nos termos previstos neste documento.

Finalizada a vixencia do contrato, sen necesidade de requirimento previo ningún, a CESIONARIA deberá desaloxar e deixar libre e a disposición de ADIF-ALTA VELOCIDADE o local arrendado, no mesmo estado no que se atopaba inicialmente, salvo pacto expreso por parte de ADIF-ALTA VELOCIDADE.

Para levar a cabo a resolución anticipada do contrato por vontade dunha das partes, establécese que lle notifique fidedignamente á outra parte a súa decisión polo menos TRES MESES antes da data na que sexa efectiva a resolución.

No caso de que ADIF-ALTA VELOCIDADE requira a modificación do contrato, en aplicación do "Procedemento para as solicitudes de acceso ás instalacións de servizos e aos servizos vinculados ou conexas ao transporte ferroviario en Estacións de Viaxeiros", a CESIONARIA terá dereito á compensación polos investimentos pendentes de amortización que, sobre o espazo modificado, fosen aprobados por ADIF-ALTA VELOCIDADE e realizados pola CESIONARIA.

No caso de que ADIF-ALTA VELOCIDADE detecte que o nivel de utilización do espazo é inferior a (80 % nas estacións coordinadas ou 50 % no resto das estacións, salvo que sexa por causas non económicas, alleas ao control da CESIONARIA), requiriráselle á CESIONARIA que proceda ao uso do dito espazo. Se no prazo de un mes non se atende o dito requirimento, ADIF-ALTA VELOCIDADE poderá resolver o contrato sen que a CESIONARIA teña dereito a requirir compensación ningunha.

4.- RENDA

A renda deste contrato será a determinada en función do establecido na Declaración sobre a Rede vixente en cada momento.

As rendas a pagar a ADIF-ALTA VELOCIDADE pola CESIONARIA comezarán a devengarse a partir do día de entrega do espazo, data que se recollerá en Acta asinada polas partes.

O pago da renda realizarase por meses adiantados, previa presentación por ADIF-ALTA VELOCIDADE da correspondente factura, mediante transferencia bancaria a unha das contas de ADIF-ALTA VELOCIDADE das que é titular.

As cantidades antes sinaladas son contías sen IVE, polo que estas cifras incrementaríanse co importe do IVE legalmente aplicable en cada momento.

A falta de pagamento por parte da CESIONARIA dalgunha das partes alícuotas da renda devengará o interese de demora vixente na data en que se produza o impago e desde a data deste.

5. - AUTORIZACIÓNS E LICENZAS

A CESIONARIA deberá solicitar e obter pola súa conta e cargo todas as autorizacións e licenzas nacionais, autonómicas e locais vixentes na actualidade ou que poidan ser ditadas no futuro e resulten legalmente preceptivas para desenvolver a súa actividade no espazo cedido por ADIF-ALTA VELOCIDADE.

ADIF-ALTA VELOCIDADE declina calquera responsabilidade para o caso de que a actividade a desenvolver pola CESIONARIA comece sen contar coas credenciais, licenzas e autorizacións preceptivas.

A CESIONARIA poderá instar a resolución anticipada do contrato, sen penalización, cando as licenzas, autorizacións ou permisos indicados non sexan concedidos, sexan revogados ou sexan limitados durante a vixencia do contrato, por causa allea á vontade da CESIONARIA.

Así mesmo, a CESIONARIA deberá solicitar os permisos ou licenzas necesarios para realizar as obras, en conformidade co establecido na cláusula SÉTIMA do presente contrato.

6. - OBRAS

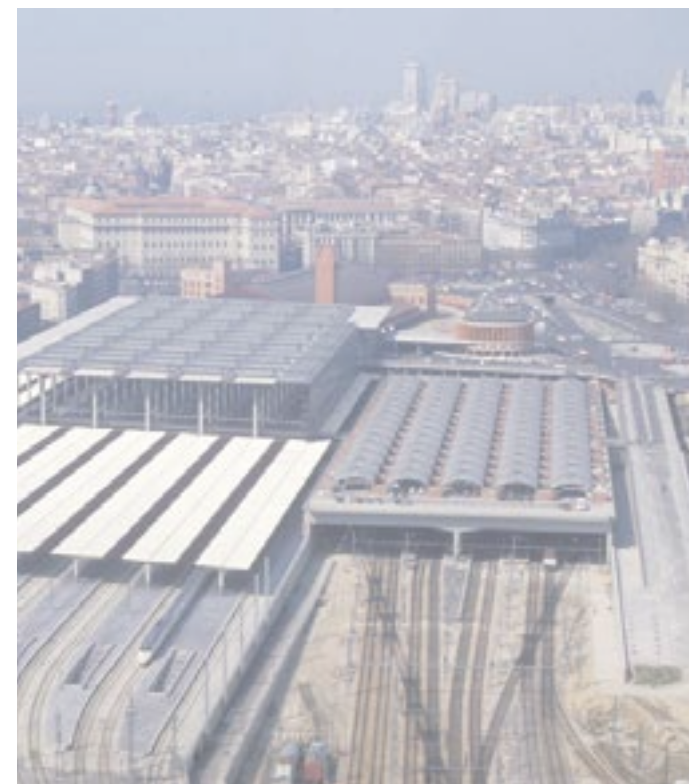
Toda obra que deba realizarse nos espazos e instalacións cedidos para o seu acondicionamento será por conta e custo da CESIONARIA, sendo sempre necesaria a autorización expresa e por escrito de ADIF-ALTA VELOCIDADE con anterioridade ao inicio das mesmas.

Se a CESIONARIA considerase a necesidade de realizar algunha obra, deberá presentar ante ADIF-ALTA VELOCIDADE o correspondente Proxecto, que deberá estar expresamente autorizado para a súa execución. A autorización de execución recollerase en Addenda ao contrato, onde constarán as modificacións de contrato acordadas nos termos previstos neste documento.

A execución das obras descritas deberá iniciarse no prazo pactado.

Se transcorrido o prazo sinalado no parágrafo anterior para o inicio das obras estas non se iniciasen por causas non xustificadas, ADIF-ALTA VELOCIDADE poderá resolver o contrato.

A CESIONARIA poderá solicitar a prórroga dos prazos establecidos para o inicio e finalización das obras, que será concedida por ADIF-ALTA VELOCIDADE no caso de que existan causas alleas á vontade do Explotador que xustifiquen a demora no comezo destas. ADIF-ALTA VELOCIDADE poderá inspeccionar a execución das obras en calquera momento para verificar a súa conformidade co proxecto autorizado, sen que a dita inspección ou control supoña responsabilidade ningunha para ADIF-ALTA VELOCIDADE. Unha vez rematadas as obras levantarase unha acta onde se recollerán as instalacións que se realizaron, que formará parte deste contrato.



7. - SEGUROS

A CESIONARIA tomará ao seu cargo unha póliza de seguro global que cubra os riscos de incendio e outros danos aos bens e de Responsabilidade Civil que garanta, en caso de sinistro, o aboamento da indemnización correspondente e cubra os riscos de calquera dano ou perda causados durante a execución das obras, se for o caso, e no exercicio da actividade no espazo cedido.

A CESIONARIA entregarlle ADIF-Alta Velocidade unha declaración responsable e un certificado da compañía aseguradora que garanta que cubre os danos e a responsabilidade civil en contía suficiente.

A CESIONARIA asume directamente a responsabilidade persoal de facer fronte a todas as indemnizacións cuxo importe poida superar a cantidade que teñan contratada.

Estes seguros deberán ser contratados cunha entidade aseguradora que cumpra os requisitos establecidos na Lei 20/2015, do 14 de xullo, de organización, supervisión e solvencia das entidades aseguradoras e reaseguradoras, ou norma que a substitúa. A entrega da póliza de seguros a ADIF-Alta Velocidade realizarase, como data límite, no momento da entrega do espazo.

A CESIONARIA garantirlle a ADIF-Alta Velocidade a cobertura dos citados riscos, desde o mesmo momento do inicio e ata a finalización da vixencia do presente contrato.

8. - USO E CONSERVACIÓN

A CESIONARIA usará o espazo coa dilixencia debida destinándoo única e exclusivamente ao uso descrito no documento de conformidade, absténdose de facer calquera cousa que poida ir en detrimento ou deterioro do mesmo, estando prohibido almacenar ou manipular materiais perigosos.

A CESIONARIA está obrigada a manter en bo estado de conservación, mantemento e limpeza as instalacións, equipos e elementos da actividade, así como a limpeza do espazo cedido, debendo efectuar ao seu cargo as reparacións dos deterioros que existan ou poidan producirse, asegurando a súa conservación en perfecto estado.

A CESIONARIA obrígase a impedir calquera usurpación ou novidade lesiva por parte de terceiros.

A CESIONARIA permitiralle o acceso ao interior do espazo a ADIF-ALTA VELOCIDADE ou a quen estea autorizado para inspeccionar e verificar as obras de conservación ou reparación que fosen necesarias.

A CESIONARIA está obrigada a observar calquera norma, regulamento ou estatuto ditado por ADIF-ALTA VELOCIDADE para o desenvolvemento de actividades dentro de recintos ferroviarios, no seu caso, e a executar as indicacións de ADIF-ALTA VELOCIDADE co fin de reparar e conservar o inmovible no que afecte a instalacións e servizo ferroviario. En particular, deberá observar as prescricións derivadas do artigo 16 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, en relación coas obras e actuacións a realizar en zonas de dominio público e de protección da infraestrutura ferroviaria.

9. - MEDIDAS DE SEGURIDADE

Será responsabilidade exclusiva da CESIONARIA a adopción de todas as medidas de seguridade necesarias segundo a normativa vixente en materia de protección contra incendios, garantindo en todo momento que a actividade que se vai desenvolver teña lugar sen risco ningún para as persoas ou cousas e para o propio espazo cedido por ADIF-ALTA VELOCIDADE.

As medidas anteriormente citadas adoptaranse, de ser necesario, en coordinación co servizo de seguridade da Estación, sendo da súa conta e custo o reforzo dos servizos de vixilancia en caso de resultar necesario a xuízo de ambas as partes.

A CESIONARIA cumprirá, en todo momento, a normativa vixente ou que se poida ditar no futuro, a nivel nacional, autonómico ou municipal, e que regule ou afecte o funcionamento, seguridade e condicións do espazo destinado á actividade concreta que nel se desenvolva.

ADIF-ALTA VELOCIDADE declina calquera responsabilidade polos danos que puidesen ocasionarse a terceiros como consecuencia da inobservancia por parte da CESIONARIA das medidas de seguridade e normativa aplicables aos mencionados nos parágrafos anteriores.

10. - SUBMINISTRACIÓNS

No caso de que o servizo a prestar e recollido no documento de conformidade non contemple a inclusión das subministracións dentro do prezo, as subministracións que se fagan precisas para o perfecto desenvolvemento da actividade a realizar no espazo asignado, contrátaranse directamente por conta e cargo da CESIONARIA coas respectivas empresas subministradoras, sendo do seu cargo tanto os consumos xerados como a instalación das acometidas necesarias.

No caso de que a CESIONARIA non poida contratar directamente as subministracións coas empresas subministradoras, ADIF-ALTA VELOCIDADE, no caso de que se encargase de realizar a prestación das subministracións, calculará os custos correspondentes aos consumos de acordo cos prezos establecidos na Declaración sobre a Rede vixente para cada horario de servizo.

A CESIONARIA renuncia a reclamar a ADIF-ALTA VELOCIDADE os posibles danos e perdas que lle puidesen ocasionar as incidencias de calquera clase nestas subministracións, sempre que ditas incidencias non teñan a súa orixe en causas imputables a ADIF-ALTA VELOCIDADE.

11. - PROHIBICIÓNS

Queda prohibida a cesión, o subarrendamento e o traspaso por calquera medio, así como a subcontratación a terceiros do espazo cedido ao abeiro do presente Contrato, salvo autorización previa por escrito de ADIF-ALTA VELOCIDADE. A cesión, traspaso ou subarrendamento non consentidos será causa suficiente para a resolución do contrato de cesión de uso.

12. - CAUSES DE RESOLUCIÓN DEL CONTRACTE

O presente Contrato será resolto, ademais de polas causas recollidas no ordenamento xurídico, polas seguintes:

- Cando a CESIONARIA estiver ao descuberto no pagamento da renda correspondente a tres meses ou máis, sen necesidade de reclamación xudicial ou extraxudicial.
- O subarrendamento ou a cesión inconsistentes.
- A realización de danos causados dolosamente no inmovible.
- Por destinar o espazo cedido por ADIF-ALTA VELOCIDADE a unha actividade distinta á contemplada neste Contrato.

- Por impedir ou prohibir de forma reiterada e grave o acceso de ADIF-ALTA VELOCIDADE ao espazo cedido para realizar as comprobacións e constatacións que considere necesarias.
- Para a realización, no espazo cedido, de obras non autorizadas previamente e por escrito por ADIF-ALTA VELOCIDADE.
- Se, unha vez executadas as obras contempladas na Estipulación SEXTA deste Contrato, ADIF-ALTA VELOCIDADE comprobouse que estas non se axustan ás que foran consentidas.
- No caso de que a CESIONARIA sexa sancionada pola Administración ou polos Tribunais por faltas graves que poidan prexudicar o prestixio ou a imaxe de ADIF-ALTA VELOCIDADE.
- Por non subscribir ou por estar ao descuberto no pagamento dos seguros, recollidos na Estipulación SÉTIMA.
- Por infrinxir ou non respectar estritamente a normativa de funcionamento, seguridade e condicións do espazo, de acordo coa actividade que nel se desenvolva, sen necesidade de reclamación xudicial ou extraxudicial.
- Por non estar a CESIONARIA en posesión das autorizacións e licenzas necesarias tanto para o exercicio da actividade como para a realización de obras.
- Por abandono do espazo.

ADIF-ALTA VELOCIDADE comunicará por escrito á CESIONARIA a causa de resolución incorrida.

En todos estes supostos de resolución, as obras realizadas reverterán gratuitamente a ADIF-ALTA VELOCIDADE e quedarán en beneficio dos espazos, sen que a CESIONARIA teña dereito a percibir cantidade ningunha en concepto de indemnización ou amortización pendente.

Se a CESIONARIA decidise unilateralmente resolver o contrato antes do vencemento pactado, calquera que sexa a causa, todas as obras realizadas quedarán igualmente en beneficio dos espazos sen que ADIF-ALTA VELOCIDADE teña que aboar ningunha cantidade á CESIONARIA en concepto de indemnización ou amortización pendente.

Igualmente, este contrato resolverase segundo o indicado na Estipulación Segunda relativa á recuperación dos espazos por parte de ADIF-ALTA VELOCIDADE, e Terceira deste documento relativa á resolución anticipada por parte da CESIONARIA así como a resolución por parte de ADIF-ALTA VELOCIDADE por falta de uso do local nos niveis requiridos.

13. - RESOLUCIÓN DO CONTRATO

Ademais de polas restantes causas recollidas neste contrato, o contrato de cesión de uso extinguirase por:

- a) O vencemento do prazo de vixencia contractualmente establecido ou do incluído en calquera das súas prórrogas.
- b) Disolución da persoa xurídica arrendataria.
- c) Perda do inmovible cedido por causas non imputables a ADIF-ALTA VELOCIDADE.
- d) Peche definitivo do recinto ferroviario ou do lugar onde se atopase o inmovible, acordado por ADIF-ALTA VELOCIDADE ou pola autoridade administrativa competente, cando se deba ás especiais necesidades da xestión ou explotación do servizo público ferroviario, ao interese público ou ás demais causas referidas neste contrato.
- e) Calquera outra acordada polas partes.

En ningún dos casos incluídos nesta cláusula terá a CESIONARIA dereito a ningunha indemnización.

14. - RESPONSABILIDADES

ADIF-ALTA VELOCIDADE quedará exento de toda responsabilidade polas subtraccións, avarías ou imperfectos que se puidesen ocasionar no mobiliario, nos útiles e nos efectos introducidos no espazo cedido. Así mesmo, ADIF-ALTA VELOCIDADE declina calquera responsabilidade polos accidentes que se produzan no interior do espazo obxecto do contrato, independentemente da causa, fronte os empregados da CESIONARIA e fronte a terceiros, respecto de todos os cales responderá sempre a CESIONARIA e polo importe total das indemnizacións correspondentes.

15. - GASTOS E TRIBUTOS

Corresponderán á CESIONARIA todos os tributos de calquera clase que actualmente gravan, ou poidan gravar no futuro, o exercicio da actividade que se vai desenvolver no local arrendado, ou que recaian ou poidan recaer sobre o local ocupado, aínda que houberen sido liquidados a ADIF-Alta Velocidade. Igualmente, serán responsabilidade da CESIONARIA os gastos e tributos que poidan recaer sobre este contrato ou sobre calquera das operacións físicas ou xurídicas que motive.

Acórdase expresamente que a CESIONARIA será responsable do Imposto sobre Bens Inmóbles que recaia sobre o local, aínda que fose liquidado a ADIF-Alta Velocidade.

16. - RETIRADA DE RESIDUOS

A CESIONARIA comprométese, pola súa conta e custo, a retirar todos os residuos xerados como consecuencia da realización de obras privativas no espazo ou pola realización da súa actividade. A retirada dos ditos residuos deberá realizarse de acordo coas disposicións legais vixentes en materia de medio ambiente, e a través dun Xestor Medioambiental cando sexa preceptivo, achegando copia a ADIF-ALTA VELOCIDADE dos documentos asinados para a retirada de todos os residuos.

17. - COMUNICACIÓNS

Todas as comunicacións que a CESIONARIA dirixa a ADIF-ALTA VELOCIDADE en relación co presente contrato deberán dirixirse á Subdirección de Gestión Comercial de la Dirección de Explotación Comercial, sita na C/ Sor Ángela de la Cruz nº 3, 3º planta, 28020 (Madrid), de tal forma que se teña a seguridade de que chegaron ao seu destino.

As que ADIF-ALTA VELOCIDADE dirixa á CESIONARIA remitiranse ao enderezo reflectido no documento de conformidade.

Mentres ADIF-ALTA VELOCIDADE non reciba comunicación da CESIONARIA que notifique algunha anomalía, entenderase que o contrato se desenvolve con normalidade.

18. - RÉXIME XURÍDICO

O presente Contrato rexerase polos termos e pactos contidos nestas condicións particulares e, en canto non os contradiga, polo establecido na Lei 33/2003, do 3 de novembro, do Patrimonio das Administracións Públicas e demais normativa de dereito privado de aplicación.

Igualmente, serán de aplicación para o non indicado nas presentes condicións particulares a documentación que serviu de base para a adxudicación deste contrato, así como a documentación entregada pola CESIONARIA durante a tramitación do expediente.

19. - XURISDICIÓN

Para as cuestións que puidesen derivarse da interpretación e cumprimento deste Contrato, e de conformidade co establecido no artigo 15 da Lei de Asistencia Xurídica ao Estado e Institucións Públicas, aplicable a esta Entidade Pública Empresarial, as partes, con renuncia expresa a calquera outro foro e domicilio que en Dereito puidese corresponderlles, sométense aos Tribunais de Madrid, debendo resolver calquera litixio en aplicación do dereito nacional común de ambas as partes.

20. - CONFIDENCIALIDADE E PROTECCIÓN DE DATOS PERSOAIS

As Partes Contratantes comprométense a manter en segredo todos os datos e informacións facilitados e que teñan relación co obxecto do contrato, debendo manter a dita información en reserva e segredo e non revelala de ningunha forma, total ou parcialmente, a ningunha persoa física ou xurídica que non sexa parte do contrato.

Os datos persoais tratados neste contrato serán tratados por cada unha das partes conforme as disposicións do Regulamento Xeral de Protección de Datos (UE 679/2016) e a Lei Orgánica 3/2018, do 5 de decembro, de Protección de Datos Persoais e Garantía de Dereitos Dixitais. Cada unha das partes será responsable do tratamento dos datos persoais recollidos da outra parte, figurando a súa identidade, datos de contacto e representante no encabezamento do contrato. A finalidade do tratamento é a xestión e execución do contrato, conservando os datos durante a súa vixencia e o tempo posterior que sexa legalmente necesario. Os datos poderán ser comunicados ás Administracións Públicas para cumprir coas obrigas legais derivadas do contrato.

Infórmase aos interesados do seu dereito a solicitar o acceso aos seus datos, rectificación, supresión, limitación ou a opoñerse ao tratamento, así como o dereito á portabilidade dos datos, cando proceda, mediante un escrito acompañado dunha fotocopia do Documento Nacional de Identidade ou outro equivalente (NIE) con asunto Protección de Datos aos seguintes enderezos:

ADIF-Alta Velocidad E.P.E. (CIF Q-2802152-E)

Enderezo postal: Avenida Pio XII, 97, Madrid (28036).

Enderezo de correo electrónico: dpd.adifav@adif.es

Así mesmo, os interesados terán dereito a presentar unha reclamación ante a Axencia Española de Protección de Datos cando entendan que algún dos seus dereitos foi vulnerado dos seus dereitos ou que os seus datos foron tratados de forma ilexítima.

As persoas interesadas poderán dirixirse ao Delegado de Protección de Datos de cada un dos responsables, no caso de que o tivesen, contactando por algunha das canles indicadas anteriormente.

MODELO DE CONFORMIDADE E CONTRATACIÓN PARA A CESIÓN DE ESPAZOS DESTINADOS Á PRESTACIÓN DO SERVIZO AUXILIAR SX-6 (CONTROL COMERCIAL PREVIO AO ACCESO A TRENS)

CONTRATO NÚM. (-----)

(-----) con NIF (-----) e domicilio en (-----) representado por (-----), con NIF (-----) en calidade de (-----) segundo consta na Escritura outorgada o (---) de (---) de (---) perante o Notario de (-----) D. (-----) co número (-----) do seu Protocolo:

1. Que na data (---), (Empresa Ferroviaria) solicitou ao administrador de infraestruturas o acceso ás instalacións do servizo para a prestación do servizo (SX-6 CONTROL COMERCIAL PREVIO AO ACCESO A TRENS) na estación de (-----).
2. As condicións ofrecidas polo administrador de infraestruturas son as que figuran no presente documento, xunto coas condicións de contratación que se achegan, como Anexo 1 ao presente documento:
 - O administrador poderá facilitar ás empresas ferroviarias un mostrador para que poidan realizar o control preventivo previo ao acceso e embarque a trens na estación de XXX. Estes mostradores poderán ser fixos ou móbiles e poderán utilizarse durante un período máximo de 30 minutos antes da saída dos trens con capacidade asignada á Empresa Ferroviaria durante o Horario de Servizo.
 - Prezo, o establecido na Declaración sobre a Rede vixente para cada Horario de Servizo.

Vixencia: Anual, empezando a contar a súa vixencia o día seguinte da súa notificación.

Que (-----) acepta as condicións recollidas no presente documento e o seu Anexo 1, mediante a súa sinatura e selado.

IDENTIFICACIÓN DO DOCUMENTO

CONTRATO NÚM.

ASINANTE

POLO ARRENDATARIO:

CONDICIÓN DE CONTRATACIÓN DA CESIÓN DE USO

1. - OBXECTO DO CONTRATO

O obxecto do presente documento é o reflectido no documento en conformidade asinado por (Empresa Ferroviaria), do que o presente documento é Anexo, que en ningún caso inclúe a custodia dos elementos depositados ou almacenados no mostrador.

O administrador de infraestruturas facilitará a (Empresa Ferroviaria) a utilización dos mostradores para o fin sinalado no documento en conformidade. A Empresa Ferroviaria declara que recibe o expresado espazo en condicións de uso e apto para servir ao fin exclusivo incluído anteriormente.

2. - VIXENCIA DO CONTRATO

A vixencia do presente contrato é a reflectida na resolución de adxudicación, nas condicións establecidas no documento en conformidade, que poderá prorrogarse por períodos de igual duración, ata un máximo de 5 anos, salvo renuncia expresa polas partes cun período de 6 meses de antelación.

Para realizar a resolución anticipada do contrato por vontade dunha das partes, establécese que notifique fidedignamente á outra parte deberá a súa decisión con polo menos TRES MESES antes da data na que sexa efectiva a resolución.

3. - USO E CONSERVACIÓN

(Empresa Ferroviaria) usará o espazo coa dilixencia debida destinándoo única e exclusivamente ao uso descrito no documento de conformidade, absténdose de facer aquilo que poida ir en detrimento ou deterioro do mesmo.

(Empresa Ferroviaria) obrígase a manter en bo estado de conservación, mantemento e limpeza as instalacións, equipamentos e elementos do mostrador.

4.- SUBMINISTRACIÓNS

O consumo de electricidade está incluído no prezo. Non se inclúe o acceso á rede de datos, debendo a empresa ferroviaria asumir tanto o acceso como o seu custo. A empresa Ferroviaria renuncia a reclamar a ADIF-Alta Velocidade os posibles danos e perdas que lle puidesen ocasionar as incidencias de calquera clase nas subministracións, sempre que ditas incidencias non teñan a súa orixe en causas imputables a ADIF-Alta Velocidade.

5. - PROHIBICIÓNS

Queda prohibida a cesión, o subarrendamento e o traspaso por calquera medio, así como a subcontratación a terceiros do espazo cedido ao abeiro do presente Contrato, salvo autorización previa por escrito do administrador de infraestruturas. A cesión, traspaso ou subarrendamento non consentidos será causa suficiente para a resolución do contrato de cesión de uso.

6. - CAUSAS DE RESOLUCIÓN DO CONTRATO

O presente Contrato será resolto, ademais de polas causas recollidas no ordenamento xurídico, polas seguintes:

- A falta de pagamento do prezo correspondente, sen necesidade de reclamación xudicial ou extraxudicial. A falta de pagamento do prezo devengará o interese de demora vixente na data en que se produza a falta de pagamento e desde a data deste.
- A cesión non consentida.
- A realización de danos causados dolosamente no mobiliario.
- Por destinar o espazo cedido polo administrador de infraestruturas a actividade distinta á recollida no presente Contrato.
- No caso de que (Empresa Ferroviaria) ssexá sancionada pola Administración ou polos Tribunais por faltas graves que poidan prexudicar o prestixio ou a imaxe do administrador infraestruturas.
- Por infrinxir ou non respectar estritamente a normativa de funcionamento, seguridade e condicións do espazo, de acordo coa actividade que nel se desenvolva, sen necesidade de reclamación xudicial ou extraxudicial.

O administrador de infraestruturas notificará por escrito a (Empresa Ferroviaria) a causa de resolución incorrida.

7. - RESOLUCIÓN DO CONTRATO

Ademais de polas restantes causas recollidas neste contrato, o contrato de cesión de uso extinguirase por:

- O vencemento do prazo de vixencia contractualmente establecido ou do incluído en calquera das súas prórrogas.
- Disolución da persoa xurídica de (Empresa Ferroviaria).
- Peche definitivo do recinto ferroviario, acordado polo administrador de infraestruturas ou pola autoridade administrativa competente, cando se deba ás necesidades especiais da xestión e/ou explotación do servizo público ferroviario, ao interese público ou ás demais causas referidas neste contrato.
- Calquera outra acordada polas partes.

En ningún dos casos incluídos nesta cláusula terá a (Empresa Ferroviaria) dereito a ningunha indemnización.

8. - RESPONSABILIDADES

O administrador de infraestruturas quedará exento de toda responsabilidade polas subtraccións, avarías ou danos que puidesen ocasionarse nos elementos, obxectos e efectos introducidos no espazo cedido por (Empresa Ferroviaria).

9. - COMUNICACIÓNS

Todas as comunicacións que (Empresa Ferroviaria) dirixa ao administrador de infraestruturas en relación con este contrato deberán dirixirse á Subdirección de Servizos e Mantemento da Dirección de Estacións de Viaxeiros, sita na Avda. Pío XII, 110, Caracola 18, 28036 (Madrid), para que teña a seguridade de que chegaron ao seu destino.

As que o Administrador de Infraestruturas dirixa a (Empresa Ferroviaria) enviaraas ao domicilio que aparece no documento de conformidade.

Mentres o Administrador de Infraestruturas non reciba comunicación de (Empresa Ferroviaria) notificando algunha anomalía, entenderase que o contrato se desenvolve normalmente.

10. - RÉXIME XURÍDICO

O presente Contrato rexeráse polos termos e pactos contidos nestas condicións particulares e, en canto non os contradiga, polo establecido na Lei 33/2003, do 3 de novembro, do Patrimonio das Administracións Públicas e demais normativa de dereito privado de aplicación.

Igualmente, serán de aplicación para o non indicado nas presentes condicións particulares a documentación que serviu de base para a adxudicación deste contrato, así como a documentación entregada pola Empresa Ferroviaria durante a tramitación do expediente.

11. - XURISDICIÓN

Para as cuestións que puidesen derivarse da interpretación e cumprimento deste Contrato, e de conformidade co establecido no artigo 15 da Lei de Asistencia Xurídica ao Estado e Institucións Públicas, aplicable a esta Entidade Pública Empresarial, as partes, con renuncia expresa a calquera outro foro e domicilio que en Dereito puidese corresponderlles, sométense aos Tribunais de Madrid, debendo resolver calquera litixio en aplicación do dereito nacional común de ambas as partes.

12. - CONFIDENCIALIDADE E PROTECCIÓN DE DATOS PERSOAIS

As Partes Contratantes comprométense a manter en segredo todos os datos e informacións facilitados e que teñan relación co obxecto do contrato, debendo manter a dita información en reserva e segredo e non revelala de ningunha forma, total ou parcialmente, a ningunha persoa física ou xurídica que non sexa parte do contrato.

Os datos persoais tratados neste contrato serán tratados por cada unha das partes conforme as disposicións do Regulamento Xeral de Protección de Datos (UE 679/2016) e a Lei Orgánica 3/2018, do 5 de decembro, de Protección de Datos Persoais e Garantía de Dereitos Dixitais. Cada unha das partes será responsable do tratamento dos datos persoais recollidos da outra parte, figurando a súa identidade, datos de contacto e representante no encabezamento do contrato. A finalidade do tratamento é a xestión e execución do contrato, conservando os datos durante a súa vixencia e o tempo posterior que sexa legalmente necesario. Os datos poderán ser comunicados ás Administracións Públicas para cumprir coas obrigas legais derivadas do contrato.

Infórmase aos interesados do seu dereito a solicitar o acceso aos seus datos, rectificación, supresión, limitación ou a opoñerse ao tratamento, así como o dereito á portabilidade dos datos, cando proceda, mediante un escrito acompañado dunha fotocopia do Documento Nacional de Identidade ou outro equivalente (NIE) con asunto Protección de Datos aos seguintes enderezos:

Identidade: Entidade pública empresarial ADIF-Alta Velocidade (N.I.F.: Q-2802152-E).

Enderezo postal: Calle Sor Ángela de la Cruz, 3-7ª Planta, Madrid (28020).

Delegado de Protección de Datos: dpd.adifav@adif.es.

Así mesmo, os interesados terán dereito a presentar unha reclamación ante a Axencia Española de Protección de Datos cando entendan que algún dos seus dereitos foi vulnerado ou que os seus datos foron tratados de forma ilexítima.

As persoas interesadas poderán dirixirse ao Delegado de Protección de Datos de cada un dos responsables, no caso de que o tivesen, contactando por algunha das canles indicadas anteriormente.

CONTRATO PARA A PRESTACIÓN DO SERVIZO XESTIÓN DE OBXECTOS PERIGOSOS (SX-9)

Reunidos:

Por un lado, ADIF-Alta Velocidade, con enderezo en 28020 Madrid, c/ Sor Ángela de la Cruz 3, con NIF Q-2802152-E, representado neste acto por (-----), en calidade de (-----), debidamente autorizado para este acto.

E por outro lado, (-----), quen no sucesivo se denominará EMPRESA FERROVIARIA, con NIF (-----) e enderezo en (-----), representado por (-----), con NIF (-----) en calidade de (-----) segundo consta na Escritura outorgada o (---) de (---) de (---) perante o Notario de (-----) D. (-----) co número (----) do seu Protocolo.

Os intervenientes, no respectivo carácter e interese co que actúan, recoñécense con capacidade xurídica e de obrar suficiente para a firma e o outorgamento do presente Acordo, e a tal efecto.

Expoñen:

Os clientes poden esquecer ou perder os seus efectos persoais, tanto nas estacións como a bordo dos trens das distintas Compañías Ferroviarias que operan nelas, así como nos autobuses dispostos nos supostos de plans alternativos de transporte. Por este motivo, é necesario dispoñer no sistema ferroviario dun mecanismo que permita aos clientes recuperar os obxectos perdidos.

No marco do proceso de liberalización do transporte ferroviario de viaxeiros, ADIF-Alta Velocidade pode ofrecer ás Empresas Ferroviarias un servizo que garanta a custodia e xestión dos obxectos perdidos polos clientes, entregados nas estacións de final de percorrido dos trens.

Así mesmo, ADIF-Alta Velocidade pode garantir a trazabilidade do obxecto perdido desde o seu depósito por parte de (Empresa Ferroviaria) ata a entrega final ao seu propietario ou baixa e entrega por abandono á Administración Local correspondente. Os obxectos que conteñan documentación persoal serán entregados aos Corpos e Forzas de Seguridade do Estado.

Este contrato determina as condicións de prestación do Servizo de Obxectos Perdidos por parte de ADIF-Alta Velocidade ás Empresas Ferroviarias. E en virtude do anterior, as partes comparecentes formalizan o presente Contrato, baseándose nas seguintes cláusulas, polas que:

Acordan:

1. - OBJEOTE DEL CONTRACTE

O presente Contrato ten por obxecto establecer as condicións nas que ADIF-Alta Velocidade se compromete e está obrigado a prestar a (Empresa Ferroviaria) _____, a partir da data da súa subscrición, o Servizo de Obxectos Perdidos, todo conforme aos criterios e condicións previstos na Declaración sobre a Rede de ADIF-Alta Velocidade vixente en cada momento. Neste sentido, establécese o sistema para rexistrar e deixar constancia cando un cliente manifesta que perdeu ou esqueceu un obxecto persoal, e para o tratamento efectivo da recepción, rexistro, devolución, entrega ou arroxado dos obxectos perdidos ou esquecidos polos clientes nas estacións, trens ou autobuses e entregados nas Oficinas de Obxectos Perdidos, tanto polo persoal da estación, como o persoal de trens ou autobuses, de ser o caso, ou por calquera persoa que manifeste encontrar algún obxecto na estación.

2. - ÁMBITO DE APLICACIÓN

Estacións de final de percorrido dos trens con Servizo de Atención ao Cliente presencial.

3. - ESPECIFICACIÓNS XERAIS DO SERVIZO

As seguintes son especificacións xerais do servizo:

Horario de prestación

O horario de prestación do servizo coincidirá co horario de Servizo de Atención ao Cliente presencial da estación.

Identificación do obxecto encontrado. Características xerais

O Servizo de Atención ao Cliente realizará o recoñecemento exterior das características máis salientables do obxecto (marca, modelo, cor, tamaño, material, etc.) e calquera outra característica que permita identificar inequivocamente o obxecto.

No caso de que o obxecto atopado fose un contedor para outros obxectos (maletas, bolsos, carteiras, moedeiros, etc.), o responsable do servizo de Atención ao Cliente deberá solicitar, antes de abri-lo, a asistencia doutro axente da Estación de Viaxeiros ou dun Axente de Seguridade, sempre que sexa posible, para que na súa presenza se efectúe o recoñecemento das características máis salientables de cada un dos obxectos contidos (modelo, cor, tamaño, material, etc.) e calquera outra característica que permita identificar inequivocamente o obxecto, para deixar constancia, identificándose no rexistro do obxecto.

Rexistro de obxectos perdidos

Todos os obxectos considerados obxectos perdidos serán rexistrados na aplicación de Xestión de Obxectos Perdidos da Dirección de Estacións de Viaxeiros cubrindo os seguintes campos:

- Data na que se atopa/recibe.
- Características do(s) obxecto(s).
- Recibido: nome do responsable do Servizo de Atención ao Cliente e, se é o caso, nome e matrícula do axente que estivo presente no recoñecemento do obxecto.
- Número de rexistro.

En todos os obxectos acompañarase unha etiqueta na que constarán polo menos os seguintes datos: número de rexistro e día de recepción.

Quedan excluídos do ámbito de aplicación do contrato aqueles obxectos que non se consideren perdidos, incluíndo, a título informativo e non limitativo: animais ou plantas, obxectos de carácter perecedoiro ou insalubre (alimentos non envasados ao baleiro ou sen precinto ou con data de caducidade cumprida, roupa sucia, residuos, materiais rotos, materiais perigosos, materia orgánica, etc.), tarxetas bancarias esquecidas nos puntos de venda Empresas Ferroviarias, obxectos non admitidos por organismos competentes, obxectos considerados perigosos (produtos químicos, tráfico comercial ilícito, etc.).

Tampouco se considerarán obxectos perdidos os billetes de tren válidos para viaxar, segundo a data, xa que, en todo caso, entregaranse á Empresa Ferroviaria correspondente.

Cando o obxecto atopado sexa diñeiro, terá a consideración de "obxecto moble" e gardarase nun sobre pechado, indicándose nese sobre o número de rexistro do obxecto asignado pola Aplicación de Obxectos Perdidos, depositándose nun lugar seguro, ou na caixa forte da estación, no caso de que exista, tendo o mesmo tratamento que o resto dos Obxectos Perdidos.

No caso de depositar documentación identificadora (DNI, NIE, Pasaporte, Permiso de Conducir e calquera Documento Legal de similares características), así como o seu envolvente (carteira, etc.), ou tarxetas bancarias, rexistraranse e entregaranse na Comisaría ou Departamento de Policía máis próximo, facendo constar esta circunstancia no rexistro. Se a documentación estivese aloxada nun obxecto contedor (bolsa, carteira, etc.), co obxectivo de non fraccionar o Obxecto Perdido, entregarase o obxecto contedor na súa totalidade.

Se o obxecto rexistrado se corresponde a un abono de transporte ou similar, serán entregados á Comunidade Autónoma ou Organismo Público correspondente (Deputación, Concello, etc.) encargado da súa expedición, ou á Autoridade ou Consorcio responsable, de ser o caso, facendo constar esta circunstancia no rexistro.

Identificación do descubridor e entrega do xustificante de entrega

O responsable de Atención ao Cliente procederá a completar a identificación persoal (nome, DNI ou pasaporte, enderezo postal, teléfono de contacto) do descubridor (se cede os seus datos) ou, no seu defecto, o tipo de descubridor (empregado da empresa ferroviaria, viaxeiro, persoal de seguridade, etc.) no expediente correspondente da aplicación de Obxectos Perdidos. En todo caso, garántese a protección dos datos de carácter persoal facilitados, de conformidade co establecido na cláusula X do presente contrato e coa garantía legal aplicable (Lei Orgánica 3/2018, do 5 de decembro, de Protección de Datos Persoais e garantía de dereitos dixitais e Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeo e do Consello, do 27 de abril de 2016, relativo á protección das persoas físicas no que respecta ao tratamento de datos persoais e á libre circulación destes datos).

Ao descubridor ofreceráselle xustificante da entrega, obtido desde a aplicación de Obxectos Perdidos.

O responsable do Servizo de Atención ao Cliente informará ao descubridor dos prazos legais establecidos.

Como norma xeral, o prazo previsto para o depósito dos obxectos perdidos é de 2 anos, salvo que Adif-Alta Velocidade estableza, a través do correspondente instrumento legal, un prazo menor cos Concellos, na súa condición de encargados de publicar os obxectos perdidos e non reclamados durante dous domingos consecutivos (Artigo 615 do Código Civil), así como de entregar o obxecto atopado (se non fose atopado o seu propietario) ao descubridor.

No caso de non existir acordo co Organismo competente da cidade, ou de existir acordo parcial (non se fai cargo de algún tipo de obxecto), os prazos de estancia no almacén determinarase en cada Estación en función doutros acordos que se poidan establecer con outros Organismos, como poden ser as Organizacións non Governamentais (ONG) ou Fundacións sen ánimo de lucro.

Só se gardará un obxecto durante o tempo establecido cando o descubridor o solicite expresamente no momento da entrega e cando o Concello non se faga cargo do obxecto.

A entrega por parte de axentes de Seguridade, das Empresas Ferroviarias ou de Adif-Alta Velocidade en servizo non outorgará dereitos como descubridor.

Determinación do propietario

Como resultado da identificación do obxecto, se o Servizo de Atención ao Cliente puidese determinar cal é o seu propietario a raíz das comunicacións que puidese recibir, procederá inmediatamente á súa localización, comunicándolle o procedemento e lugar de recollida.

Igualmente, comunicaránselle os prazos establecidos para o almacenamento dos obxectos.

4. - RESPONSABILIDADES

Adif-Alta Velocidade quedará exento de toda responsabilidade polo estado dos obxectos perdidos no momento da súa entrega por (Empresa Ferroviaria).

5. - CONDICIÓNS ECONÓMICAS

Os prezos a aplicar serán os vixentes en cada momento pola prestación do Servizo de Obxectos Perdidos (SX-9) publicados na Declaración sobre a Rede.

6. - VIXENCIA DO CONTRATO

Este Contrato entrará en vigor o día ____ de ____ do 20XX e a súa vixencia será ata o (un ano) _____, con prórrogas tácitas por períodos anuais ata un máximo de 5 anos, podendo ser denunciado por calquera das partes cunha antelación de seis meses.

Entenderase que o Contrato se prorroga tacitamente cando ningunha das partes lle comunique á outra a súa intención de non prorrogalo seis meses antes do seu vencemento.

7. - CAUSAS DE RESOLUCIÓN DO CONTRATO

O presente contrato entenderase extinguido polas seguintes causas:

1. Por mutuo acordo das partes.
2. Por denuncia por escrito de calquera das partes cun período de preaviso de seis meses, nos termos incluídos neste contrato.
3. Por incumprimento dunha das partes.

No suposto de incumprimento que dea lugar ao impago por parte de (Empresa Ferroviaria) dos importes debidos pola prestación do servizo e sen prexuízo da resolución deste contrato, ADIF-Alta Velocidade poderá proceder á suspensión do servizo, previa comunicación expresa á empresa ferroviaria. A suspensión do servizo manterase mentres non se realice o pagamento ou se garanta suficientemente a débeda.

Extinguído o contrato por calquera causa, todos os dereitos e obrigas nacidos antes da súa extinción serán liquidados e cumpridos por ambas as partes, sen prexuízo dos dereitos e obrigas que resulten da devandita extinción para as mesmas, conforme á Lei ou ao disposto no presente contrato.

8. - NOTIFICACIÓNS

Para efectos de notificacións, as partes poderán dirixir comunicación, por calquera medio admitido en Dereito que acredite suficientemente a súa recepción polo destinatario, coas seguintes persoas designadas como interlocutores polas entidades asinantes:

Por (Empresa Ferroviaria)

Asinado: _____

[CARGO]: _____

Por ADIF-Alta Velocidad

Asinado: _____

[CARGO]: _____

9. - LEI APLICABLE E XURISDICIÓN

A prestación do servizo obxecto do presente contrato estará rexida e interpretarase pola normativa do Sector Ferroviario e polo Dereito Privado. De conformidade co disposto no Artigo 44.4 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, a Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia será competente para coñecer e resolver as reclamacións formuladas polas empresas ferroviarias e os demais candidatos cando se entenda que se vulnerou o principio de non discriminación en relación coa prestación de servizos auxiliares. Isto sen prexuízo da competencia da xurisdición ordinaria para a resolución das controversias que puidesen xurdir en relación coa determinación ou pagamento dos prezos privados.

A estes efectos, as partes someteranse á xurisdición dos Xulgados e Tribunais da cidade de Madrid, con renuncia de calquera outro foro que puidese corresponderlles.

10. - CONFIDENCIALIDADE E PROTECCIÓN DE DATOS PERSOAIS

Ambas as partes comprométense a gardar en segredo todos os datos e informacións facilitados por ADIF-Alta Velocidade que sexan relevantes para o obxecto do contrato, debendo o adxudicatario manter a dita información en reserva e secreto e non revelala de ningunha forma, total ou parcialmente, a ningunha persoa física ou xurídica que non sexa parte do contrato.

Os datos persoais serán tratados por Adif-Alta Velocidade coa finalidade de realizar a xestión e o mantemento da prestación do servizo. A base xurídica que lexitima o tratamento é a prestación do servizo. Os seus datos serán conservados durante o tempo que establezan as leis aplicables e non serán cedidos a terceiros salvo obriga legal.

Pode acceder aos seus datos, rectificalos ou suprimilos, opoñerse ao tratamento e solicitar a súa limitación dirixindo a súa petición ao enderezo de correo electrónico do delegado dpd.adifav@adif.es ou por correo postal na seguinte dirección: Calle Sor Ángela de la Cruz, 3, Planta 7, 28020 – Madrid; acompañada dunha fotocopia do DNI ou pasaporte.

E en proba de conformidade, asinan o presente Contrato, por duplicado exemplar, no lugar e data indicados no encabezamento:

Por (Empresa Ferroviaria)

Asinado: _____

[CARGO]: _____

Por ADIF-Alta Velocidad

Asinado: _____

[CARGO]: _____

CONTRATO PARA A PRESTACIÓN DO SERVIZO ADIF ACERCA DE ASISTENCIA A PERSOAS CON DISCAPACIDADE OU MOBILIDADE REDUCIDA PARA A SUBIDA E BAIXADA DE TRENS (SX-12)

Reunidos:

Por unha banda, a entidade pública empresarial ADIF, que a partir de agora pasará a denominarse Adif, con enderezo en 28020 Madrid, c/ Sor Ángela de la Cruz 3, con NIF Q-2802152-E, representada neste acto por (-----), en calidade de (-----), debidamente autorizado para este acto.

E, pola outra banda, (-----) que a partir de agora se chamará Empresa Ferroviaria, con NIF (-----) e enderezo en (-----), representada por (-----), con NIF (-----) en calidade de (-----) segundo consta na Escritura outorgada o (----) de (----) de (----) ante o Notario de (-----) D. (-----) co número (----) do seu Protocolo.

Os intervenientes, no respectivo carácter e interese co que actúan, recoñécense con capacidade xurídica e de obrar suficiente para a firma e o outorgamento do presente Acordo, e a tal efecto.

Expoñen:

No marco do proceso de liberalización do transporte ferroviario de viaxeiros, a entrada de novos operadores ferroviarios e o Regulamento (UE) 2021/782 DO PARLAMENTO EUROPEO E DO CONSELLO, do 29 de abril de 2021, relativo aos dereitos e obrigas dos viaxeiros ferroviarios, "á saída dunha estación de ferrocarril dotada de persoal, durante o tránsito pola estación ou á súa chegada, o director da estación ou a empresa ferroviaria prestará asistencia gratuíta para que estas persoas poidan subir ao tren, enlazar cun tren de conexión para o que teñan billete ou baixar do tren, sempre que haxa persoal capacitado en servizo...".

O presente contrato determina as condicións de prestación do Servizo Adif Acerca para a subida e baixada de viaxeiros nos trens de acordo cos prezos aprobados polo Consello de Administración de Adif, vixentes en cada momento, e de acordo co establecido na citada declaración sobre a Rede Adif no apartado de prestación de servizos auxiliares en instalacións de servizos.

E en virtude do anterior, as partes comparecentes formalizan o presente Contrato, baseándose nas seguintes cláusulas, polas que:

Acordan:

1. - OBJECTE DEL CONTRACTE

O presente Contrato ten por obxecto establecer as condicións nas que Adif se compromete e obriga a prestar a (Empresa Ferroviaria)_____, desde a data da súa subscripción, o Servizo Adif Acerca a asistencia ás persoas con discapacidade ou mobilidade reducida para a subida e baixada dos trens e o seu acomodo nas prazas e a equipaxe permitida utilizando, para iso, medios mecánicos ou mediante o acompañamento persoal, e todo iso de acordo cos criterios xerais mencionados no expositivo de suxeición aos prezos privados aprobados por Adif e de conformidade coa Declaración sobre a Rede de Adif vixente en cada momento.

2. - ÁMBITO DE APLICACIÓN DO SERVIZO E ANTELACIÓN DAS NOTIFICACIÓNS DE ASISTENCIA

O servizo prestarase nas estacións, coas modalidades correspondentes, recollidas na Declaración sobre a Rede.

Para a prestación do servizo, (Empresa Ferroviaria) _____, deberá remitir a Adif a solicitude correspondente, procurando respectar, na medida do posible, os seguintes prazos de preaviso:

- **Servizo permanente:** Prestarase en estacións que contan cun Asistente de Mobilidade (AM) de maneira presencial de forma continua durante todo o horario de apertura comercial da estación. Cubriranse as solicitudes de asistencia cunha antelación de ata 30 minutos antes da saída do tren.

Adif, en coordinación coas Empresas Ferroviarias, por circunstancias debidamente xustificadas e imprevisibles no momento de asinar o presente contrato, poderá modificar o alcance e as modalidades de prestación para axustalos á situación concreta. Esta modificación non implicará ningún tipo de responsabilidade para Adif nin a asunción de reclamacións de contido económico.

Tanto o alcance como as modalidades de prestación están publicadas na Declaración sobre a Rede de Adif.

(Empresa Ferroviaria) _____, solicitará a Adif as estacións incluídas no ámbito de aplicación do Servizo Adif Acerca nas que requira a prestación do servizo para os seus clientes (Anexo 1). Esta relación poderá ser modificada de común acordo entre as partes cunha antelación mínima de 30 días útiles. Ademais, (Empresa Ferroviaria) _____, poderá solicitar a Adif a ampliación do Servizo Adif Acerca a unha nova estación non contemplada no ámbito de aplicación do servizo. Neste caso, Adif analizará a viabilidade da proposta e, se for viable, informará a (Empresa Ferroviaria) _____, sobre a data prevista de inicio da prestación do servizo nesa nova estación.

3. - TIPOLOXÍA DE ASISTENCIAS

O presente Contrato ten por obxecto establecer as condicións nas que Adif se compromete e obriga a prestar a (Empresa Ferroviaria) _____, desde a data da súa subscripción, o Servizo Adif Acerca a asistencia ás persoas con discapacidade ou mobilidade reducida para a subida e baixada dos trens e o seu acomodo nas prazas e a equipaxe permitida utilizando, para iso, medios mecánicos ou mediante o acompañamento persoal, e todo iso de acordo cos criterios xerais mencionados no expositivo de suxeición aos prezos privados aprobados por Adif e de conformidade coa Declaración sobre a Rede de Adif vixente en cada momento.

Contémplanse os seguintes tipos de asistencia:

1. Persoa en cadeira de rodas propia ocupando praza H.
2. Persoa en cadeira de rodas propia pregable ocupando praza regular.
3. Persoa con discapacidade sensorial ou cognitiva:
 - Discapacidade visual
 - Deficiencia auditiva
 - Deterioro cognitivo
 - Discapacidade xordocegueira

4. Persoa con dificultade de desprazamento:

- Persoa con dificultades en membros superiores ou inferiores.
- Persoa maior.
- Persoa con carriño de neno.
- Persoa embarazada.
- Outra persoa con mobilidade reducida, nos termos recollidos no apartado 21 do artigo 3 do Regulamento de Execución (UE) 2021/782, do Parlamento Europeo e do Consello, do 29 de abril de 2021, sobre os dereitos e obrigas dos viaxeiros de ferrocarril.

5. Organización Nacional de Transplantes.

4. - PUNTOS DE ENCONTRO

As asistencias prestaranse na estación de orixe, desde o punto de encontro ata a acomodación do viaxeiro no asento do tren ou praza H, segundo se indica no seu billete, e viceversa no caso de asistencias no destino.

Os puntos de encontro están definidos en cada unha das estacións e están publicados na Declaración sobre a Rede de Adif.

Os puntos de encontro tamén son as zonas onde finalizarán as asistencias no caso dos viaxeiros de chegada. Non obstante, poderá acordarse co viaxeiro o lugar alternativo da estación onde desexa finalizar o servizo (parada de taxi, aparcamento, porta de saída, etc.).

5. - ESPECIFICACIÓNS XERAIS DO SERVIZO

As especificacións xerais do servizo son as seguintes:

Horario de prestación

O horario de prestación do servizo coincidirá co horario comercial da estación de viaxeiros publicado na Declaración de Rede.

Se, como consecuencia do tráfico ferroviario, un tren chegase a unha estación fóra do horario comercial e entre os seus viaxeiros hai persoas con discapacidade e/ou mobilidade reducida, a estación de destino manterá operativo o servizo de asistencia, independentemente da hora de chegada do tren.

Tráficos a atender

O servizo está configurado para atender tráfico de Alta Velocidade, Longa Distancia e Media Distancia de todas as Empresas Ferroviarias.

Exclúense os tráfico de Proximidades por considerar que esta prestación podería á puntualidade e, tanto as estacións con tráfico de Proximidades como os trens asignados a estes, xa teñen un nivel de accesibilidade moi elevado e permiten o seu uso de forma autónoma.

Servizo a prestar a petición do viaxeiro e adaptado ás súas necesidades

O servizo garante a prestación de todas as asistencias que cumpran os prazos de preaviso establecidos.

En caso de petición fóra de prazo, Adif fará o posible para prestar, na medida do posible, a asistencia necesaria, de modo que toda persoa con discapacidade ou mobilidade reducida poida realizar a súa viaxe. En todo caso, a denegación do servizo por este motivo deberá estar debidamente xustificada, mantendo informada á Empresa ferroviaria.

A prestación do servizo procurará adaptarse, en todo momento, e na medida do posible, ás necesidades particulares de asistencia do viaxeiro. Neste sentido, os Asistentes de Mobilidade consultarán ao viaxeiro co obxectivo de tratar de adaptar a prestación do servizo ás súas necesidades.

Adif procurará que en todas as estacións se dispoñan de espazos axeitados para realizar as esperas ata a hora de embarcar ao tren. Os viaxeiros en situación de espera estarán igualmente atendidos polo persoal do servizo.

Atención en incidencias que afectan ao tráfico ferroviario

O servizo cobre a asistencia ao viaxeiro en situación de incidencias que afectan ao tráfico ferroviario.

Neste sentido, poden darse dúas situacións:

- Incidencias sobrevidas que impidan o normal funcionamento do tráfico ferroviario: Neste caso tentarase, na medida do posible, prestar o servizo nas estacións designadas para realizar os transbordos. Así mesmo, como se indicou anteriormente, as estacións de destino permanecerán abertas e con persoal de servizo para a prestación das asistencias necesarias independentemente da hora de chegada dos trens.
- Incidencias ocasionadas pola programación de traballos na infraestrutura: Nestes casos, Adif, en coordinación coas Empresas Ferroviarias, definirá os Plans Alternativos de Transporte (PAT), a ser posible entre estacións incluídas no ámbito de prestación do servizo. En aplicación dun PAT, contéplase a posible asistencia nos transbordos entre trens ou a outro medio alternativo de transporte.

Cans guía, de asistencia e de apoio

Habilitaranse espazos, na medida do posible, para que os cans guía e de asistencia poidan realizar as súas necesidades fisiolóxicas. Así mesmo, en caso de necesidade proporcionaráselles auga, a petición dos seus usuarios.

O persoal do servizo coordinará coas Empresas Ferroviarias o embarque destes cans nos trens velando, en todo momento, para que non sexan separados dos seus propietarios.

Tratamento de grupos

As estacións dotaranse de medios suficientes para poder prestar este tipo de asistencias. Neste sentido, dado que a venda de billetes colectivos é realizada polas Empresas Ferroviarias aplicando procedementos específicos, procurarase que a información destas vendas se facilite aos prestadores do servizo coa maior antelación posible, que en ningún caso, pode ser inferior a 48 horas.

Os medios e recursos aportados poderán ser inferiores aos que se dispuxeran no caso de prestar asistencia de forma individualizada.

Equipaxes

O Servizo Adif Acerca asistirá ás persoas con discapacidade ou mobilidade reducida no traslado da equipaxes de acordo coa Política de Equipaxes de (Empresa Ferroviaria) _____.

Medios materiais

Os activos incluídos para a prestación do servizo son:

- Plataformas elevadoras
- Ramplas
- Cadeiras de rodas

Adif realizará o correspondente mantemento dos equipamentos para asegurar o seu correcto funcionamento.

6. - XESTIÓN DE CALIDADE

Seguimento do servizo

Adif e (Empresa Ferroviaria) _____, manterá reunións periódicas para o seguimento do servizo e análise de incidencias, así como para adoptar medidas preventivas e correctivas.

Mantemento da Certificación de AENOR

Adif, en relación co Servizo Adif Acerca, está comprometido co mantemento da certificación do Sistema de Xestión da Accesibilidade Universal conforme a norma UNE-170001-2:2007.

7. - CONDICIÓN ECONÓMICAS

Os prezos a aplicar serán os vixentes en cada momento pola prestación do Servizo Adif Acerca de asistencia a persoas con discapacidade ou mobilidade reducida para a subida e baixada dos trens (SX-12) publicados na Declaración sobre a Rede.

8. - VIXENCIA DO CONTRATO

O presente Contrato entrará en vigor o __ de _____ de 20XX e a súa vixencia será ata o (un ano) _____, con prórrogas tácitas por períodos anuais ata un máximo de 5 anos, podendo ser denunciado por calquera das partes cunha antelación de seis meses.

Entenderase que o Contrato se prorroga de forma tácita cando ningunha das partes comunique á outra a súa intención de non prorrogalo seis meses antes do seu vencemento.

9. - CAUSAS DE FINALIZACIÓN DO CONTRATO

O presente contrato entenderase extinguido polas seguintes causas:

1. Por mutuo acordo das partes.
2. Por denuncia por escrito de calquera das partes cun período de preaviso de seis meses, nos termos incluídos neste contrato.
3. Por incumprimento dunha das partes.

No caso de incumprimento que derive en falta de pagamento por parte de (Empresa Ferroviaria) _____, das cantidades debidas pola prestación do servizo e sen prexuízo da resolución do presente contrato, Adif poderá proceder á suspensión do servizo, previa comunicación expresa á empresa ferroviaria, que deberá asumir, en

todo caso e cos seus propios medios, a asistencia ás persoas con discapacidade e mobilidade reducida nos termos previstos na lexislación aplicable. A suspensión do servizo manterase mentres non se realice o pagamento ou se garanta suficientemente a débeda.

Extinguido o contrato por calquera causa, todos os dereitos e obrigas nacidos antes da súa extinción serán liquidados e cumpridos por ambas as partes, sen prexuízo dos dereitos e obrigas que resulten da devandita extinción para as mesmas, conforme á Lei ou ao disposto no presente contrato.

10. - NOTIFICACIÓNS

Para efectos de notificacións, as partes poderán dirixir comunicación, por calquera medio admitido en Dereito que acredite suficientemente a súa recepción polo destinatario, coas seguintes persoas designadas como interlocutores polas entidades asinantes:

Por (Empresa Ferroviaria)

Asinado: _____

[CARGO]: _____

Por ADIF-Alta Velocidad

Asinado: _____

[CARGO]: _____

11. - LEI APLICABLE E XURISDICIÓN

A prestación do servizo obxecto do presente contrato estará rexida e interpretarse pola normativa do Sector Ferroviario e polo Dereito Privado. De conformidade co disposto no Artigo 44.4 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, a Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia será competente para coñecer e resolver as reclamacións formuladas polas empresas ferroviarias e os demais candidatos cando se entenda que se vulnerou o principio de non discriminación en relación coa prestación de servizos auxiliares. Isto sen prexuízo da competencia da xurisdición ordinaria para a resolución das controversias que puidesen xurdir en relación coa determinación ou pagamento dos prezos privados.

A estes efectos, as partes someteranse á xurisdición dos Xulgados e Tribunais da cidade de Madrid, con renuncia de calquera outro foro que puidese corresponderlles.

12. - CONFIDENCIALIDADE E PROTECCIÓN DE DATOS

Ambas as partes comprométese a gardar en segredo todos os datos e informacións facilitados por Adif que sexan relevantes para o obxecto do contrato, debendo o adxudicatario manter a dita información en reserva e secreto e non revelala de ningunha forma, total ou parcialmente, a ningunha persoa física ou xurídica que non sexa parte do contrato.

Os datos persoais serán tratados por Adif coa finalidade de realizar a xestión e o mantemento da prestación do servizo. A base xurídica que lexitima o tratamento é a prestación do servizo. Os seus datos serán conservados durante o tempo que establezan as leis aplicables e non serán cedidos a terceiros salvo obriga legal.

Pode acceder aos seus datos, rectificalos ou suprimilos, opoñerse ao tratamento e solicitar a súa limitación dirixindo a súa petición ao enderezo de correo electrónico do delegado dpd.adif@adif.es ou por correo postal na seguinte dirección: C/Sor Ángela de la Cruz, 3. -7ª Planta, 28020 – Madrid, acompañada dunha fotocopia do DNI ou pasaporte.

E en proba de conformidade, asinan o presente Contrato, por duplicado, no lugar e data indicados no encabezamento:

Por (Empresa Ferroviaria)

Asinado: _____

[CARGO]: _____

Por ADIF-Alta Velocidad

Asinado: _____

[CARGO]: _____

ACORDO MARCO PARA A RESERVA DE CAPACIDADE

Madrid, a __ de _____ de 20XX

Reunidos:

Por unha parte, [NOME] _____, [CARGO] _____, en nome e representación de ADIF-Alta Velocidade, con CIF: Q2802152E e domicilio social en Madrid en Calle Sor Ángela de la Cruz, 3 - 28020 Madrid.

E, por outra parte, [NOME] _____, [CARGO] _____, con DNI _____, en nome e representación da empresa ferroviaria ou candidato _____, con NIF: _____ con domicilio social en _____, segundo poder outorgado ante o notario de _____ [NOME] _____, con data _____.

Ambas as partes recoñécense competencia e capacidade, respectivamente, para formalizar o presente Acordo Marco.

Expoñen:

O administrador de infraestruturas ferroviarias ten a potestade, segundo o artigo 38, apartado 3, da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, de celebrar convenios marco cos candidatos para a reserva de capacidade nos que se especificarán as características da capacidade de infraestrutura solicitada e ofrecida ao candidato por unha duración superior a un período de vixencia do horario do servizo.

A subscrición de acordos marco proporciona transparencia, obxectividade e non discriminación ao sistema ferroviario, así como un uso efectivo da capacidade dispoñible. Desta maneira, garántese que os proxectos de transporte dos candidatos teñan seguridade xurídica de dispoñibilidade de capacidade no tempo, de acordo coas súas lexítimas expectativas comerciais e os investimentos realizados.

En virtude diso, o candidato solicitou ao administrador de infraestruturas ferroviarias, con data __/__/____, a celebración dun acordo marco para a reserva de capacidade.

Como xustificación á súa petición, o candidato achega a seguinte documentación:

- Acordos comerciais
- Plan de Negocio
- Material rodante
- Documentación acreditativa do cumprimento dos requisitos establecidos no artigo 58 da LSF

.....

En virtude de todo isto, acordouse:

CLÁUSULA 1ª – OBXECTO

1. O presente acordo marco establece os dereitos e obrigas mutuos do candidato e do administrador de infraestruturas ferroviarias, en relación co proceso de solicitude de capacidade ofrecida nas súas liñas para o servizo de transporte solicitado.
2. Estes servizos circularán polas liñas da Rede Ferroviaria de Interese Xeral (RFIG) xestionadas polo administrador de infraestruturas ferroviarias e darán lugar ao pagamento dos canons por utilización das correspondentes infraestruturas ferroviarias.

CLÁUSULA 2ª - COMPROMISOS DO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS

1. O administrador de infraestruturas ferroviarias comprométese a ofrecerlle ao candidato, para cada horario de servizo programado durante a vixencia deste acordo marco, a capacidade descrita no Anexo 3 deste acordo marco, cunha marxe anual do 10 % para posibles axustes na programación do administrador.
Para tal fin, o administrador de infraestruturas ferroviarias adxudicará anualmente a capacidade correspondente, segundo as peticións do candidato realizadas para cada horario de servizo e coa marxe a que se refire o parágrafo anterior, cos procedementos e canles habituais, descritos na Declaración sobre a Rede vixente en cada momento.
2. O administrador de infraestruturas ferroviarias garante a tramitación das solicitudes do acordo marco con criterios obxectivos e non discriminatorios, e dentro dos prazos necesarios para a súa entrada en explotación. Así mesmo, terá en conta os acordos marco xa asinados para garantir os lexítimos dereitos dos candidatos e a explotación eficiente das infraestruturas ferroviarias.
3. No caso de incumprimento dos compromisos de reserva de capacidade que figuran no Anexo 3, coa marxe anual anteriormente indicada, por causas estritamente imputables á xestión do administrador de infraestruturas, este compensará cun importe equivalente aos custos, perdas directas e gastos (incluído o lucro cesante), en que efectivamente incorrera o candidato e estean debidamente xustificadas.
4. Esta capacidade ofrecida a través do presente acordo marco terá en conta:
 - O estado e as evolucións coñecidas da infraestrutura na data de celebración do presente acordo marco, segundo se especifica no Anexo 1.
 - A planificación dos traballos de mantemento e investimento das liñas de rede, segundo se especifica no Anexo 1.
 - As características e prestacións técnicas dos trens, segundo o comunicado polo candidato e descrito no Anexo 2.
 - A existencia de liñas especializadas.
 - A existencia dunha infraestrutura conxestionada, se for o caso.
 - As necesidades de capacidade dos corredores internacionais de mercadorías.
 - As prioridades do transporte de viaxeiros e de mercadorías, así como os investimentos do Estado e as entidades públicas ou privadas.

De acordo co artigo 38, apartado 4 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, o presente acordo marco non impedirá a utilización da correspondente infraestrutura por parte doutros candidatos nin para outros servizos.

CLÁUSULA 3ª – COMPROMISOS DO CANDIDATO

1. O candidato comprométese a solicitar capacidade para cada horario de servizo, de acordo co calendario e prazos establecidos na Declaración sobre a Rede vixente en cada momento, nos termos recollidos no presente acordo marco, ver Anexo 4.

O material rodante utilizado polo solicitante deberá respectar as características (material, velocidade máxima, paradas, estacionamento, etc.) descritas no Anexo 2 durante toda a vixencia do presente acordo marco. Calquera modificación destas características deberá ser previamente solicitada e aceptada polo administrador de infraestruturas ferroviarias.

2. O candidato comprométese a solicitar a capacidade de infraestrutura pactada descrita no Anexo 3, contemplando unha marxe de redución anual de ata o 10% para posibles axustes na programación.
3. Sen prexuízo do disposto na cláusula 8 deste documento e, salvo os supostos previstos na cláusula 4, de conformidade co disposto no Artigo 13 do REGULAMENTO DE EXECUCIÓN (UE) 2016/545 DA COMISIÓN, do 7 de abril de 2016, sobre os procedementos e criterios relativos aos acordos marco de adxudicación de capacidade de infraestrutura ferroviaria, no caso de que o candidato non solicite a capacidade acordada para o seguinte horario de servizo, de acordo co calendario e os prazos establecidos na Declaración sobre a Rede, o administrador de infraestruturas aplicará unha penalización cos custos, perdas directas e gastos (incluíndo o lucro cesante) nos que incorrera efectivamente o administrador de infraestruturas. Non será de aplicación o disposto no parágrafo anterior nos supostos expresamente previstos no Regulamento de Execución UE2016/545 da Comisión ou en aquel que o substitúa.

Para garantir a compensación establecida no parágrafo anterior, e de acordo co establecido no Regulamento de Execución (UE) 2015/10 da Comisión, o 6 de xaneiro de 2015, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá requirir a constitución dunha Garantía Financeira, que deberá constituírse antes da firma deste documento. Achégase como Anexo 5, se procede, o xustificante da garantía mencionada.

Se o candidato non cumprixe cos compromisos de tráfico establecidos neste acordo marco durante máis de un mes, e non aboase a penalización correspondente, o administrador de infraestruturas poderá executar a garantía financeira a que se refire o parágrafo anterior.

4. O candidato será igualmente responsable subsidiario das responsabilidades nas que incorra a empresa ferroviaria que presta os seus servizos.
5. O administrador de infraestruturas non solicitará o pagamento da compensación nos seguintes casos:
 - Cando o acordo fose modificado ou anulado por causas alleas á vontade do candidato e que fosen comunicadas sen demora ao administrador da infraestrutura;
 - Cando o candidato vise denegada unha solicitude complementaria de capacidade marco da que dependía a viabilidade do servizo ferroviario previsto;
 - Cando o administrador de infraestruturas puidese reasignar os sucos e a capacidade marco de forma que as perdas derivadas da modificación ou a rescisión do acordo marco xa estean cubertas.

CLÁUSULA 4ª – EXCEPCIÓNS AOS COMPROMISOS DAS PARTES

1. Os compromisos expresados nas cláusulas 2ª e 3ª non serán de aplicación cando concorran as seguintes circunstancias:

- a) Situacións de forza maior, definidas como calquera evento que non sexa imputable a unha das partes do acordo marco e que non se poida prever e evitar, como os seguintes eventos:
- Actos delituosos, terroristas ou bélicos (declarados ou non), ameazas de guerra, revolución, revolta, insurrección, conmoción civil ou sabotaxe.
 - Actos de vandalismo.
 - Desastres ou fenómenos naturais, incluíndo condicións meteorolóxicas extremas ou condicións ambientais (como, entre outros: raios, terremotos, furacáns, tormentas, incendios, inundacións, secas ou acumulación de neve ou xeo).
 - Contaminacións nucleares, químicas ou biolóxicas.
 - Ondas de presión causadas por dispositivos que viaxan a velocidades supersónicas.
 - Descubrimento de fósiles, antigüidades ou bombas sen explotar.
 - E, cando así foren recoñecidas polas lei ou os tribunais e nas condicións dos mesmos, folgas ou accións semellantes.

Calquera outra que sexa considerada de forza maior pola lexislación vixente.

- b) A decisión dunha autoridade pública que ten un impacto na asignación das capacidades e sucos, por exemplo, a aplicación das normas de prioridade ou solicitudes previas para as necesidades de defensa ou de seguridade civil.
2. Cando un servizo contemplado neste acordo marco non poida ser prestado por incidencias na rede ferroviaria, xa sexan provocadas por administradores de infraestruturas ferroviarias, polo candidato, por terceiros ou alleos, polos dereitos do candidato ou dos administradores de infraestruturas ferroviarias remitiranse ao disposto na lexislación do Sector Ferroviario e na Declaración sobre a Rede do administrador de infraestruturas ferroviarias vixente en cada momento.
3. Tamén serán de aplicación as normas vixentes en materia de obras na infraestrutura que supoñan alteracións nas capacidades suxeitas ao presente acordo marco, prevalecendo o establecido na lexislación do Sector Ferroviario ou a Declaración sobre a Rede.

CLÁUSULA 5ª – CANONS POR UTILIZACIÓN DAS INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS

O pagamento das taxas correspondentes para uso das infraestruturas do administrador de infraestruturas ferroviarias realizarase de acordo coas normas establecidas na Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario e na Declaración sobre a Rede do administrador de infraestruturas ferroviarias vixente en cada ano do acordo marco

CLÁUSULA 6ª – VIXENCIA DO ACORDO MARCO

1. Os coste acordo marco entrará en vigor a partir da data da súa sinatura.
2. Sen prexuízo do anterior, o candidato poderá pedir que a capacidade marco adxudicada de conformidade co acordo marco dea inicio en calquera momento, pero con despois de transcorridos cinco anos desde a data da solicitude. En tales supostos, o prazo de vixencia do acordo marco computarase desde o inicio da utilización efectiva da capacidade.

O administrador de infraestruturas non rexeitará esta solicitude cando o prazo necesario para asumir o servizo estea xustificado por algunha das seguintes causas:

- Que o presente acordo marco sexa condición previa para o financiamento do material rodante necesario para un novo servizo;
- Sexa necesario tramitar a autorización do material rodante ao que fai referencia a letra a);
- A programación do inicio das operacións dos puntos das terminais de expedición ou carga, ou da apertura dun tramo de conexión da infraestrutura.
- Sexan necesarios investimentos para aumentar a capacidade de infraestrutura.
- Unha cláusula dun contrato vixente de servizo público.

O candidato poderá solicitar á CNMC a ampliación do citado prazo, e a CNMC poderá dar a súa aprobación por razóns distintas ás establecidas nas letras a) - e) do parágrafo anterior. A capacidade adxudicada ao abeiro do acordo marco, pero non utilizada como consecuencia do tempo necesario para asumir o servizo, seguirá estando dispoñible para outros candidatos.

- Os candidatos poderán solicitar a renovación do Acordo Marco e o administrador de infraestruturas poderá dar resposta a dita solicitude sempre que o candidato cumpra cos compromisos adquiridos ao asinar o Acordo Marco, se xustifique a existencia de investimentos do seu plan inicial de negocio pendentes de amortizar e, se asumiu un compromiso na súa solicitude de capacidade marco, implantou un plan de redución da pegada de carbono desde o inicio do Acordo Marco, cuxos resultados, á súa finalización, poderán ser verificados por unha entidade independente debidamente acreditada.

O candidato poderá solicitar a finalización do acordo marco en conformidade coa Cláusula 8ª do presente documento.

CLÁUSULA 7ª – MODIFICACIÓNS OU LIMITACIÓNS DOS TERMOS DO ACORDO MARCO

- Toda modificación das condicións deste acordo marco poderase realizar polas seguintes causas:
 - A petición dunha das partes e aceptada pola outra.
 - Cando se establezan novas medidas legais ou regulamentarias que afecten en todo ou en parte ao estipulado no presente acordo marco.
 - Como consecuencia dun aumento substancial dos canons ferroviarios por parte do administrador de infraestruturas ferroviarias.

Estas modificacións acordaranse en forma de emenda ao documento, asinada polas partes.

- Á marxe dos supostos anteriores, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá modificar ou limitar os termos do presente Acordo Marco, previo informe á CNMC e comunicándollo coa antelación suficiente ao candidato, como consecuencia da adopción de medidas que persigan un uso da infraestrutura ferroviaria máis eficiente, tal como melloras na seguridade, cambios de largo ou outras, e non exista ningún outro medio razoable para acadar este obxectivo.

As modificacións poden afectar as capacidades ofertadas polo administrador de infraestruturas ferroviarias descritas no Anexo 3, adaptando as características das capacidades (por exemplo, os tempos de viaxe ou horarios dos trens), e mesmo cando sexa necesario, propoñer a capacidade por rutas alternativas sobre as que a empresa ferroviaria estea legalmente autorizada para circular os seus trens. Tamén se poderá reducir a capacidade ofertada nestas situacións nas que non exista outra posibilidade razoable. Nestes casos, devengarase a favor do candidato unha indemnización equivalente aos custos directos razoablemente incorridos polo candidato e debidamente xustificadas.

3. O administrador de infraestruturas ferroviarias ponderará os lexítimos intereses comerciais do candidato cos do resto dos candidatos cando se produzan modificacións ou limitacións aos termos recollidos no presente acordo marco.
4. O administrador de infraestruturas ferroviarias poderá reducir a capacidade comprometida se durante a programación anual, o candidato non solicita sucros sobre a base deste acordo marco, salvo que o solicitante xustifique que o feito e as razóns achegadas estean fóra do seu control.

O administrador de infraestruturas ferroviarias comunicará por escrito ao resto dos potenciais candidatos a súa intención de modificar ou limitar os termos do presente acordo marco, outorgándolles un prazo de un a catro meses para responder. O administrador de infraestruturas ferroviarias resérvase a posibilidade de non informar a outros posibles candidatos se as modificacións do acordo marco resultan mínimas e non afectan a outros acordos marco.

CLÁUSULA 8ª – TERMINACIÓN DO ACORDO MARCO

1. O presente acordo marco quedará resolto de forma inmediata, sen prexuízo das compensacións que poida exercer o administrador de infraestruturas ferroviarias e sen dereito de reclamación por parte do candidato, nos seguintes casos:
 - Revogación da habilitación do candidato ou da licenza da empresa ferroviaria.
 - Retirada do certificado de seguridade da empresa ferroviaria que preste os servizos. En caso de retirada parcial, o disposto no acordo marco só se mantén para a capacidade que non se vise afectada pola dita decisión.
 - Declaración en concurso do candidato.
 - Cesamento das condicións expostas polo candidato no apartado c) do expositivo do presente documento para subscribilo.
 - Incumprimento por parte dos trens do candidato das características técnicas (material, velocidade máxima, paradas, estacionamento, etc.) para as que se solicitou a capacidade durante o acordo marco.
2. O candidato poderá denunciar o presente convenio marco por escrito, cunha antelación de doce meses á data na que o horario de servizo para a que se ofreceu a capacidade entre en vigor.
3. O administrador de infraestruturas ferroviarias poderá resolver o presente acordo marco, sen prexuízo das indemnizacións que puideran corresponderlle e sen dereito de reclamación por parte do candidato, nos seguintes casos:
 - Non se presentou en tempo e forma ningunha solicitude de capacidade descrita no Anexo 3 para o seguinte horario de servizo sen motivos debidamente xustificadas.
 - Falta de pagamento por parte do candidato dos canons, taxas e prezos ao administrador de infraestruturas ferroviarias.
 - De ser o caso, incumprimento por parte dos candidatos da designación da empresa ferroviaria que debe prestar os seus servizos no prazo sinalado na lexislación do Sector Ferroviario e na Declaración sobre a Rede do administrador de infraestruturas ferroviarias vixente en cada momento.
 - A falta de uso polo candidato durante un prazo de máis de un mes, sen preaviso, ao que se refire o artigo 11.3 do Regulamento de Execución UE 2016/545, da capacidade marco ou cun limiar inferior ao 70% con respecto á oferta pactada no Anexo 3.
 - Incumprimento grave e por causas imputables ao candidato dos compromisos adquiridos nas cartas de compromiso aportadas para a resolución do proceso de adxudicación da capacidade ofertada, en termos de pegada de carbono, contratos temporais e porcentaxe de mulleres e persoas con discapacidade no cadro de persoal.

CLÁUSULA 9ª – OTRAS DISPOSICIONES

1. Cando as necesidades puntuais de capacidade sexan superiores ás descritas no Anexo 2 para a totalidade ou parte do horario de servizo, o candidato presentará as solicitudes específicas para sucros adicionais de acordo cos procedementos estándares do proceso de adxudicación de capacidade.
2. O candidato non poderá transferir os dereitos e obrigas derivados do presente acordo marco a outro candidato.

CLÁUSULA 10ª- CONFLICTOS

1. Para todos os conflitos entre o administrador de infraestruturas ferroviarias e o candidato que poidan xurdir en relación coa aplicación do presente acordo marco, en particular, sobre a capacidade ofertada e as reclamacións a realizar, seralle de aplicación o previsto na lexislación do Sector Ferroviario e na Declaración sobre a Rede do administrador de infraestruturas ferroviarias vixente en cada momento.
2. Así mesmo, o candidato terá dereito, no que se refire ás actuacións e decisións do administrador de infraestruturas ferroviarias, a presentar reclamación ante a Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia (CNMC), utilizando sempre as vías e prazos previstos na lexislación do Sector Ferroviario, na Lei 3/2013, do 4 de xuño, de Creación da Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia, e na Declaración sobre a Rede do administrador de infraestruturas ferroviarias vixente en cada momento.

CLÁUSULA 11ª – CONFIDENCIALIDADE

O administrador de infraestruturas ferroviarias tratará como confidencial toda a información comercial e de negocio que lle sexa confiada e así o requira e, nos termos legalmente previstos, non revelará ningunha información confidencial que se lle comunique ou que descubrise, non fará un uso inadecuado da información que se lle facilite e comprométese a tratar con discreción calquera información ou documentos que lle sexan revelados ou prepare no transcurso ou como resultado deste Acordo Marco e que só serán utilizados para os fins previstos para os mesmos e non revelalos a ningunha terceira parte allea ao procedemento.

Non obstante o anterior e como garantía de transparencia, o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias comunicará este acordo marco á Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia, respectando a confidencialidade dos datos de relevancia comercial e de negocio, e informará ao resto dos candidatos, cando así o requiran, das liñas xerais deste Acordo Marco.



CLÁUSULA 12ª – DISPOSICIÓN FINAIS

1. En caso de dúbida de interpretación sobre o estipulado neste acordo marco, as partes sométense, para aquilo que non estea nel establecido, aos preceptos da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario e a súa normativa de desenvolvemento, ao Regulamento de Execución (UE) 2016/545 da Comisión, do 7 de abril de 2016, relativo aos procedementos e criterios relativos aos acordos marco de adxudicación de capacidade de infraestruturas ferroviarias e á Declaración sobre a Rede vixente en todo momento.
Así mesmo, e para todas as cuestións ou controversias xurdan en relación coa interpretación, execución e cumprimento do presente acordo marco, as partes dirixiranse á Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia (CNMC)
2. As modificacións e adicións a este acordo faranse por escrito, previa consulta e acordo entre as partes, e incluíranse como anexos ao presente acordo marco.
3. Cando unha das partes desexa solicitar a cancelación do acordo, nos supostos incluídos nel, comunicarao por escrito á outra en tempo e forma.

CLÁUSULA 13ª – PROTECCIÓN DE DATOS

Os datos persoais serán tratados por Entidade Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidade coa finalidade de "Xestión de Expedientes de Contratación ADIF-Alta Velocidade" - Realizar a xestión e mantemento do presente convenio marco.

A base xurídica que lexitima o tratamento é o RGPD: 6.1.c), RGPD: 6.1.b), Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario. Os datos conservaranse durante o tempo necesario para cumprir coa finalidade para a que foron recollidos, e para determinar as posibles responsabilidades que poidan derivarse da dita finalidade e do tratamento dos datos. Será de aplicación o disposto na normativa de arquivos e documentación.

Pode acceder aos seus datos, rectificalos ou suprimilos, opoñerse ao tratamento e solicitar a súa limitación dirixindo a súa solicitude a ADIF-Alta Velocidade. Enderezo postal: Avenida Pío XII, 97 bis, 28036 (Madrid), acompañando fotocopia do seu DNI ou pasaporte. Así mesmo, pode poñerse en contacto co noso Delegado de Protección de Datos se desexa aclarar calquera aspecto relacionado co tratamento dos seus datos a través do correo electrónico dpg.adifav@adif.es ou por correo postal na Avenida Pío XII, 97 bis, 28036 (Madrid).

Máis información no apartado de Transparencia e Protección de Datos da Entidade Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidade:

<https://www.adifaltavelocidad.es/sobre-adif-av/transparencia/proteccion-de-datos>

Por (Empresa Ferroviaria)

Asinado: _____

[CARGO]: _____

Por ADIF-Alta Velocidad

Asinado: _____

[CARGO]: _____

ANEXOS

ANEXO 1 - Liñas Afectadas polo Acordo Marco

Descritas na capacidade marco e actualizadas na Declaración sobre a Rede.

ANEXO 2 - Parámetros Técnicos y Operativa

O contido deste apéndice será definido caso a caso.

Non obstante, incluíranse algúns dos seguintes contidos:

1. Parámetros Técnicos:

- Material rodante
- Peso dos trens
- Velocidade máxima
- Gálibo
- Lonxitude
- Porcentaxe de Freada
- Sistemas embarcados
- Outras restricións (materiais perigosos, transporte excepcional, etc.)

2. Operativa:

- Periodicidade e días de circulación
- Enlaces
- Paradas
- Tempos de viaxe aproximados
- Rotacións
- Estacionamentos
- Tipo de oferta (cadenciada)

ANEXO 3 – Capacidade Marco acordada

O contido deste apéndice será definido caso a caso.

ANEXO 4 – Calendario e Prazos

O contido deste apéndice será definido caso a caso.



Anexo J

Procedementos de Resolución de Conflictos

PROCEDEMENTOS DE RESOLUCIÓN DE CONFLITOS E RECURSOS SOBRE SOLICITUDES DE ACCESO Á INFRAESTRUTURA, SOLICITUDES D ACCESO Á PRESTACIÓN DOS SERVIZOS, PRESTACIÓN DE SERVIZOS FERROVIARIOS E AO SISTEMA DE INCENTIVOS

INTRODUCCIÓN

Neste anexo facilítase a información sobre os diferentes procedementos que a lexislación do sector ferroviario e esta Declaración sobre a Rede establecen para a resolución daqueles conflitos e recursos que xurdan en relación co proceso de asignación de adxudicación de capacidade, a prestación de servizos ferroviarios e o sistema de incentivos.

Así mesmo, facilítase información sobre o procedemento a seguir naquelas reclamacións presentadas polas empresas ferroviarias e outros candidatos en relación coa actuación do administrador de infraestruturas ferroviarias, das empresas ferroviarias e dos demais candidatos, que versen sobre cuestións referidas á aplicación da presente Declaración sobre a Rede, os procedementos de adxudicación de capacidade e os seus resultados, os canons pola utilización das infraestruturas ferroviarias, cuestións de trato discriminatorio no acceso ás infraestruturas ferroviarias ou aos servizos vinculados a elas, así como as reclamacións que se refiran á prestación de servizos nos corredores ferroviarios internacionais de transporte de mercadorías.

PROCEDIMIENTOS

1. PROCEDEMENTO DE COORDINACIÓN NO ÁMBITO DO PROCESO DE ADXUDICACIÓN DE CAPACIDADE DE INFRAESTRUTURA

A fase de coordinación foi concibida para resolver os conflitos que eventualmente poidan xurdir entre as distintas solicitudes e adxudicacións de capacidade de infraestrutura para a mellor adecuación posible entre elas.

Se o administrador de infraestruturas ferroviarias detectase que durante o período contemplado para a elaboración do proxecto horario de servizo fosen demandadas solicitudes incompatibles ou cando a capacidade adxudicada ao Candidato non satisfaga as súas necesidades e así o manifeste por escrito nos prazos establecidos, tratará de satisfacer todas as solicitudes mediante o proceso de coordinación. (Art. 8 Orde FOM 897/2005).

Para iso, o administrador de infraestruturas ferroviarias procurará encontrar solucións alternativas que respondan ás solicitudes dos Candidatos, ou resolver conflitos consultando aos candidatos.

Durant aquesta consulta, es facilitarà la informació següent, de forma gratuïta i per escrit:

1. A adxudicación de capacidade solicitada por outros candidatos nos mesmos traxectos.
2. A adxudicación de capacidade outorgada previamente a todos os demais candidatos nos mesmos traxectos.
3. A adxudicación de capacidade alternativa proposta polo administrador de infraestruturas ferroviarias.
4. A información detallada sobre os criterios aplicados no procedemento de adxudicación de capacidade.

Esta información facilitarase sen revelar a identidade dos demais candidatos, salvo que estes candidatos de acordo coa divulgación.

PROCEDEMENTO PARA RESOLVER CONFLICTOS NAS SOLICITUDES

Durante o proceso de coordinación das solicitudes, o administrador de infraestruturas ferroviarias pode proporlles aos candidatos, dentro de límites razoables ($\pm$ 60 minutos), adxudicacións de capacidade de infraestrutura que difiran do solicitado.

Poderán realizarse as roldas de coordinación que o administrador de infraestruturas ferroviarias considere oportunas para tratar de chegar a uns acordos satisfactorios.

Cando non for posible acadar unha solución aceptable para todos os candidatos após desenvolver o proceso de coordinación, o administrador de infraestruturas ferroviarias adoptará a solución que mellor conveña ao conxunto do sistema ferroviario:

- Na creación do Horario de Servizo optimizarase o uso da infraestrutura, evitando unha utilización ineficiente que impida obter o máximo rendemento da mesma.
- Na medida do posible ofreceranse alternativas que permitan a coexistencia de diferentes candidatos en períodos horarios, ofrecendo adxudicacións de capacidade que poden variar lixeiramente do solicitado, tendo en conta que sempre que se entreguen dentro dunha franxa de 60 minutos satisfaríanse todas as solicitudes.
- Nas liñas especializadas ou con tráfico predominante (Alta Velocidade, Proximidade, etc.), terán prioridade ou preferencia os que correspondan á dita especialización, valorando a utilización de toda a liña sobre aqueles que só utilizan unha parte dela.
- Así mesmo, recibirán a debida consideración os servizos suxeitos a obrigas de servizo público, así como os de transporte de mercadorías e, en particular, os de carácter internacional.
- Tamén recibirán prioridade os servizos que fosen solicitados en función dun Acordo Marco ou que sexan obxecto de servizos cadenciados ou sistemáticos.
- Nas infraestruturas declaradas como conxestionadas, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá modular a aplicación dos estritos criterios de adxudicación de capacidade co fin de garantir, na maior medida posible, o acceso de todos os candidatos que solicitaran a adxudicación de capacidade.
- A decisión final do administrador de infraestruturas ferroviarias poderá ser obxecto de alegación segundo o epígrafe seguinte.

2. - ALEGACIÓNS NO ÁMBITO DO PROCESO DE ADXUDICACIÓN DE CAPACIDADE DE INFRAESTRUTURA

Os candidatos poden presentar alegacións, que deberán ser por escrito e motivadas. Establécense os seguintes prazos para a presentación de alegacións por parte dos Candidatos, a contar desde a comunicación da asignación provisional de capacidade aos candidatos:

- 1 mes desde a comunicación do proxecto do Horario de Servizo.
- 15 días útiles para os sucus asignados en axustes concertados.
- 5 días útiles para os sucus asignados en axustes mensuais ou no caso de solicitudes para o horario de servizo presentadas fóra de prazo.
- 2 días útiles para os sucus ocasionais.

O administrador de infraestruturas comprométese a responder por escrito ás reclamacións presentadas polas EE.FF. de conformidade co disposto na Lei 39/2015, do 1 de outubro, do Procedemento Administrativo Común das Administracións Públicas.

3. - PROCEDIMENTO DE COORDINACIÓN PARA O ACCESO Á PRESTACIÓN DE SERVIZOS FERROVIARIOS

O procedemento que se indica a continuación será de aplicación ás instalacións de servizo titularidade do administrador de infraestruturas relacionadas co transporte ferroviario na RFIG, nas que o administrador de infraestruturas é o explotador dos servizos.

Cando o explotador da instalación de servizo reciba unha solicitude de acceso e a dita solicitude sexa incompatible con outra solicitude ou coincida cun período horario xa asignado, tratará de lograr a compatibilidade de todas as solicitudes mediante a negociación e coordinación cos candidatos afectados. Calquera modificación de dereitos de acceso xa concedidos estará suxeita ao acordo do candidato.

O explotador da instalación do servizo non rexeitará as solicitudes de acceso á prestación dun servizo, nin propondrá alternativas viables ao candidato, se existe capacidade dispoñible que responda ás súas necesidades, ou se prevé que, no procedemento de coordinación ou como consecuencia do mesmo, se dispoña de tal capacidade.

O explotador da instalación de servizo estudará as distintas opcións que permitan conciliar solicitudes incompatibles de acceso á prestación do servizo na instalación. Estas opcións deberán incluír, se procede, medidas que maximicen a capacidade dispoñible da instalación, sempre que non supoñan investimentos adicionais en recursos ou equipamentos. Entre tales medidas poderían estar as seguintes:

- Propoñer un período horario diferente ou modificar a franxa xa asignada a outro candidato, se este último o acepta,
- Propoñer cambios de horarios de apertura ou na organización do traballo, se for posible,
- No caso de servizos básicos, complementarios e auxiliares, se o explotador do servizo expresamente o autoriza, permitir o acceso á instalación para a autoprestación destes servizos.

Os diferentes candidatos e o explotador da instalación de servizo poderán solicitar conxuntamente ao órgano regulador que participe como observador no procedemento de coordinación.

Para permitir o acceso dos candidatos á prestación de servizos de autoprestación e co fin de preservar unha explotación ordenada, eficiente e segura das instalacións, os candidatos deberán ser previamente autorizados polo administrador de infraestruturas ferroviarias, en base ao cumprimento dos requisitos en materia de seguridade ferroviaria que este dispoña, de forma xeral, no seu sistema de xestión de seguridade na circulación e, se é o caso, no procedemento específico para o efecto.

Na autorización en relación co ámbito operacional da instalación de servizo, deberá garantirse que o persoal dispón de:

- Coñecemento da documentación regulamentaria relacionada coas instalacións de seguridade, así como das características da dependencia e sobre as operacións concretas que vaia exercer.
- O coñecemento da Consigna de explotación e, de non habela, polo menos da asignación de funcións e responsabilidades e de que, cando e como se intercambia a información entre o persoal ferroviario que intervén.
- Habilitacións do persoal ferroviario que intervén.
- O coñecemento dos requisitos de prevención de riscos laborais.

CRITERIOS DE PRIORIDADE

Cando, a pesar do procedemento de coordinación, non se poidan compatibilizar as solicitudes de acceso aos servizos, o explotador da instalación aplicará criterios de prioridade obxectiva e non discriminatoria, tendo en conta a finalidade da instalación, o obxecto e o carácter dos servizos de transporte ferroviario co fin de lograr un uso eficiente da capacidade dispoñible.

Os criterios de prioridade que se aplicarán serán os seguintes:

a) En Terminais de Transporte de Mercadorías.

- Solicitudes de servizos referidas a trens do Plan de Transporte que dispoñan dun Convenio de Calidade Concertada (CQC).
- Solicitudes de servizos referidas a trens do Plan de Transporte que dispoñan de contratos de Agrupamento de Servizos por tren.
- Solicitudes de servizos referidas a trens do Plan de Transporte que dispoñan dunha franxa horaria coordinada con outras instalacións ou provedores doutros servizos.
- Solicitudes de servizos referidas a trens do Plan de Transporte non contempladas nos casos anteriores.
- Solicitudes de servizos de demanda ocasional non recollidas no Plan de Transporte.
- Para o resto das solicitudes atenderanse pola orde de entrada da solicitude.

b) En Estacións de Transporte de Viaxeiros.

- Proporcionalitat en relació amb el nombre de trens amb parada comercial a l'estació.
- Proximitat a l'hora d'arribada/sortida del tren a/de l'estació.
- Per a la resta de sol·licituds s'han d'atendre per l'ordre d'entrada de la sol·licitud.

4. - SOLICITUDES, ALEGACIONES E RECLAMACIONES CON RELACIÓN Á PRESTACIÓN DE SERVICIOS FERROVIARIOS POLO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUTURAS FERROVIARIAS

Poderanse efectuar solicitudes ao administrador de infraestruturas ferroviarias no ámbito de competencia da entidade, así como formular alegacións nos procedementos instruídos pola mesma e presentar reclamacións que deba resolver o administrador de infraestruturas ferroviarias, así como as que deba atender esta entidade cando se considere que algún dos servizos prestados polo administrador de infraestruturas ferroviarias non se axustou ao quedetermina a presente Declaración sobre a Rede, ou aos niveis de calidade establecidos na prestación dos servizos.

O administrador de infraestruturas ferroviarias non será considerado responsable dos danos e perdas (perdas, avarías e atrasos) sufridos polas mercadorías durante o transporte, nin dos danos sufridos polos vehículos ferroviarios, salvo que a empresa ferroviaria acredite fidedignamente que os ditos danos son imputables ao administrador de infraestruturas ferroviarias.

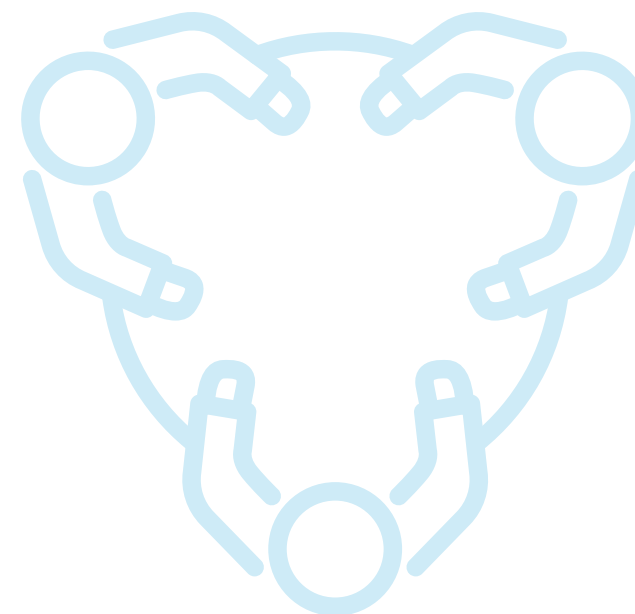
Non se considerará causa de reclamación a falta de subministración de enerxía eléctrica de tracción cando se deba a unha avaría ocasionada por algunha empresa ferroviaria, ou sexa consecuencia de obras ou operacións de mantemento debidamente programadas. En caso de falta de subministración de enerxía eléctrica de tracción por motivos imputables ás Compañías Eléctricas subministradoras, o importe máximo da indemnización será o establecido polas vixentes Leis do Sector Eléctrico. Para iso deberán dirixirse á Subdirección de Xestión de Enerxía Eléctrica da Dirección Corporativa de ADIF-Alta Velocidade.

O administrador de infraestruturas ferroviarias non será responsable ante as empresas ferroviarias polos danos e perdas que se produzan na prestación de servizos cando sexan consecuencia de situacións de forza maior, actos vandálicos ou de terceiros distintos do administrador de infraestruturas Ferroviarias.

As empresas ferroviarias ou terceiros serán responsables ante o administrador de infraestruturas ferroviarias dos danos e perdas que causen a este, tanto en persoas como en cousas, así como nas súas instalacións, maquinaria, infraestruturas ferroviarias, etc.

O administrador de infraestruturas comprométese a responder por escrito ás reclamacións presentadas polas EE.FF. de conformidade co disposto na Lei 39/2015, do 1 de outubro, do Procedemento Administrativo Común das Administracións Públicas, sen prexuízo de que se pacten outros prazos nas relacións de dereito privado.

As empresas ferroviarias deben contar con procedementos nos seus SGS que definan e controlen as operacións relacionadas cos servizos ferroviarios requiridos para satisfacer as súas necesidades de transporte.



5. - PROCEDEMENTO DE COORDINACIÓN NO ÁMBITO DO PROCESO DE ADXUDICACIÓN DE CAPACIDADES NAS INSTALACIÓNS DE SERVIZO

O procedemento de coordinación foi concibido para resolver os conflitos que poidan xurdir nas solicitudes e adxudicacións de capacidade nas instalacións de servizo.

PARA SOLICITUDES TIPO A: CON RESERVA DE CAPACIDADE

O GIS estudará as solicitudes recibidas e, en función dos criterios de asignación sinalados no Capítulo 7 desta Declaración sobre a Rede, se houberse coincidencia de solicitudes de capacidade no mesmo período de uso e para unha mesma instalación de servizo comunicará unha asignación provisional de capacidade, como máximo, 30 días antes da data prevista de uso da instalación do servizo, tendo os solicitantes 10 días naturais para aceptala ou rexeitala, ou formular as alegacións que consideren oportunas.

O GIS disporá de 5 días naturais para analizar estas alegacións e comunicar a asignación definitiva de capacidade.

Transcorrido o prazo establecido sen recibir a aceptación por parte do cliente da capacidade asignada, o GIS poderá dispor libremente dela.

PARA SOLICITUDES TIPO B: SEN RESERVA DE CAPACIDADE

As solicitudes deberanse realizar cunha antelación mínima de 7 días naturais, a través da aplicación SYACIS.

O GIS estudará as solicitudes recibidas e en función dos criterios de asignación indicados no Capítulo 7 desta DR, se existise coincidencia de solicitudes de capacidade no mesmo período de uso e para a mesma instalación de servizo, comunicará unha asignación provisional de capacidade que o cliente deberá aceptar ou rexeitar.

Transcorrido o prazo establecido sen recibir a aceptación por parte do cliente da capacidade asignada, o GIS disporá libremente dela.

Por causas excepcionais e xustificadas, os clientes poderán solicitar a capacidade para unha instalación de servizo con menos de 7 días naturais de antelación. Este tipo de solicitudes só se poderán presentar de luns a venres, antes das 12 horas do día anterior á saída do tren e deberase identificar perante o GIS o tren ao que vai vinculada a solicitude. A resposta será notificada antes das 18 horas do mesmo día.

No caso de subministración de combustible en puntos fixos e móbiles, a asignación de capacidade estará implícita na prestación do servizo de subministración.

6. - PROCEDEMENTO DE COORDINACIÓN NO PROCESO PARA AS SOLICITUDES DE ACCESO ÁS INSTALACIÓNS DE SERVIZO E AOS SERVIZOS VINCULADOS OU CONEXOS AO TRANSPORTE FERROVIARIO EN ESTACIÓNS DE VIAXEIROS

Este procedemento será de aplicación, con carácter xeral, aos accesos ás instalacións e a todos aqueles servizos vinculados ao transporte ferroviario de viaxeiros nas estacións de viaxeiros en explotación comercial.

Cando o administrador de infraestruturas reciba unha solicitude de prestación dun servizo de acceso ás instalacións de servizo ou aos servizos ferroviarios conexos por unha empresa ferroviaria e esta solicitude fose incompatible con outra solicitude ou coincida cunha capacidade xa asignada, procurará conseguir a compatibilidade de todas as solicitudes mediante negociación e coordinación coas empresas ferroviarias afectadas, de acordo co Art. 10 do Regulamento de Execución 2017/2177.

O administrador de infraestruturas diferentes opcións que permitan conciliar solicitudes incompatibles de acceso á instalación de servizo ou á prestación de servizos na instalación. Estas opcións deberán incluír, se procede, medidas que maximicen a capacidade dispoñible da instalación, sempre que non supoñan investimentos adicionais en recursos ou equipamentos.

As solicitudes adxudicadas tras un proceso de coordinación deberán ser ratificadas expresamente polo cliente.



CRITERIOS DE PRIORIDADE

De conformidade co artigo 11 do Regulamento de Execución (UE) 2017/2177, cando, a pesar do procedemento de coordinación, non se poidan compatibilizar as solicitudes dos, o administrador de infraestruturas resolverá as solicitudes segundo os seguintes criterios de prioridade (*):

1. As empresas ferroviarias que xa teñan contratos existentes sobre os servizos ou espazos a priorizar e dispoñan dun Acordo Marco.
2. As empresas ferroviarias que xa teñan contratos existentes sobre os servizos ou espazos a priorizar e non dispoñan dun Acordo Marco.
3. As empresas ferroviarias con Acordo Marco sen contratos existentes sobre os servizos ou espazos que prioriza.
4. As empresas ferroviarias sen Acordo Marco e sen contratos existentes sobre os servizos ou espazos que priorizar.

(*) Estes criterios só serán aplicables tras a firma dos Acordos Marco e a primeira solicitude de servizos en estacións. Antes da entrada en vigor dos criterios, priorizaranse as solicitudes en función dos trens con parada prevista na estación no momento da solicitude ou, de ser o caso, comprometidos na oferta presentada no proceso de adxudicación de capacidade marco.

Dentro de cada categoría darase prioridade en función dos trens con parada prevista na estación no momento da solicitude, prevalecendo as solicitudes das compañías ferroviarias con máis trens con parada prevista na estación, e así sucesivamente.

O cálculo dos trens con parada prevista na estación farase en función da duración da solicitude asociada ao criterio de prioridade (Acordo Marco, Horario de Servizo ou Axuste Concertado), incluíndo os considerados de longa distancia e interurbanos.

Nos casos nos que existan contratos previos coas empresas ferroviarias, pero as peticións se realicen sobre espazos vinculados con servizos básicos, o administrador de infraestruturas poderá requirir a modificación da capacidade outorgada para dar cabida a novos operadores.

Nestes casos, a empresa ferroviaria ten dereito á compensación polos investimentos pendentes de amortizar que, sobre o espazo modificado, fosen aprobados polo administrador de infraestruturas e realizado pola empresa ferroviaria.

O administrador de infraestruturas tamén poderá ter en conta os aspectos expresamente contemplados no citado Art. 11 do Regulamento de Execución 2017/2177.

As solicitudes adxudicadas tras un proceso con intervención dos criterios de prioridade deberán ser ratificadas expresamente polo cliente.

RECLAMACIÓNS

En conformidade co establecido no Art. 13.5 da Directiva e Art. 14 do Regulamento de Execución (UE) 2017/2177, se o administrador de infraestruturas non dispón de ningunha alternativa viable, e non poden ser satisfeitas todas as solicitudes de capacidade correspondentes á instalación en cuestión, baseándose nas necesidades demostradas pola empresa ferroviaria, esta poderá reclamar perante o organismo regulador (CNMC).

7. - PROCEDEMENTO DE ASIGNACIÓN DE ATRASOS E RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS NA IMPUTACIÓN DE RESPONSABILIDADES DENTRO DO ÁMBITO DO SISTEMA DE INCENTIVOS

O administrador de infraestruturas ferroviarias implementou o Sistema de Incentivos, que inclúe o proceso de asignación de atrasos imputables e deresolución de conflitos, de conformidade coa Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, e a Orde FOM/189/2015, do 11 de febreiro, pola que se desenvolven os principios básicos de aplicación de incentivos no sistema de canons pola utilización das infraestruturas ferroviarias, tal e como se indica no Capítulo 5 da Declaración sobre a Rede. Este proceso desenvólvese en tres fases:

a) Comunicación de asignación de atrasos imputables:

- O administrador de infraestruturas ferroviarias comunicará ás EE.FF., o seguinte día útil despois da circulación do tren, a lista diaria provisional onde figuran, para cada tren, os atrasos computables, o factor de imputación que lles corresponde e os atrasos imputables a cada EF.
- As EE.FF., en caso de desacordo, disporán dun prazo máximo de dous días útiles para solicitar ao administrador de infraestruturas ferroviarias a documentación xustificativa relativa á asignación de atrasos e responsabilidades, especialmente a información incluída nos sistemas de xestión de incidencias.
- O administrador de infraestruturas ferroviarias disporá de dous días hábiles para enviar ás EE. FF a documentación e información solicitada.
- As EE.FF., unha vez recibida a documentación e información solicitada ao administrador de infraestruturas ferroviarias, disporán de dous días útiles para realizar as súas observacións sobre esta información desde a súa recepción. Así mesmo, o administrador de infraestruturas ferroviarias poderá requirir ás EE.FF. a aclaración ou xustificación documental que sexan relevantes nestes casos.

b) Publicación da asignación definitiva de atrasos imputables

Unha vez analizadas estas observacións, o administrador de infraestruturas ferroviarias publicará a lista definitiva de atrasos computables, o factor de imputación e os atrasos imputables no prazo de nove días útiles desde a circulación do tren.

c) Resolución de conflitos na imputación de responsabilidades

- As EE.FF., en caso de desconformidade, poderán reclamar ante a Comisión de Seguimento do Sistema de Incentivos ata o décimo cuarto día útil desde a circulación do tren.
- No caso anterior, o citado Comité disporá dun prazo de dez días útiles para comunicar o resultado definitivo da asignación de atrasos.
- No caso de discrepancia coa resolución adoptada polo Comité de Seguimento de Incentivos e se transcorridos dous meses desde o inicio do procedemento non é posible chegar a un acordo entre o administrador de infraestruturas e as EE.FF., será a Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia o organismo encargado de resolver.

Para todas as comunicacións entre o administrador de infraestruturas e as EE.FF. referentes ao Sistema de Incentivos, utilizaranse medios telemáticos.

8. - PROCEDEMENTOS ANTE A COMISIÓN NACIONAL DOS MERCADOS E A COMPETENCIA

No sector ferroviario, de conformidade co disposto na Lei 3/2013, do 4 de xuño, de creación da Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia, corresponde á Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia coñecer e resolver as reclamacións presentadas polas empresas ferroviarias e os restantes candidatos en relación coa actuación do administrador de infraestruturas ferroviarias, as empresas ferroviarias e os restantes candidatos que se refiran a:

1. O contido e a aplicación das declaracións sobre a rede.
2. Procedementos de adxudicación de capacidade e os seus resultados.
3. A contía, estrutura ou aplicación dos canons e tarifas que lles esixan ou poidan esixir.
4. Calquera trato discriminatorio no acceso a infraestruturas ou servizos vinculados a elas que se produza por actos levados a cabo por outras empresas ferroviarias ou candidatos.
5. A prestación de servizos nos corredores ferroviarios internacionais de transporte de mercadorías.
6. A Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia colaborará cos órganos reguladores do mercado ferroviario dos demais Estados membros da Unión Europea nas reclamacións ou investigacións relacionadas cunha franxa internacional.

As reclamacións deberán presentarse no prazo dun mes desde que se produza o feito ou a decisión correspondente.

Na resolución dos referidos conflitos, a comisión resolverá sobre calquera denuncia e adoptará, por instancia de calquera das partes, unha resolución para resolver o litixio coa maior brevidade posible e, sexa como for, no prazo máximo de 6 semanas desde a recepción de toda a información.

A resolución ditada pola Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia será obrigatoria para as partes sen prexuízo dos recursos que procedan de acordo co disposto no artigo 36 da Lei 3/2013, do 4 de xuño, de creación da Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia.

Segundo a natureza da comunicación, as Empresas Ferroviarias e outros Candidatos poderán dirixirse aos seguintes enderezos do administrador de infraestruturas:

Servizo de Subministración de Combustible de Tracción

Subdirección de Promoción Transporte Mercancías.

Estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor Andén 1. Agustín de Foxá, 46. 28036 Madrid.

Servizo de Subministración de Enerxía Eléctrica de Tracción

Dirección Corporativa.

Subdirección de Gestión de Energía Eléctrica.

Avda. Pio XII, 97 - 1ª planta. 28036 Madrid.

Actos do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias sobre Liquidación e Xestión de Taxas e Canons Ferroviarios

Dirección de Gestión Económica y Financiación.

Calle Titán, 4, planta 4; 28045 Madrid.

Solicitudes de Indemnización por Responsabilidade Patrimonial derivadas dos Danos causados polo Servizo Normal ou Anormal do Servizo Público prestado por ADIF-Alta Velocidade

Secretaría General.

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3. 28020 Madrid.

Outras Solicitudes ou Reclamacións Derivadas do Exercicio de Potestades Públicas Exercidas por ADIF-Alta Velocidade

Secretaría General

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3. 28020 Madrid.

Adxudicación de Capacidade

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

Calle Agustín de Foxá, 50 estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor, edificio 21. 28036 Madrid.

Xestión de Tráfico

Centro de Gestión de Red H24, Dirección de Tráfico de Adif.

Calle Méndez Álvaro, 1. 28045 Madrid.

Servizos en Estacións de Viaxeiros

Dirección de Estaciones de Viajeros de Adif.

Avenida Pío XII, 110. Edificio 18. 28036 Madrid.

Anexo K

Proceso de Intercambio de Información para a Explotación da Capacidade

INTRODUCCIÓN

A explotación dos servizos ferroviarios require unha adecuada coordinación das informacións xeradas tanto polo administrador de infraestruturas como polos candidatos e as empresas ferroviarias que lles presten servizo.

Neste anexo detállanse as condicións xerais de utilización dos servizos de información que o administrador de infraestruturas pon a disposición dos candidatos, e igualmente determínase a información que deba ser proporcionada polos candidatos ao administrador de infraestruturas para poder levar a cabo adecuadamente as súas funcións.

1. - ÁMBITO DE APLICACIÓN

Aplicase a todos os candidatos e empresas ferroviarias que prestan servizo a través da RFIG xestionada polo administrador da infraestrutura.

O uso por parte dos candidatos e empresas ferroviarias dos servizos dos sistemas de información do administrador de infraestrutura implica o cumprimento das disposicións que se detallan a continuación.

2. - SERVICIOS DE SUBMINISTRACIÓN DE INFORMACIÓN POR PARTE DO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUTURA

Neste punto descríbese a forma en que os candidatos se relacionarán co Administrador de Infraestrutura para o intercambio da información que posibilite a correcta explotación dos trens.

Sempre que sexa posible, o Administrador de Infraestrutura proporcionará un intercambio de información en modo online e formato dixital, aínda que poderá determinar outros medios que fagan posible este mesmo intercambio no caso de continxencia.

PRESTACIÓNS ASOCIADAS Á SUBMINISTRACIÓN DE SERVICIOS DE INFORMACIÓN NECESARIOS PARA A PETICIÓN E USO DA CAPACIDADE (PAQUETE DE ACCESO MÍNIMO).

- a) Tramitar as solicitudes de capacidade de infraestrutura ferroviaria.

Facilitaranse as ferramentas informáticas nas que os candidatos poidan presentar as súas solicitudes de capacidade ao Administrador de infraestrutura.

- Sucos planificados (aplicación SIPSOR/PLANIF)
- Sucos inmediatos (aplicación SIGES)

b) Poñer a disposición a capacidade concedida.

Facilitarase información sobre a capacidade adxudicada aos candidatos e a posibilidade de consultar a mesma mediante:

- Opcións específicas nas citadas aplicacións (SIPSOR/PLANIF/MALLAS/SIGES).
- Envíos en formato dixital dos sucos adxudicados.
- De forma provisional e mentres o envío a través do protocolo TAF/TAP TSI non estea dispoñible, o Administrador de Infraestrutura proporcionará a cada empresa un ficheiro (xPEC) cos sucos que foron asignados e anunciados.

c) Control do trens, regulación e subministración de información sobre circulacións e as súas desviacións.

As mensaxes destinadas a prestar este servizo (Train Running Information, Train Interruption, etc.) serán enviadas aos candidatos de modo online e seguindo o protocolo TAF/TAP-TSI.

Na maior brevidade posible, nestas mesmas mensaxes facilitarase información sobre as vías de circulación e estacionamento.

d) Calquera outra información necesaria para explotar o servizo para o que se concedeu capacidade.

O administrador de infraestrutura ofrece ás Empresas ferroviarias:

- Posibilidade de solicitar axustes puntuais ao Plan de Explotación Diario mediante a ferramenta GTRENES, cambio da orixe ou destino dun tren, dos tempos de parada planificados (aumento ou diminución), cancelacións, anuncios de última hora, etc.
- Información de incidencias que afecten a cada unha das Empresas ferroviarias.
 - Accedendo á aplicación GIFO.
 - Mediante o envío on-line da mensaxaría TAF/TAP-TSI.
- Información sobre as alertas de Ventos (Envío de información ferramentas ofimáticas)
- Información específica de documentos regulamentarios sobre a Infraestrutura (Aplicación RGD)
- Información sobre o Horario dos trens, incluídos os Cadros de Velocidades Máximas (Aplicación RGD)
- Información periódica de Limitacións Temporais de Velocidade (Aplicación RGD).

PRESTACIÓNS ASOCIADAS Á SUBMINISTRACIÓN DE SERVIZOS DE INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA.

Ademais dos servizos de información necesarios para a petición e uso da capacidade, os candidatos e empresas ferroviarias poderán solicitar ao Administrador de infraestrutura outros servizos de información que sexan considerados como servizos auxiliares, previa contratación e acordo da contraprestación económica:

- a) Uso da ferramenta MONR para a visualización da posición dos trens en liñas de Alta Velocidade nun sinóptico.
- b) Confección do Documento de Tren (DT) estándar, a partir dos datos declarados, que se figurarán baixo a responsabilidade das EF.
- c) Estase a desenvolver a aplicación web "Elcano View" que permitirá visualizar sinópticos de calquera punto da rede (Alta Velocidade, Rede Convencional e Rede de Largo Métrico), que complementará ou substituirá a MONR.
- d) Estase a desenvolver a aplicación web "Sitra+" que permitirá ás empresas ferroviarias visualizar as súas circulacións en gráficas espazo-temporais.
- e) Outras informacións que poidan ser acordadas entre o administrador de infraestrutura e os candidatos/empresas ferroviarias.

CONDICIÓNS XERAIS DE PRESTACIÓN DOS SERVIZOS DE INFORMACIÓN

Administrador de infraestrutura, para a correcta utilización de servizos de información, facilitará, cando así o determine:

- a) Un determinado número de autorizacións (usuarios) para o acceso ás aplicacións informáticas; debido ás limitacións técnicas que poidan existir, o número poderá ser fixado polo administrador de infraestruturas, en función do volume de produción do candidato ou empresa ferroviaria.
- b) Formación inicial nas aplicacións informáticas que garantan a capacidade de asumir o control das mesmas. Esta formación está destinada a un número limitado de formadores das empresas ferroviarias (o número máximo de formadores autorizados será o establecido polo administrador de infraestrutura en función do número de autorizacións de acceso). A formación inicial renovarase no caso de evolución do servizo ou da ferramenta informática.
- c) Un manual de usuario ou documentación para cada un dos servizos incluídos.

3. - INFORMACIÓN QUE OS CANDIDATOS E EMPRESAS FERROVIARIAS DEBEN FACILITAR AO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUTURAS

INFORMACIÓN PARA O ACCESO A VÍA REGULADA.

Para o acceso a vía regulada e co tempo suficiente antes da saída do tren, a empresa ferroviaria deberá facilitarlle ao administrador de infraestrutura, segundo se determina no Regulamento de Circulación Ferroviaria (RCF), e a Consigna C núm. 46/16 (Comunicación de tren disposto para circular), polo menos a seguinte información:

- a) **A composición deste, de dúas formas posibles**
 - Mediante mensaxería TAF/TAP-TSI (Train Composition Message) para comunicar o sistema do candidato co sistema do administrador de infraestrutura.
 - De forma temporal ou en caso de continxencias, accedendo á aplicación GTRENES para dar de alta manualmente (ofértanse utilidades que facilitan o traballo).
- b) **Comunicación do tren disposto para circular tamén de dúas formas posibles**
 - A través da mensaxería TAF/TAP-TSI (Train Ready).
 - Transitoriamente ou en caso de continxencias, desde as aplicacións GTRENES ou GTRENES móbil.

c) Datos necesarios para a información ao viaxeiro en estacións.

Os candidatos e empresas ferroviarias cuxos tráficos teñan por obxecto o transporte de viaxeiros deberán declarar ao administrador de infraestrutura en tempo e forma os parámetros comerciais requiridos dos seus trens, co fin de informar correctamente aos viaxeiros nas estacións a través dos teleindicadores das mesmas.

Dita información comercial deberá ser ofrecida preferentemente a través dun servizo de mensaxería normalizada segundo o protocolo e formato definido polo administrador de infraestrutura.

Como alternativa para os casos nos que non se poida realizar este tipo de envíos automáticos, o administrador de infraestrutura porá á disposición a ferramenta ELCANO na que poderá introducir manualmente a información requirida, sempre coa antelación suficiente.

Calquera cambio na información comercial deberá ser informado previamente ao administrador de infraestrutura.

Os parámetros a facilitar son os necesarios para informar correctamente a través do sistema de información ao viaxeiro nas estacións. Seguidamente detállanse os máis relevantes:

- Correspondencia do número técnico co número comercial, por tramos de percorrido
- Servizos de código comercial compartido
- Ramas de trens (multiorixe e/ou multidestino)
- Numeración comercial da composición e a súa ordenación no percorrido
- Trens de enlace
- Parámetros de accesibilidade
- Tipoloxía da composición (curto/longo, dúas plantas, etc.)

d) Información sobre as rotacións planificadas

En consonancia coa solicitude da capacidade solicitada, as empresas ferroviarias deberán proporcionar ao administrador de infraestrutura, en tempo e forma, información sobre a rotación dos trens para xestionar a capacidade de estacionamento e facilitar a información ao viaxeiro en estacións. Tamén teñen a obriga de solicitar calquera alteración que precisen na solicitude de capacidade, resolvendo o administrador da infraestrutura se é posible atender a dita petición.

e) Estatísticas de volume de tráfico e de mercadorías

A xestión eficiente da rede do administrador de infraestrutura require dispoñer de estatísticas detalladas dos volumes de tráficos de viaxeiros e mercadorías que soportan as súas liñas.

Estas informacións son necesarias para analizar os fluxos de tráfico da rede, así como os volumes transportados por cada tramo.



Por este motivo, requírese que, mensualmente, os candidatos e empresas ferroviarias faciliten ao administrador de infraestrutura, con independencia do que legalmente estean obrigados a facilitar aos demais organismos da administración do estado, a información que permita confeccionar ditas estatísticas.

En tráficos de viaxeiros, a información mínima requirida é a que xa vén facilitando nos últimos anos, para os trens nos que o operador de transporte dispoña dun control detallado de ocupación (particularmente os trens con reserva de praza obrigatoria):

- Data do tren
- Número de tren (comercial o de circulación)
- Orixe da relación de tráfico (incluído o código da estación)
- Destino da relación de tráfico (incluído o código de estación)
- Número de viaxeiros transportados

Para o resto dos trens, nos que non exista un control detallado de ocupación, facilitarase a estimación do volume de tráfico por relacións ou estacións, cunha periodicidade mensual. O formato acordarase co administrador de infraestrutura.

Toda esta información entregarase nun soporte informático tratable.

En tráficos de mercadorías, o administrador de infraestruturas obterá os datos de transporte (toneladas brutas e netas por tren) a partir dos datos de acceso requiridos a vía regulada.

Todas estas estatísticas poderán ser compartidas polo administrador de infraestrutura con:

- A Dirección Xeral de Transporte Terrestre
- A Comisión Nacional do Mercado e a Competencia (CNMC)
- A Dirección Xeral de Planificación e Avaliación da Rede Ferroviaria
- A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria

A difusión que todos estes organismos realicen destas estatísticas será sempre de acordo cun enfoque global, non revelando en ningún caso o aproveitamento individual dos trens, nin facilitando información agregada a nivel de empresa ferroviaria.

Os administradores de infraestruturas ferroviarias, de acordo co seu compromiso social de transparencia e uso eficiente das infraestruturas, tamén publicarán periodicamente estatísticas, sempre cun enfoque global, non revelando en ningún caso o aproveitamento individual dos trens nin proporcionando información agregada a nivel de empresa ferroviaria, a través de diferentes medios de comunicación.

Non poderá ser obxecto de difusión a información transcendente para o segredo comercial das Empresas Ferroviarias, salvo naqueles casos nos que sexa necesario para cumprir cunha obriga legal ou xudicial.

CONDICIÓN ECONÓMICAS

a) Subministración de servizos de información necesarios para a petición e uso da capacidade

Estas subministracións están incluídas nos servizos prestados polo administrador de infraestruturas dentro do Paquete de Acceso Mínimo á infraestructura ferroviaria (Art. 20.1 LSF).

b) Subministración de servizos de información complementaria

Estas subministracións son considerados servizos auxiliares e serán concertados e xestionados mediante contrato de servizos coa Subdirección de Sistemas e Medios Operacionais da D.G. de Circulación e Xestión da Capacidade.

4. - SOLICITUDE DE ACCESO AOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN

As solicitudes de usuarios e contrasinal para acceder aos sistemas do administrador de infraestruturas realizaranse a través da Subdirección de Servizos de Circulación e Calidade da D.X. de Circulación e Xestión de Capacidade de ADIF-Alta Velocidade, onde será necesario remitir, ademais dos datos persoais, Empresa e NIF, os documentos que o administrador de infraestruturas determine para o cumprimento do Regulamento Xeral de Protección de Datos e o compromiso de facer un uso adecuado dos ditos sistemas.

5. - ANULACIÓN DE SUBMINISTRACIÓN DOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN

Para anular a subministración dos sistemas de información no seu conxunto ou ben dun usuario en particular, será necesario realizar unha solicitude por escrito ao mesmo enderezo do epígrafe anterior.

6. - SEGURIDADE DOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN

Seguridade

Tanto o candidato/empresa ferroviaria como o administrador de infraestructura comprométense a aplicar unha política de seguridade da información dirixida a garantir un nivel razoable de seguridade das súas infraestructuras técnicas e sistemas de información.

O administrador da infraestructura é o responsable da definición e aplicación da política de seguridade aplicada ao servizo dos sistemas de información.

Polo tanto, o administrador de infraestructuras está autorizado para realizar calquera proba, control ou auditoría de seguridade relativa á prestación destes servizos.

Responsabilidades

Cada parte será responsable da seguridade das redes e infraestructuras e sistemas que opera, así como dos fluxos transmitidos desde a súa infraestructura á outra parte.

O administrador de infraestrutura é o responsable da definición e implantación da política de seguridade da información aplicada á rede e das plataformas a disposición dos candidatos/empresas ferroviarias.

O candidato e as empresas ferroviarias son responsables da definición e aplicación da súa política de seguridade aplicada á rede, das infraestruturas utilizadas para conectarse á rede do administrador de infraestrutura.

O administrador de infraestrutura resérvase o dereito de interromper ou suspender, sen previo aviso, parcial ou totalmente, o acceso a un servizo, no caso de que unha ameaza á seguridade dos servizos, infraestruturas ou redes dos sistemas accedidos ou subxacentes fora detectada ou posta en coñecemento do administrador de infraestrutura. Esta interrupción ou suspensión constituiría unha medida cautelar encamiñada a evitar, limitar ou compensar as consecuencias desta ameaza, para as súas propias redes e infraestruturas ou para as infraestruturas dos candidatos ou empresas ferroviarias ou, máis en xeral, para o servizo prestado aos seus clientes.

O candidato ou empresa ferroviaria comprométese a garantir un adecuado nivel de seguridade do equipamento utilizado polos seus usuarios para acceder aos servizos. O administrador de infraestrutura non pode ser responsable en caso de comprometer a seguridade da infraestrutura do candidato ou empresa ferroviaria debido á inadecuada seguridade dos equipos ou software non subministrado polo administrador de infraestrutura e necesario para o uso ou a operación dos servizos de información.

Se for necesario, o administrador de infraestrutura resérvase o dereito de retirar sen previo aviso calquera dato depositado a través do servizo SI ou na infraestrutura que soporte o servizo por un usuario que incumpra este requisito.

Responsable de seguridade do candidato/empresa ferroviaria

O responsable de seguridade do sistema do candidato ou empresa ferroviaria, en adiante "administrador de seguridade", é o interlocutor co administrador de infraestrutura sobre asuntos relacionados coa seguridade dos servizos deste documento. Representa ao candidato ou empresa ferroviaria co administrador de infraestrutura para todos os temas de seguridade.

O responsable de seguridade comunica á maior brevidade posible ao administrador de infraestrutura calquera información relativa a incidentes sospeitosos ou probados que poidan afectar a seguridade.

Por iso sinala, en particular pero sen limitación, as seguintes incidencias:

- Calquera existencia dunha conta non necesaria.
- Calquera vulnerabilidade ao servizo que teña coñecemento.
- Calquera sospeita de incidentes ou incidencias que puidese conducir á divulgación ou usurpación dunha conta de usuario.
- Calquera ameaza para a seguridade de equipos interconectados ou, de xeito máis xeral, aos servizos, infraestruturas ou sistemas do administrador de infraestrutura.

Protección de equipos e infraestruturas

O administrador de infraestrutura garante ao cliente:

- Acceso seguro aos servizos de información subscritos.
- A integridade do acceso e os datos, incluída a introdución de mecanismos de filtrado de fluxo de acceso para protexer razoablemente contra ataques coñecidos desde Internet.
- A implantación dunha política de seguridade.

Isto inclúe:

- Manter os sistemas e as aplicacións actualizados.
- Protexerse contra as principais vulnerabilidades coñecidas.
- Implantar rapidamente as medidas correctivas correspondentes a estas vulnerabilidades (Malware).
- Xestionar e controlar o acceso a estes dispositivos, sistemas e aplicacións.

Calidade dos datos

O administrador de infraestrutura ten implantados todos os medios técnicos para garantir o funcionamento fiable dos servizos de información. En troques, o candidato/empresa ferroviaria comprométese a respectar o intercambio de datos e os formatos de entrada definidos polo administrador de infraestrutura.

7. - RESPONSABILIDADE DA REDE DO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUTURA

Acórdase expresamente entre as partes que a calidade dos datos facilitados polo administrador de infraestrutura corresponde ao estado dos datos contidos nas bases dos sistemas de información que o administrador de infraestrutura ten no momento da entrega destes datos.

O administrador de infraestrutura está implantando todos os medios técnicos de intervención e asistencia dispoñibles para garantir o funcionamento fiable dos servizos de información.

O administrador de infraestrutura non se fai responsable dos fallos resultantes de forza maior, casos accidentais ou fallos por terceiros ou fallos como consecuencia do usuario.

Por outro lado, o administrador de infraestrutura non é responsable en ningún caso dos elementos alleos aos servizos dos sistemas de Información, utilizados para consultar ou extraer os datos.

Como parte da súa protección e obrigas legais, o administrador de infraestrutura está obrigado a realizar un seguimento das operacións e actuacións realizadas nos seus sistemas mediante o rexistro da actividade cando se utilicen os servizos dos Sistemas de Información.

8. - RESPONSABILIDADE DO CANDIDATO OU EMPRESA FERROVIARIA

O candidato ou empresa ferroviaria garantirá a utilización dos servizos dos sistemas de información que lle teñan sido outorgados de acordo coas disposicións establecidas neste documento.

O candidato ou empresa ferroviaria é responsable da correcta transcripción aos usuarios que designe das ensinanzas impartidas durante a formación dos diversos servizos de sistemas de información, operados polo administrador de infraestruturas ao abeiro deste acordo.

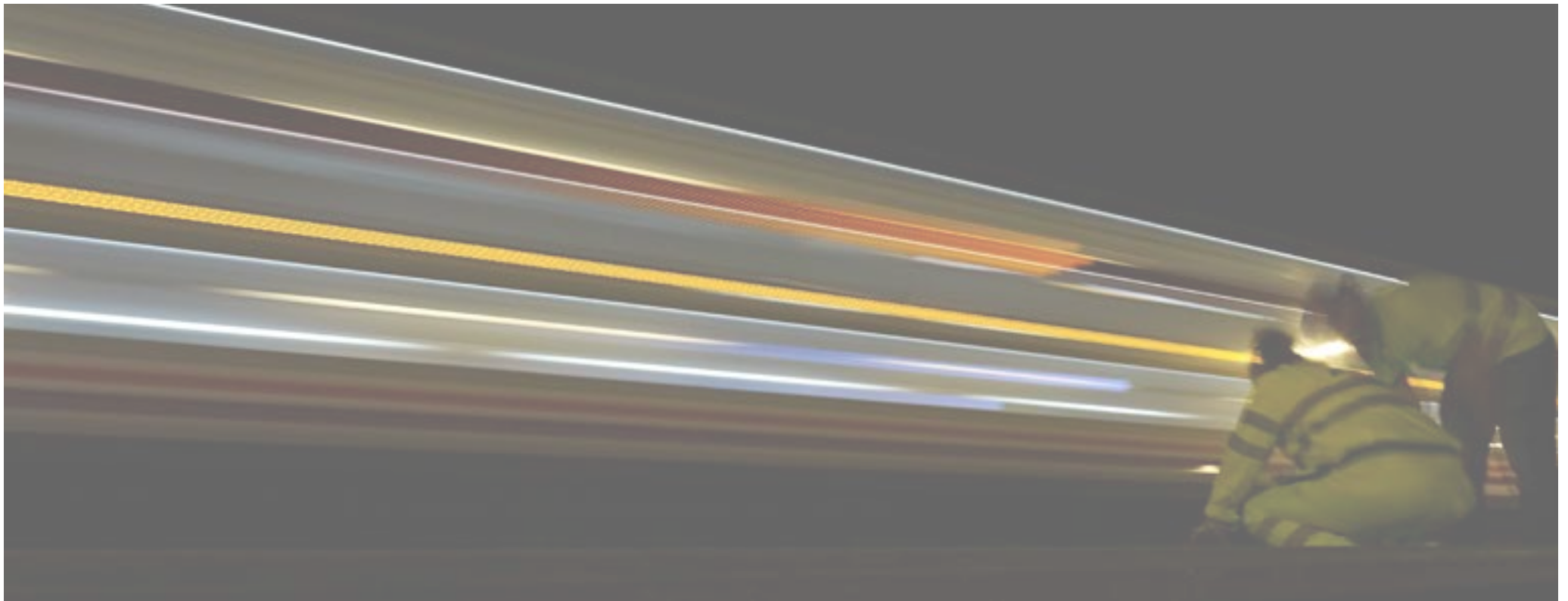
O candidato ou empresa ferroviaria non se fai responsable dos fallos derivados de causas de forza maior, fallos debidos a terceiros ou fallos consecuencia do Administrador de infraestrutura e dos seus provedores.

O candidato ou empresa ferroviaria é o único responsable da interpretación e o uso da información e os datos dos servizos dos sistemas de información cuxo acceso fose permitido.

O candidato ou empresa ferroviaria asume toda a responsabilidade pola relación cos seus socios comerciais, clientes e outros terceiros.

9. - PROTECCIÓN DE DATOS PERSOAIS

Toda a información de carácter persoal que se poña a disposición do administrador de infraestruturas estará protexida polo Regulamento europeo núm. 2016/679, do 27 de abril de 2016, relativo á protección das persoas físicas no que se refire ao tratamento de datos persoais e á libre circulación destes datos.



Anexo L

Declaración de Capacidad Marco

INTRODUCCIÓN

Os posibles candidatos de acordos marco necesitan transparencia en canto á capacidade marco adxudicada e á capacidade marco indicativa dispoñible nunha liña. Para evitar a carga administrativa relacionada cos acordos marco, convén dar aos potenciais candidatos unha primeira impresión da probabilidade de que as súas solicitudes sexan aprobadas. Por ese motivo, os administradores de infraestruturas ferroviarias deben publicar as declaracións de capacidade marco nas súas declaracións sobre a rede.

De conformidade co artigo 3.4 do Regulamento de Execución UE 2016/545, no prazo de 3 meses desde a sinatura dos Acordos Marco, o administrador de infraestruturas debe actualizar a Declaración de Capacidad Marco e publicala na Declaración sobre a Rede.

No caso da capacidade marco indicativa dispoñible, e dado que o obxectivo é establecer acordos estables, considerarase a que estea dispoñible nun ou varios días xenéricos de circulación (luns, martes, mércores, xoves, venres, sábado ou domingo) e durante un período ininterrompido de polo menos cinco horarios de servizo nos 9 anos considerados (do HS 2021-2022 ao HS 2029-2030).

O período de control estableceuse en 1 hora, centrado nas horas en punto, cunha marxe de ± 30 minutos, no intervalo de 6:00 a 21:00 horas, por cada sentido da liña.

A capacidade marco dispoñible foi deseñada para servizos comerciais de Alta Velocidade con trens a tipo 300 km/h. As posibles paradas intermedias, tempos de rotación en estacións e outros detalles estudaríanse caso a caso.

A declaración de capacidade marco deberá indicar, para cada tramo de liña por período de control e, se é o caso, por tipo de servizo, a seguinte información:

1. A capacidade marco xa adxudicada e o número de sucos.
2. A capacidade indicativa aínda dispoñible para a celebración de acordos marco en infraestruturas que xa sexan obxecto de acordos marco.

1. - CONSIDERACIÓNS SOBRE A CAPACIDADE MARCO ADXUDICADA

A capacidade marco adxudicada foi representada por eixes e por horarios de servizo para dispoñer da máxima información dun xeito sinxelo. A unidade de medida é sucos por horario de servizo. Utilizando estas unidades, detallouse a distribución dos valores anuais por franxas horarias de ata 2 horas, aínda que se pode producir certo traslado dunhas franxas a outras xa que os sucos adxudicados teñen unha marxe de ± 30 minutos para axustalos nos correspondentes Horarios de Servizo.

Non se considerou oportuno detallar o conxunto dos sucos reservados por días da semana, ou días do ano, pois dentro das solicitudes das empresas que asinaron convenios marco, existe certa variabilidade semanal ou estacional, polo que a representación destas circunstancias requiriría incluír táboas moi extensas e de difícil presentación,

mentres que o obxectivo da declaración de capacidade marco é dar aos candidatos potenciais unha primeira impresión da probabilidade de que as súas solicitudes sexan aprobadas.

A capacidade marco adxudicada dun suco, na maioría dos casos, é para todos os días da semana durante todos os días do ano. Non obstante, nalgúns casos existe variabilidade semanal (non se reserva o mesmo suco todos os días da semana) ou estacional (axustada á temporalidade que solicita cada empresa ferroviaria). En consecuencia, a capacidade marco indicativa remanente non ten que coincidir coa capacidade marco non adxudicada, xa que se definiu como aqueles sucos que quedan libres, polo menos un día da semana, durante todo o ano, en polo menos 5 servizos horarios seguidos.

EIXE 12.- MADRID - BARCELONA

SERVIZO DE HORARIOS	SUCOS								SERVIZO DE HORARIOS	SUCOS							
	PERÍODO	6h-7h	8h-10h	11h-13h	14h-16h	17h-19h	20h-21h	Total		PERÍODO	6h-7h	8h-10h	11h-13h	14h-16h	17h-19h	20h-21h	Total
2022 - 2023	Ofertado	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584	2026 - 2027	Ofertado	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584
	Adxudicado	4.390	5.989	6.092	5.843	6.159	3.628	32.101		Adxudicado	4.731	6.579	6.518	6.512	6.694	3.835	34.869
	%	86%	82%	84%	80%	85%	83%	83%		%	93%	90%	90%	89%	92%	88%	90%
2023 - 2024	Ofertado	5.194	7.420	7.420	7.420	7.420	4.452	39.326	2027 - 2028	Ofertado	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584
	Adxudicado	4.649	6.509	6.630	6.350	6.675	3.893	34.706		Adxudicado	4.732	6.580	6.518	6.515	6.695	3.835	34.875
	%	90%	88%	89%	86%	90%	87%	88%		%	93%	90%	90%	89%	92%	88%	90%
2024 - 2025	Ofertado	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584	2028 -2029	Ofertado	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584
	Adxudicado	4.577	6.417	6.518	6.231	6.554	3.835	34.132		Adxudicado	4.732	6.583	6.520	6.514	6.695	3.836	34.880
	%	90%	88%	90%	86%	90%	88%	88%		%	93%	90%	90%	89%	92%	88%	90%
2025 - 2026	Ofertado	5.096	7.280	7.280	7.280	7.280	4.368	38.584	2029 - 2030	Ofertado	5.194	7.420	7.420	7.420	7.420	4.452	39.326
	Adxudicado	4.577	6.416	6.518	6.230	6.554	3.835	34.130		Adxudicado	4.823	6.713	6.651	6.645	6.829	3.912	35.573
	%	90%	88%	90%	86%	90%	88%	88%		%	93%	90%	90%	90%	92%	88%	90%

EIXE 13.- MADRID - ESTE

SERVIZO DE HORARIOS	SUCOS								SERVIZO DE HORARIOS	SUCOS							
	PERÍODO	6h-7h	8h-10h	11h-13h	14h-16h	17h-19h	20h-21h	Total		PERÍODO	6h-7h	8h-10h	11h-13h	14h-16h	17h-19h	20h-21h	Total
2022 - 2023	Ofertado	5.096	7.280	7.280	6.552	8.008	4.368	38.584	2026 - 2027	Ofertado	5.096	7.280	7.280	6.552	8.008	4.368	38.584
	Adxudicado	3.673	5.156	4.890	4.425	5.805	3.742	27.691		Adxudicado	4.276	6.104	5.942	5.675	6.468	3.900	32.365
	%	72%	71%	67%	68%	72%	86%	72%		%	84%	84%	82%	87%	81%	89%	84%
2023 - 2024	Ofertado	5.194	7.420	7.420	6.678	8.162	4.452	39.326	2027 - 2028	Ofertado	5.096	7.280	7.280	6.552	8.008	4.368	38.584
	Adxudicado	4.336	6.177	5.687	5.380	6.569	3.975	32.124		Adxudicado	4.274	6.104	5.942	5.675	6.468	3.900	32.363
	%	83%	83%	77%	81%	80%	89%	82%		%	84%	84%	82%	87%	81%	89%	84%
2024 - 2025	Ofertado	5.096	7.280	7.280	6.552	8.008	4.368	38.584	2028 -2029	Ofertado	5.096	7.280	7.280	6.552	8.008	4.368	38.584
	Adxudicado	4.275	6.104	5.943	5.676	6.468	3.900	32.366		Adxudicado	4.271	6.104	5.942	5.676	6.468	3.900	32.361
	%	84%	84%	82%	87%	81%	89%	84%		%	84%	84%	82%	87%	81%	89%	84%
2025 - 2026	Ofertado	5.096	7.280	7.280	6.552	8.008	4.368	38.584	2029 - 2030	Ofertado	5.194	7.420	7.420	6.678	8.162	4.452	39.326
	Adxudicado	4.275	6.104	5.942	5.675	6.468	3.900	32.364		Adxudicado	4.357	6.219	6.057	5.786	6.590	3.975	32.984
	%	84%	84%	82%	87%	81%	89%	84%		%	84%	84%	82%	87%	81%	89%	84%

EIXE 14.- MADRID - SUR

SERVIZO DE HORARIOS	SUCOS								SERVIZO DE HORARIOS	SUCOS							
	PERÍODO	6h-7h	8h-10h	11h-13h	14h-16h	17h-19h	20h-21h	Total		PERÍODO	6h-7h	8h-10h	11h-13h	14h-16h	17h-19h	20h-21h	Total
2022 - 2023	Ofertado	5.824	8.372	8.372	7.644	9.100	5.096	44.408	2026 - 2027	Ofertado	5.824	8.372	8.372	7.644	9.100	5.096	44.408
	Adxudicado	3.688	4.977	4.497	5.429	5.173	4.208	27.972		Adxudicado	5.306	7.141	6.943	7.186	7.657	5.096	39.329
	%	63%	59%	54%	71%	57%	83%	63%		%	91%	85%	83%	94%	84%	100%	89%
2023 - 2024	Ofertado	5.936	8.533	8.533	7.791	9.275	5.194	45.262	2027 - 2028	Ofertado	5.824	8.372	8.372	7.644	9.100	5.096	44.408
	Adxudicado	5.146	6.462	5.551	6.208	6.958	5.152	35.477		Adxudicado	5.303	7.141	6.943	7.183	7.656	5.096	39.322
	%	87%	76%	65%	80%	75%	99%	78%		%	91%	85%	83%	94%	84%	100%	89%
2024 - 2025	Ofertado	5.824	8.372	8.372	7.644	9.100	5.096	44.408	2028 - 2029	Ofertado	5.824	8.372	8.372	7.644	9.100	5.096	44.408
	Adxudicado	5.306	7.141	6.943	7.186	7.657	5.096	39.329		Adxudicado	5.306	7.141	6.943	7.186	7.657	5.096	39.329
	%	91%	85%	83%	94%	84%	100%	89%		%	91%	85%	83%	94%	84%	100%	89%
2025 - 2026	Ofertado	5.824	8.372	8.372	7.644	9.100	5.096	44.408	2029 - 2030	Ofertado	5.936	8.533	8.533	7.791	9.275	5.194	45.262
	Adxudicado	5.306	7.141	6.943	7.186	7.657	5.096	39.329		Adxudicado	5.411	7.276	7.073	7.328	7.806	5.194	40.088
	%	91%	85%	83%	94%	84%	100%	89%		%	91%	85%	83%	94%	84%	100%	89%

2. - CONSIDERACIÓNS SOBRE A DECLARACIÓN DE CAPACIDADE MARCO INDICATIVA REMANENTE

As liñas que se inclúen nesta declaración son as que xa teñen acordos marco adxudicados, é dicir, as liñas do eixe Madrid-Barcelona, do eixe Madrid-Levante e do eixe Madrid-Sur. Para permitir coñecer a evolución da capacidade marco adxudicada e a dispoñible, realízase unha proxección dos próximos 7 horarios de servizo, coincidindo aproximadamente coa duración dos acordos marco vixentes.

Existe certa variabilidade estacional e semanal nas franxas horarias reservadas nos convenios marco que xa están en vigor, tendo en conta as necesidades das distintas empresas ferroviarias asinantes. Esta variabilidade temporal é tan irregular que dificultaría poder publicar a declaración de capacidade marco dun xeito sinxelo, máis aínda cando o obxectivo é dar aos potenciais candidatos unha primeira impresión das posibilidades de establecer novos acordos marco, non unha descrición completa e detallada, que é máis propia dos axustes necesarios para planificar un Horario de Servizo.

A continuación publícase a Declaración de Capacidad Marco Indicativa Remanente por Eixes.

EIXE 12.- MADRID - BARCELONA (SENTIDO BARCELONA)

PERÍODO DE CONTROL	DE HORARIO DE SERVICIO 2022-2023 A HORARIO DE SERVICIO 2025-2026							
	SUCOS	DÍA DE LA SEMANA DISPONIBLE						
		L	M	ME	X	V	S	D
6:00	1						S	D
	1							D
7:00	1						S	D
8:00	1							D
9:00	1							D
10:00	1						S	D
	1							D
11:00	1							D
12:00	1	L					S	D
	1							D
14:00	2						S	
15:00	1						S	D
	1						S	
16:00	1						S	
18:00	2						S	
19:00	2						S	
20:00	1						S	
21:00	1						S	
TOTAL		1					15	11

PERÍODO DE CONTROL	DE HORARIO DE SERVICIO 2022-2023 A HORARIO DE SERVICIO 2025-2026							
	SUCOS	DÍA DE LA SEMANA DISPONIBLE						
		L	M	ME	X	V	S	D
6:00	1						S	D
	1							D
8:00	1							D
9:00	1							D
10:00	1						S	D
	1							D
11:00	1							D
12:00	1	L					S	D
	1							D
14:00	2						S	
15:00								
	1						S	
16:00	1						S	
18:00	2						S	
19:00	1						S	
20:00	1						S	
21:00	1						S	
TOTAL		1					12	9

EIXE 12.- MADRID - BARCELONA (SENTIDO MADRID)

PERÍODO DE CONTROL	DE HORARIO DE SERVICIO 2022-2023 A HORARIO DE SERVICIO 2025-2026							
	SUCOS	DÍA DE LA SEMANA DISPONIBLE						
		L	M	ME	X	V	S	D
6:00	1						S	D
	2							D
8:00	1						S	D
	1							D
9:00	1							D
11:00	1							D
13:00	1							D
	1						S	
14:00	1	L	M				S	D
15:00	1						S	D
	1						S	
17:00	2						S	
18:00	2						S	
19:00	1						S	
20:00	1	L	M				S	D
21:00	1						S	
TOTAL		2	2				13	11

PERÍODO DE CONTROL	DE HORARIO DE SERVICIO 2026-2027 A HORARIO DE SERVICIO 2029-2030							
	SUCOS	DÍA DE LA SEMANA DISPONIBLE						
		L	M	ME	X	V	S	D
6:00	1						S	D
	2							D
8:00	1						S	D
	1							D
9:00	1							D
11:00	1							D
13:00	1							D
	1						S	
14:00	1						S	D
15:00	1						S	D
	1						S	
17:00	1						S	
18:00	2						S	
19:00	1						S	
20:00	1	L	M				S	D
21:00	1						S	
TOTAL		1	1				12	11

EIXE 13.- MADRID ESTE (SENTIDO ESTE)

PERÍODO DE CONTROL	DE HORARIO DE SERVICIO 2022-2023 A HORARIO DE SERVICIO 2025-2026								
	DESTINO	SUCOS	DÍA DE LA SEMANA DISPONIBLE						
			L	M	ME	X	V	S	D
6:00	VAL	1						S	D
	AL	1						S	D
7:00	AL	1	L	M	ME	X	V		
8:00	VAL	1					V	S	D
	AL	1							D
9:00	AL	1						S	D
15:00	VAL	1					V	S	D
	AL	1						S	D
	AL	1	L	M	ME	X	V	S	D
16:00	AL	1						S	
17:00	AL	1						S	D
18:00	AL	1	L	M	ME	X	V		
19:00	AL	1							D
21:00	AL	2						S	
TOTAL			3	3	3	3	5	11	10

EIXE 13.- MADRID ESTE (SENTIDO MADRID)

PERIODO DE CONTROL	DE HORARIO DE SERVICIO 2026-2027 A HORARIO DE SERVICIO 2029-2030								
	ORIXE	SUCOS	DÍA DE LA SEMANA DISPONIBLE						
			L	M	ME	X	V	S	D
6:00	VAL	1						S	D
	AL	1						S	D
7:00	AL	1							D
8:00	AL	1					V	S	D
10:00	AL	1						S	D
11:00	VAL	1						S	D
	AL	1	L	M	ME	X	V	S	D
13:00	AL	1					V	S	D
16:00	AL	1					V	S	D
17:00	AL	1	L	M	ME	X			
18:00	AL	1					V	S	D
	VAL	1						S	
19:00	VAL	1					V	S	
21:00	AL	1	L	M	ME	X	V	S	D
TOTAL			3	3	3	3	7	12	11

EIXE 14.- MADRID SUR (SENTIDO SUR)

PERÍODO DE CONTROL	DE HORARIO DE SERVICIO 2022-2023 A HORARIO DE SERVICIO 2025-2026								
	DESTINO	SUCOS	DÍA DE LA SEMANA DISPONIBLE						
			L	M	ME	X	V	S	D
6:00	SV	1						S	D
8:00	SV	1							D
	SV	1					V	S	D
9:00	MA	1					V	S	D
10:00	SV	1							D
11:00	MA	1							D
12:00	SV	1	L	M	ME	J	V	S	D
13:00	SV	1						S	
15:00	SV	1						S	
16:00	SV	1						S	
18:00	SV	1	L	M	ME		V	S	D
19:00	MA	1						S	
	MA	1	L	M	ME	J	V	S	D
TOTAL			3	3	3	2	5	10	9

EIXE 14.- MADRID SUR (SENTIDO MADRID)

PERIODO DE CONTROL	DE HORARIO DE SERVICIO 2026-2027 A HORARIO DE SERVICIO 2029-2030								
	ORIXE	SUCOS	DÍA DE LA SEMANA DISPONIBLE						
			L	M	ME	X	V	S	D
6:00	MA	1					V	S	D
7:00	SV	1						S	D
8:00	SV	1							D
9:00	MA	1						S	D
	SV	1						S	D
10:00	SV	1							D
11:00	SV	1	L	M	ME	J	V	S	D
13:00	SV	1	L	M	ME	J	V	S	D
	SV	1						S	
15:00	SV	1						S	
	MA	1						S	
16:00	SV	1						S	
18:00	SV	1						S	D
19:00	SV	1	L	M				S	
	MA	1	L	M	ME	J	V	S	D
TOTAL			4	4	3	3	4	13	10

SOLICITUDE DE CAPACIDADE MARCO INDICATIVA REMANENTE

A solicitude de acordo marco poderá ser presentada por calquera empresa ferroviaria ou candidato que cumpra os requisitos establecidos no apartado 2.2 do Capítulo 2, así como por calquera empresa ou candidato que xustifique documentalmente que, no momento de formular a solicitude, se atopa en o proceso de obtención da licenza de empresa ferroviaria ou da habilitación específica, aínda que, en ambos os casos, deberán dispoñer da correspondente licenza ou habilitación antes de asinar un Acordo Marco.

Os candidatos deberán solicitar soamente a capacidade marco que realmente necesiten de acordo co seu plan comercial, debendo cumprirse para estes efectos o estipulado no Artigo 38 da Lei 38/2015, así como no Artigo 15 da Orde FOM 897/2005.

O artigo 17.3 da Orde FOM/897/2005, do 7 de abril, prevé que a capacidade se poderá repartir de forma que non recaia toda nunha mesma empresa, senón que asegure que outros interesados tamén teñan acceso: Os regulamentos e criterios que, de conformidade co disposto no Artigo 11 da citada Orde FOM, se aplicarán no caso de infraestrutura conxestionada, para a adxudicación de capacidade, figuran na Declaración sobre a Rede. O Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, no caso de infraestrutura conxestionada, poderá modular a aplicación dos estritos criterios de adxudicación previstos no Artigo 11 co obxecto de garantir, na maior medida posible, o acceso a todos os candidatos que teñan solicitada a adxudicación de capacidade.

Por este motivo, e de acordo coa Resolución STP/DTSP/032/19 da CNMC, debe ser un criterio prioritario do mecanismo de asignación de capacidade garantir o acceso de todos os candidatos, priorizando a entrada de novos operadores e, en particular, dos solicitantes non adxudicatarios de capacidade marco no proceso iniciado o 31 de outubro de 2019, segundo a capacidade dispoñible.

Na solicitude do acordo marco deberá figurar a solicitude concreta de sucos entre as dispoñibles, diferenciando a solicitude por horarios de servizo e días da semana, que será o que figurará no acordo marco e que servirá como base para adxudicar a capacidade marco indicativa remanente. Dentro da fase de coordinación do Acordo Marco, de acordo co Regulamento de Execución UE 2016/545, poderán realizarse modificacións que, unha vez analizada a súa viabilidade e sempre que non sexan significativas, poderán incorporarse ao mesmo.

A capacidade asignada mediante acordos marco considerarase reservada polo administrador de infraestrutura, e a partir dese momento despregaranse sobre a mesma os efectos previstos no Artigo 38 da Lei 38/2015 e no Artigo 4 da Orde FOM 897/2005 nos casos de conxestión de infraestruturas.

A oferta de capacidade marco indicativa remanente está suxeita a un modelo de funcionamento razoable e optimizado en canto a velocidades dos trens, paradas e estacionamentos, apartado de trens e rotacións. Estas características das capacidades deberán acordarse entre o administrador de infraestruturas e os candidatos en todos os Horarios de Servizo.

CALENDARIO PARA O PERÍODO 2020-2030

Coa capacidade marco indicativa remanente actual non se establece ningún calendario de solicitudes. Os candidatos interesados poderán actuar conforme o artigo 5.2 do Regulamento de Execución UE 2016/545. Non obstante, Adif-Alta Velocidade resérvase o dereito a establecer un calendario de solicitude se se producen cambios significativos na capacidade marco dispoñible.

DOCUMENTACIÓN A ACHEGAR

Os candidatos deberán xustificar documentalmente os seguintes apartados:

a) Documentación relativa á capacidade técnica da oferta

Cada candidato solicitará a capacidade marco remanente dos eixes que desexe, debendo seleccionar os sucros desexados, co período e días da semana de vixencia. Á súa vez, o administrador precisa coñecer a viabilidade técnica dos sucros solicitados, tendo en conta especialmente os trens que se destinan en cada momento á súa execución.

b) Plan de Operacións

Este plan conterá os seguintes epígrafes:

- Descrición xeral do Plan para o período solicitado
- Recursos dispoñibles (trens, persoal e instalacións necesarias)
- Evolución da operación detallando o inicio dos servizos e a incorporación de recursos anualmente
- Calquera outra información relevante que axude á comprensión do devandito Plan.

De ser o caso, resguardo de solicitude para a obtención de licenza de empresa ferroviaria ou habilitación.

c) Documentación relativa á capacidade financeira para facer fronte ás súas obrigas presentes e futuras

- Composición societaria.
- Plan económico financeiro (desde o inicio da actividade ata a finalización do acordo marco solicitado), incluíndo a súa capacidade financeira e as fontes de financiamento coas que conta a sociedade.
- Certificado de estar ao corrente de pagamentos coa Axencia Tributaria e coa Seguridade Social.
- Informe coas contas previstas do último exercicio contable
- Declaración responsable de formar ou non formar parte do grupo societario ao que se refire o Artigo 42 do Código de Comercio.

En canto á capacidade financeira, deberá xustificarse presentando unha carta de compromiso que apoie e garanta o plan económico financeiro asinado polo candidato e todos os seus accionistas.



Con carácter previo á prestación dos servizos de transporte ferroviario e co fin de acreditar a cobertura da responsabilidade civil que puidese ser esixible para o exercicio da actividade de prestación de servizos de transporte ferroviario de viaxeiros, será necesario aportar a póliza co seu condicionado xeral, particular e especial, ao obxecto de examinar a mesma ao abeiro do disposto no Artigo 63 do Regulamento do Sector Ferroviario, así como o certificado de estar ao corrente no pagamento da citada póliza de seguro. Así mesmo, será necesario achegar unha declaración responsable co compromiso de formalizar unha póliza que cubra as garantías esixidas no seguro obrigatorio de viaxeiros.

d) Documentación relativa á redución da pegada de carbono

- a. O cálculo da súa pegada de carbono para os ámbitos 1 e 2 derivada dos tráficos ferroviarios, conforme as normas UNE-EN ISO 14064 e UNE-EN 16258.
- b. Un plan de redución da pegada de carbono ata a finalización do seu acordo marco, que inclúa a medición da redución realizada, tanto en termos puntuais como absolutos.

Tanto o cálculo mencionado no apartado a) como o correspondente á medición da redución referida no apartado b) deberá ser verificada en última instancia por unha entidade independente debidamente acreditada a tal efecto.

RESOLUCIÓN DE ADXUDICACIÓN DA CAPACIDADE MARCO REMANENTE

De conformidade co disposto nos Artigos 6 e 11 do Regulamento de Execución UE 2016/545.

MODO DE PRESENTACIÓN DA SOLICITUDE

O envío da documentación realizarase por medios telemáticos á sede electrónica de ADIF-Alta Velocidad: <https://sede.adifaltavelocidad.gob.es>

As propostas presentaranse redactadas en idioma español ou, de ser o caso, acompañadas dunha tradución xurada (primando esta última en caso de dúbida ou discrepancia). O incumprimento deste requisito comportará a desestimación da proposición presentada polo candidato.

Para todos os eventos de comunicación, o administrador de infraestruturas ferroviarias comunicárase cos candidatos a través da sede electrónica. Así mesmo, os candidatos deberán comunicarse co administrador de infraestruturas ferroviarias a través da Sede electrónica de Adif-Alta Velocidade.

As persoas que comparezan ou asinen propostas en nome doutra persoa, presentarán poder suficiente para o efecto e fotocopia compulsada do seu DNI ou do que, se é o caso, o substitúa regulamentariamente. O poder deberá estar inscrito no Rexistro Mercantil. Se se trata dun poder para un acto concreto, non será necesaria a inscrición no Rexistro Mercantil.

Todos os documentos que se presenten deberán ser orixinais ou ter a consideración de auténticos segundo a lexislación vixente.

No caso de que exista discrepancia entre a información contida nos distintos documentos, prevalecerá, en todo caso, a información contida no Plan de Operacións e no Excel adxunto á solicitude.

Os candidatos poderán designar como confidenciais algún ou algúns dos documentos achegados. Esta circunstancia deberá quedar claramente reflectida (sobreimpresa cunha marca de auga, no encabezamento ou na marxe de cada folio) no propio documento designado como tal. A confidencialidade non poderá estenderse a todo o contido da solicitude do adxudicatario. Só poderá estenderse aos documentos que teñan unha difusión restrinxida e, en ningún caso, aos documentos que sexan publicamente accesibles ou ás partes esenciais da solicitude, respectando en todo caso o disposto no Regulamento UE 2016/679, do Parlamento Europeo e do Consello, do 27 de abril de 2016, relativo á protección das persoas físicas no que respecta ao tratamento de datos de carácter persoal e á libre circulación destes, e na Lei orgánica 3/2018, do 5 de decembro, de Protección de Datos de Carácter Persoal e garantía dos dereitos dixitais, así como a súa normativa complementaria, e logo de proceder á apertura das solicitudes respectarase en todo momento a confidencialidade dos solicitantes, garantindo a custodia da documentación.

No caso de que a solicitude non reúna os requisitos establecidos no Artigo 66 da Lei 39/2015, do 1 de outubro, do Procedemento Administrativo Común das Administracións Públicas, requirirase ao candidato que, nun prazo de 10 días, corrixa a falta ou achegue os documentos preceptivos, coa indicación de que, se así non o fixese, considerárase desistida a súa petición e dítarase a correspondente resolución ao afecto.

Os Acordos Marco que se establezan regularanse de acordo co modelo de contrato establecido no Anexo I.



Anexo M

Procedemento Autoconsumo

PROCEDEMENTO PARA A SOLICITUDE DE PARTICIPACIÓN DE INSTALACIÓNS DE PRODUCCIÓN OU XERACIÓN CONECTADAS A TRAVÉS DE REDE E VINCULADAS AOS OPERADORES FERROVIARIOS NO AUTOCONSUMO DE ENERXÍA ELÉCTRICA ASOCIADO A PUNTOS DE CONSUMO DE USO DE TRACCIÓN DA REDE FERROVIARIA DE INTERESE XERAL (RFIG) XESTIONADOS POR ADIF-ALTA VELOCIDADE

INTRODUCCIÓN

No marco da transición enerxética con obxectivos de descarbonización da economía establecidos e vinculantes para 2030 e 2050, a nivel internacional, a Asemblea Xeral das Nacións Unidas aprobou en setembro de 2015 a Axenda 2030 para o Desenvolvemento Sostible. Esta Axenda conta con 17 Obxectivos de Desenvolvemento Sostible (ODS). A nivel nacional, España declarou en xaneiro de 2020 a emerxencia climática, e en marzo dese mesmo ano presentou á Comisión Europea un ambicioso Plan Nacional Integrado de Enerxía e Clima (PNIEC), cunha visión a longo prazo do camiño cara á neutralidade climática coa aprobación da Estratexia de Descarbonización a Longo Prazo (ELP) con horizonte 2050.

Os traballos recollidos neste procedemento regulado enmárcanse dentro das actuacións necesarias que as entidades públicas empresariais Administrador de Infraestruturas Ferroviarias (en diante ADIF) e Administrador de Infraestruturas Ferroviarias Alta Velocidade (ADIF-ALTA VELOCIDADE, en diante ADIF AV) han desenvolver co obxectivo de impulsar o despregamento da xeración renovable asociada á infraestrutura ferroviaria mediante o fomento do uso e integración de enerxías renovables para instalacións acollidas ás modalidades de autoconsumo procedentes de enerxías renovables (solar fotovoltaica ou eólica), que propicien un aforro enerxético, reduzan a dependencia exterior do sistema eléctrico, unha maior eficiencia enerxética por menores perdas do sistema eléctrico, se liberen certificados de garantías de orixe, e se contribúa significativamente a cumprir os acordos internacionais en materia ambiental.

2. - OBXECTO

O presente documento ten por obxecto establecer un proceso regulado para a tramitación de solicitudes de participación en autoconsumo de enerxía eléctrica de tracción nos puntos de subministración da RFIG xestionados por ADIF AV, por parte de Instalacións de Producción ou Xeración (en diante, instalación(s)) de enerxía renovable, conectados a través dunha rede vinculada aos operadores ferroviarios.

Os operadores ferroviarios que poderán optar a este procedemento serán os que teñan capacidade adxudicada no tramo de liña alimentado pola subestación na que se pretende conectar a instalación, ou con capacidade marco reservada en próximos anos (coincidindo coa entrada en produción da instalación) no citado tramo. Para acreditar esta circunstancia, deberá achegarse unha declaración responsable do operador ferroviario que xustifique o seu cumprimento. En calquera caso, é condición necesaria que durante todo o período de participación da instalación no punto de consumo propiedade de ADIF AV exista un consumo eléctrico de tracción asociado ás circulacións dese operador nese punto de consumo.

A modalidade de autoconsumo será sempre de AUTOCONSUMO(S) CON EXCEDENTE NON ACOLLIDA A COMPENSACIÓN coa súa conexión A TRAVÉS DE REDE (sempre que as instalacións cumpran os criterios esixidos para instalacións próximas a través da rede segundo o Real Decreto 244/2019, do 5 de abril, e as súas posteriores modificacións, polo que se regulan as condicións administrativas, técnicas e económicas do autoconsumo de enerxía eléctrica ou normativa que o substitúa). En todo caso, a concesión da

modalidade de autoconsumo será potestade final do distribuidor ou transportista da rede de conexión, que será o responsable da súa autorización.

Este procedemento regulará a relación entre ADIF AV e o operador solicitante para participar no autoconsumo a través da rede no que se refire á enerxía autoconsumida por ADIF AV da(s) instalación(s) vinculada(s) a dito operador. Queda excluído deste procedemento todo o relacionado co excedente de enerxía, que non será obxecto de tratamento, xestión ou responsabilidade de ADIF AV en ningún caso.

A conexión a través da rede interna de ADIF/ADIF AV non é obxecto deste procedemento.

En calquera caso, a instalación, mantemento e operación da instalación non será responsabilidade de ADIF/ADIF AV en ningún caso.

3. - MARCO DE REFERENCIA

O marco de referencia para a definición deste proceso é:

- Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario (LSF).
- Real Decreto 2387/2004, do 30 de decembro, polo que se aproba o Regulamento do Sector Ferroviario.
- Real Decreto 1044/2013, do 27 de decembro, polo que se aproba o Estatuto da Entidade Pública Empresarial Adif-Alta Velocidade.
- Lei 31/1995, do 8 de novembro, de Prevención de Riscos Laborais e no seu desenvolvemento no Real Decreto 171/2004, do 30 de xaneiro, polo que se desenvolve o artigo 24 da Lei 31/1995, do 8 de novembro, de Prevención de Riscos Laborais, en materia de coordinación de actividades empresariais.
- Lei 33/2003, do 3 de novembro, de Patrimonio das Administracións Públicas.
- Real Decreto-lei 23/2020, do 23 de xuño, polo que se aproban medidas en materia de enerxía e noutros ámbitos para a reactivación económica.
- Lei 24/2013, do 26 de decembro, do Sector Eléctrico.
- Real Decreto 1183/2020, do 29 de decembro, de acceso e conexión ás redes de transporte e distribución de enerxía eléctrica ("RD 1183/2020").
- Real Decreto 244/2019, do 5 de abril, polo que se regulan as condicións administrativas, técnicas e económicas do autoconsumo de enerxía eléctrica ("RD 244/2019").
- Real Decreto 900/2015, do 9 de outubro, polo que se regulan as condicións administrativas, técnicas e económicas das modalidades de subministración de enerxía eléctrica con autoconsumo e de produción con autoconsumo ("RD 900/2015").
- Real Decreto-lei 29/2021, do 21 de decembro, polo que se adoptan medidas urxentes no ámbito enerxético para o fomento da mobilidade eléctrica, o autoconsumo e o despregamento de enerxías renovables.
- Real Decreto-lei 6/2022, do 29 de marzo, polo que se adoptan medidas urxentes no marco do Plan Nacional de resposta ás consecuencias económicas e sociais da guerra en Ucraína.
- Real Decreto-lei 18/2022, do 18 de outubro, polo que se aproban medidas de reforzo para a protección dos consumidores de enerxía e de contribución á redución do consumo de gas natural en aplicación do "Plan +seguridade para a túa enerxía (+SE)".
- Real Decreto-lei 20/2022, do 27 de decembro, de medidas de dar resposta ás consecuencias económicas e sociais da Guerra de Ucraína e de apoio á reconstrución da illa da Palma e a outras situacións de vulnerabilidade.
- Lei 39/2015 do Procedemento Administrativo Común das Administracións Públicas.
- Normativa autonómica de aplicación en función da localización das subestacións, se é o caso.

4. - ÁMBITO DE APLICACIÓN E ALCANCE

Este procedemento será de aplicación para a realización e tramitación de solicitudes por parte dos operadores ferroviarios para a participación no autoconsumo de enerxía eléctrica de tracción nos puntos de subministración da RFIG xestionados por ADIF AV mediante Instalacións de Producción ou Xeración de enerxía renovable vinculadas aos devanditos operadores ferroviarios, cuxa conexión se realiza a través de rede.

En xeral, as instalacións a través de rede asociadas a un punto de subministración inxectan toda a enerxía xerada directamente na rede de transporte ou distribución. En función do consumo do punto de subministración asociado, parte da enerxía inxectada será considerada polo distribuidor como "enerxía autoconsumida" polo punto de consumo ao que se asocie a instalación, e o resto da enerxía inxectada na rede considerarase como "enerxía excedentaria". Este procedemento, en consecuencia, regulará a relación entre ADIF AV e o operador solicitante de participar no autoconsumo a través da rede no que se refire exclusivamente á enerxía autoconsumida por ADIF AV. Polo tanto, quedan excluídos deste procedemento todos os aspectos relacionados cos excedentes de enerxía, que non serán obxecto de tratamento nin xestión nin responsabilidade de ADIF AV en ningún caso.

Os operadores ferroviarios solicitantes deberán ter en conta que as instalacións deberán cumprir todos os requisitos xerais establecidos na lexislación vixente (RD 244/2019 e posteriores modificacións) para participar no autoconsumo de ADIF AV na modalidade CON EXCEDENTES NON ACOLLIDA A COMPENSACIÓN coa súa instalación PRÓXIMA A TRAVÉS DE REDE. As instalacións asociadas e puntos de subministración deberán cumprir os requisitos técnicos, de operación e de intercambio de información contidos na normativa do sector eléctrico e nos regulamentos de calidade e seguridade industrial nacionais e europeos que lles resulten de aplicación, así como as condicións técnicas que indique a Rede Eléctrica de España (REE) ou a compañía distribuidora, segundo o caso.

As instalacións deberán dispoñer dun punto de medida homologado (contador) no punto fronteira coa rede de distribución ou transporte (REE), segundo esixa a normativa. ADIF AV disporá dos parámetros de comunicación que lle permitan telemedir en modo lectura dende o seu concentrador Secundario.

O produtor e titular da instalación será quen apareza inscrito como produtor no Rexistro Administrativo de Instalacións de Producción de Enerxía Eléctrica (RAIPRE) e, polo tanto, quen realizará a xestión do excedente de enerxía. Neste caso, e de conformidade co disposto no RD 244/2019, do 5 de abril, polo que se regulan as condicións administrativas, técnicas e económicas de autoconsumo de enerxía eléctrica, o titular da instalación deberá obter o correspondente permiso de acceso e conexión para a instalación, informar ao distribuidor ou REE, segundo o caso, dos CUPS de consumo de ADIF AV que se van asociar á instalación así como dos requisitos adicionais que lle poidan ser requiridos tanto polo distribuidor ou transportista como pola Administración competente.

ADIF AV está obrigado a realizar os trámites necesarios ante o distribuidor ou transportista que solicite a modificación do contrato de peaxe para o paso á modalidade de autoconsumo nos(s) CUPS indicado(s) na solicitude do operador ferroviario. En todo caso, o operador ferroviario asumirá os custos derivados da devandita solicitude en que ADIF AV incorra a petición dos diferentes organismos do sector eléctrico.

Todos os operadores ferroviarios que demanden enerxía eléctrica nun punto de consumo de tracción, nos termos expostos no apartado 2 "Obxecto" deste procedemento, terán dereito a participar no seu autoconsumo.

No caso de que exista máis dunha instalación participando no autoconsumo de un mesmo punto de subministración de tracción, ADIF-Alta Velocidade establecerá porcentaxes de participación de cada instalación sobre a enerxía autoconsumida, segundo a normativa do sector eléctrico vixente nese momento, o que será comunicado ao distribuidor para que teñan efecto a partir do momento en que vaian entrando a participar do autoconsumo do dito punto cada unha das instalacións. Desta forma, se entre todas as instalacións a enerxía inxectada á rede é superior á enerxía consumida por ADIF AV nesa hora, o distribuidor terá en conta os % de asignación de cada instalación para o seu cómputo na "enerxía autoconsumida". Esta porcentaxe de participación será calculada por ADIF AV en función da potencia instalada na instalación asociada a un punto de consumo AV ADIF en réxime de autoconsumo, independentemente de cando se asociou a instalación ao autoconsumo de ADIF AV. Así mesmo, estas porcentaxes de participación poderán ser revisadas a petición dos operadores ou por iniciativa de ADIF AV.

No caso de que unha instalación fose participada por varios operadores ferroviarios colectivamente, estes estarán obrigados a comunicar a ADIF AV as porcentaxes de participación de cada un deles na dita instalación. ADIF-Alta Velocidade aplicará estas porcentaxes á enerxía autoconsumida que proceda da devandita instalación publicada polo distribuidor, asignando a cada operador a enerxía autoconsumida mensual que resulte.

No caso de que o carácter de consumidor recaia, tras unha modificación lexislativa, na figura do operador ferroviario, este último terá a facultade de deixar sen efecto as consecuencias derivadas de terse acollido ao presente procedemento e de que a súa solicitude teña sido aceptada. En todo caso, o operador ferroviario resarcirá a ADIF AV dos gastos derivados da solicitude en que incorrese ata o momento da renuncia e que, de conformidade co establecido neste procedemento, o operador ferroviario deba ter asumido, sen que ADIF AV deba pagar indemnización ningunha ao operador.

O procedemento consta de 3 fases, que se detallan a continuación:

1. Inicialmente, o operador ferroviario correspondente formulará a solicitude a ADIF AV, quen analizará o cumprimento dos requisitos establecidos no procedemento da solicitude e, logo da súa validación e aceptación, comunicará ao operador ferroviario nun prazo máximo de 15 días útiles da súa conformidade á asociación da futura instalación ao punto de consumo titularidade de ADIF AV.
2. Unha vez emitida a aceptación da solicitude do operador, no momento en que sexa necesario e a petición do operador ferroviario, ADIF AV realizará os trámites necesarios co distribuidor ou transportista solicitando a modificación do contrato de peaxe para o paso á modalidade de autoconsumo nos CUPS indicados no solicitude do operador ferroviario.
3. Unha vez que o distribuidor confirme a data de inicio da participación da instalación na modalidade de autoconsumo con excedentes non acollidos a compensación, iniciárase o proceso de liquidación da enerxía autoconsumida por ADIF AV ante o operador ferroviario. No caso de que xa existise(n) outra(s) instalación(s) de outros operadores, comezará a aplicarse a porcentaxe de participación de cada instalación no autoconsumo de ADIF AV.

5. - CONDICIÓN ECONÓMICAS

No caso de que ADIF AV resolva favorablemente a solicitude de participación dunha instalación vinculada a un operador conectado a través de rede no Autoconsumo dun punto de consumo de uso de tracción da RFIG, o operador ferroviario asumirá calquera custo derivado da devandita solicitude na que incorra ADIF AV, incluídos os derivados dos requerimentos dos diferentes organismos do sector eléctrico.

ADIF AV non asumirá ningún custo que se lle puidese ocasionar como consecuencia da petición e implantación da instalación, sendo estes, entre outros, os relacionados coa operación, mantemento ou calquera outro custo asociado ás instalacións, xa que estas últimas non son responsabilidade de ADIF AV segundo o indicado anteriormente, nin os custos futuros de tramitación que se requiran para adaptar as instalacións de conexión das instalacións aos futuros cambios normativos. Así mesmo, ADIF AV non asumirá ningún custo nin responsabilidade asociado á xestión dos excedentes de enerxía, dado que a súa xestión non corresponde a ADIF AV.

O distribuidor asociará, segundo o establecido na normativa vixente, de maneira horaria, que parte da enerxía inxectada se considera enerxía autoconsumida por ADIF AV. ADIF AV asignará a cada operador ferroviario a enerxía autoconsumida da súa instalación, facturándolle o resto da enerxía consumida, é dicir, a enerxía neta consumida logo da asignación do autoconsumo acordo de co establecido nesta Declaración sobre a Rede. ADIF-Alta Velocidade quedará exenta de calquera responsabilidade no caso de que o distribuidor non puidese destinar a enerxía xerada como autoconsumo de ADIF-Alta Velocidade por calquera motivo, entre os que podería estar que a subestación de ADIF estivese en estado de descargo e non existise demanda por ela.

Tendo en conta que a solicitude dun operador ferroviario para a cesión da instalación vinculada a el a un punto de subministración titularidade de ADIF AV terá como obxecto final o consumo que realicen os seus trens, o devandito operador terá en consideración que a autoliquidación enerxética mensual consumida por ADIF AV que proceda da súa instalación, en ningún caso poderá ser superior á enerxía total que consuman os seus trens na rede (Alta Velocidade, Convencional ou RAM) á que pertenza o punto de consumo, dentro do período de facturación da subministración de corrente de tracción ADIF AV (establecida á data actual no mes natural). No caso de que, nese período facturación, o total da enerxía autoconsumida asociada a todas as instalacións dun operador concreto nunha determinada rede (Alta Velocidade, Convencional ou RAM) fose superior á enerxía consumida polo mesmo na dita rede no período de facturación de ADIF AV, este perderá o devandito exceso, quedando en poder de ADIF AV sen que teña que pagar nada. Este exceso de enerxía autoconsumida será asignado por ADIF AV ao balance económico que determine as tarifas da declaración sobre a citada rede nese período de facturación. ADIF-Alta Velocidade analizará e desenvolverá o sistema para que esta limitación á enerxía autoconsumida que proporciona cada operador se poida realizar a nivel de punto de subministración.

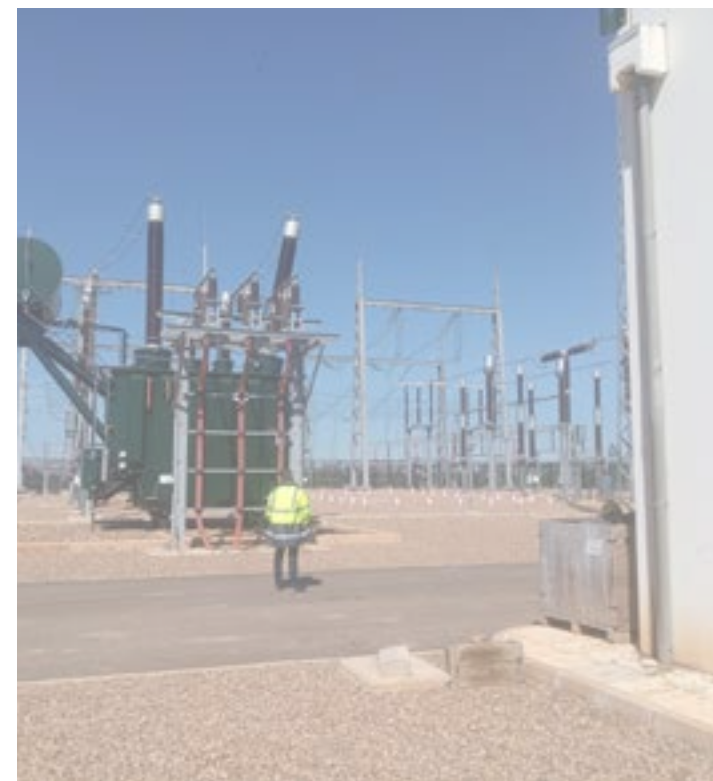
Adicionalmente, e para que non se vexa afectado o prezo medio da enerxía, ADIF AV liquidará aos operadores aos que teña asignado o autoconsumo de ADIF AV, o valor económico da diferenza entre o prezo medio de subministración que tería resultado de ser demandada a enerxía directamente ao comercializador (*), e o prezo medio real de subministración incorrido por ADIF AV (**), aplicando a dita diferenza de prezos á enerxía neta consumida por ADIF-Alta Velocidade, é dicir, tras a asignación do autoconsumo asignado a cada operador. Adicionalmente, esta liquidación incluírá o custo que reciba ADIF AV como concepto de termo enerxético por peaxes e cargos en relación coa enerxía autoconsumida. No caso de que exista máis dun operador participando no autoconsumo de ADIF AV, esta liquidación imputarase a cada un deles en función da porcentaxe de asignación na participación de autoconsumo que teña cada un. Esta liquidación será incorporada por ADIF AV no cálculo do prezo medio a facturar aos operadores ferroviarios, garantindo así que o devandito prezo medio da enerxía non se verá afectado en comparación co que se tería obtido se non se houbo recoñecido o autoconsumo xerado pola instalación asociada. Esta liquidación realizarase mensualmente.

(*) calculado como o cociente entre os custos teóricos que terían resultado sen a existencia do autoconsumo ao que se restaría a valoración económica do exceso de autoconsumo non asignado aos operadores, e a enerxía demandada por ADIF AV tras a aplicación do freo.

(**) calculado como o cociente entre os custos reais e a enerxía demandada por ADIF AV tras a aplicación do freo e do autoconsumo recoñecido aos operadores.

No caso de que existan varios puntos de consumo próximos á instalación eléctrica (por exemplo, no caso de subestacións de tracción con dobres acometidas), o operador ferroviario poderá solicitar a participación da instalación nos dous puntos de subministración, baixo a figura do autoconsumo colectivo.

A participación das instalacións dos operadores ferroviarios no autoconsumo de ADIF AV non poderá afectar ás condicións económicas que os operadores ferroviarios teñan recoñecidas en materia de freo rexenerativo. Na data de elaboración e aprobación deste procedemento existe a confirmación por parte dos distribuidores, como encargados da lectura, da compatibilidade da aplicación do freo rexenerativo e o autoconsumo sempre que sexa por unha instalación PRÓXIMA A TRAVÉS DA REDE. Se esta condición variase, a aplicación do freo rexenerativo prevalecerá sobre o autoconsumo.



6. - FORMULACIÓN DE SOLICITUDE

6.1. DOCUMENTACIÓN ADMINISTRATIVA

Os solicitantes deberán xustificar documentalmente os seguintes apartados:

6.1.1. DOCUMENTOS ACREDITATIVOS DA CAPACIDADE DE OBRAR

A capacidade de obrar dos empresarios españois acreditarase mediante escritura, documentos de constitución, estatutos ou acta fundacional que conterán as normas polas que se regula a súa actividade, inscritos, se é o caso, no correspondente Rexistro Oficial.

6.1.2. DOCUMENTOS QUE ACREDITEN, SE É O CASO, A REPRESENTACIÓN

As persoas que comparezan ou asinen propostas en nome doutra persoa, presentarán poder suficiente para o efecto e fotocopia compulsada do seu DNI ou do que, se é o caso, o substitúa regulamentariamente. O poder deberá estar inscrito no Rexistro Mercantil. Se se trata dun poder para un acto concreto, non é necesaria a inscrición no Rexistro Mercantil, de conformidade co artigo 94.1.5 do Regulamento do Rexistro Mercantil. Para os efectos de notificacións, a persoa titular da representación será a interlocutora ante ADIF / ADIF-AV en todo o relacionado coa oferta presentada.

6.1.3. DOCUMENTACIÓN ACREDITATIVA DA SOLVENCIA TÉCNICA

O operador ferroviario pode optar por ser o titular da instalación ou non. Para estes efectos, a titularidade debe entenderse como un concepto administrativo ou eléctrico, referido á titularidade das autorizacións administrativas e á inscrición da instalación no Rexistro Administrativo de instalacións de produción de enerxía eléctrica.

- a) No caso de que o operador sexa titular das instalacións, os solicitantes deberán presentar unha declaración responsable de que cumpren ou cumprirán polo menos un dos seguintes medios:
 - 1. Ter desempeñado a actividade de produción de enerxía eléctrica durante, polo menos, os tres últimos anos.
 - 2. Que a actividade de enerxía se desenvolva a través dunha empresa que teña entre os seus accionistas polo menos un socio que participe no capital social cunha porcentaxe igual ou superior ao 25%, e que poida acreditar a súa experiencia nos últimos tres anos na actividade de produción de enerxía.
 - 3. Ter asinado un contrato de asistencia técnica por un período de tres anos cunha empresa que acredite experiencia na actividade de produción de enerxía.
- b) No caso de que o operador non teña a titularidade das instalacións, os solicitantes deberán presentar copia do acordo comercial ou contrato subscrito co titular da instalación, para que realice ao seu favor a produción de enerxía asociada ao autoconsumo de ADIF AV e garanta o cumprimento das condicións de autoconsumo do RD 244/2019 e da normativa sectorial aplicable. Así mesmo, xustificará que o dito titular cumpre ou cumprirá polo menos un dos puntos do apartado a).

Neste caso, non existirá ningún tipo de vinculación entre ADIF AV e o titular da instalación de produción, quedando limitada a relación, única e exclusivamente, a aquelas cuestións de carácter técnico que ADIF AV considere necesario abordar para protexer as súas instalacións e en todo caso garantir o adecuado funcionamento do sistema ferroviario. De producirse unha modificación legal que impuxese o establecemento dalgún tipo de vinculación, buscarase unha solución xurídica que permita que esta sexa entre ADIF AV e o operador ferroviario. De non ser posible, o operador responderá xurídica e economicamente ante as consecuencias prexudiciais que a actuación do titular puidesen ocasionar a ADIF AV.

ADIF AV non asumirá ningunha responsabilidade derivada das incidencias que puidesen derivarse do contrato co titular das instalacións, incluíndo entre elas a interrupción do funcionamento da instalación, incidencias contractuais co titular, ou incidencias que poidan existir entre o titular e a compañía eléctrica en relación ao excedente de enerxía. Todo iso sen prexuízo de que ADIF AV poida reclamar os danos e perdas, directos ou indirectos, que se poidan ocasionar como consecuencia das incidencias do contrato co titular.

6.1.4. DOCUMENTOS ACREDITATIVOS DE ESTAR EN POSESIÓN DA LICENCIA FERROVIARIA

Os solicitantes deberán acreditar que dispoñen de licenza ferroviaria e certificado de seguridade en vigor (salvo no caso de que xa estean circulando pola RFIG), así como a previsión de consumo asociado á circulación que prevé realizar no devandito tramo durante o período no que a instalación estea conectada á rede de distribución interna de ADIF ou ADIF AV.

6.1.5. DOCUMENTACIÓN ACREDITATIVA DA ADXUDICACIÓN DE CAPACIDADE – CAPACIDADE MARCO

Os aspirantes deberán achegar unha declaración responsable de ser adxudicatarios de capacidade ou capacidade marco nas liñas afectadas por este procedemento.

6.2. MODELO DE SOLICITUDE

A solicitude presentada ante ADIF AV, ademais de ir acompañada da documentación administrativa contemplada neste documento, deberá realizarse no modelo adxunto no [Anexo 1](#) a este procedemento.

Na solicitude farase referencia ao punto de consumo (CUPS) no que se solicita a participación da instalación na modalidade de autoconsumo, achegando os datos técnicos básicos da instalación. ADIF AV resérvase o dereito de solicitar calquera outra información que considere necesaria para poder valorar a aceptación da participación da instalación no punto de consumo solicitado.

6.3. MODO DE PRESENTACIÓN DA SOLICITUDE

6.3.1. SEU ELECTRÓNICA DE ADIF - ALTA VELOCIDADE

A documentación enviarase por medios telemáticos á sede electrónica de ADIF Alta Velocidade, <https://sede.adifaltavelocidad.gob.es/opencms/system/modules/sede/index> (Iniciar Nuevo Trámite-Formulario de Solicitudes, presentación de escritos y comunicaciones).

No caso da Sede Electrónica de Adif-Alta Velocidade, a capacidade total dos ficheiros por solicitude límtase a 4,5 Mb polo que, no caso de que a solicitude, escrito ou comunicación inclúa documentación anexa que supere os límites establecidos, no que respecta ao número de documentos anexos ou ao tamaño destes, pódese realizar un segundo asiento rexistral e, se for necesario, sucesivos asentos co resto da información indicando no asunto a referencia ao número de rexistro do primeiro, de forma que posteriormente se poida agrupar toda a documentación da solicitude.

Para realizar o rexistro os interesados deben dispor de DNI electrónico (no caso de que actúen a título particular) ou Certificado electrónico en vigor (no caso de que actúen a título particular ou como representantes).

Esta páxina realizará a identificación do usuario a través da plataforma Cl@ve. Será redirixido ao seu sistema de validación de identidade, facilitando varios medios de autenticación.

6.3.2. REXISTRO ELECTRÓNICO XERAL DA ADMINISTRACIÓN XERAL DO ESTADO

Alternativamente, existe a posibilidade de que os interesados poidan presentar as súas solicitudes ou escritos a través do Rexistro Electrónico Xeral da Administración Xeral do Estado: <https://reg.redsara.es>

O Rexistro Xeral Electrónico da Administración Xeral do Estado é un rexistro para a presentación de documentos para a súa tramitación ante calquera órgano administrativo da Administración Xeral do Estado, Organismo público ou Entidade vinculada ou dependente destes, en conformidade co disposto na Lei 39/2015, do 1 de outubro, do Procedemento Administrativo Común das Administracións Públicas.

Do mesmo xeito que na Sede Electrónica de Adif-Alta Velocidade, para realizar o rexistro os interesados deben dispor dun DNI electrónico (no caso de que actúen a título privado) ou dun Certificado electrónico en vigor (no caso de que actúen a título particular ou como representantes).

Esta páxina realizará a identificación do usuario a través da plataforma Cl@ve. Será redirixido ao seu sistema de validación de identidade, facilitando varios medios de autenticación.

Para navegadores que non admiten a execución de Applets Java é necesario ter instalado Autofirma.

Instrucións para completar os formularios a través do Rexistro Electrónico Xeral da Administración Xeral do Estado:

- Na casa de organismo destinatario deberán consignar a Adif-Alta Velocidade. O código DIR de Adif-Alta Velocidade é EA0008223.
- Na casa de asunto deberán indicar: Solicitudes de Análise de Puntos Públicos de Recarga Eléctrica (PRE).

Poderán achegarse ficheiros e documentos que cumpran os seguintes requisitos:

- Formato de ficheiros permitidos: pptx, jpg, jpeg, txt, xml, xsig, xlsx, odg, odt, ods, pdf, odp, png, svg, tiff, docx, rtf.
- Tamaño máximo por ficheiro: 5 Mb.
- Tamaño máximo do conxunto de ficheiros anexos: 15 Mb.
- Número máximo de documentos para anexar: 5.

No caso de que a solicitude, escrito ou comunicación inclúa documentación anexa que exceda os límites establecidos, en canto ao número de documentos anexos ou ao seu tamaño, poderase realizar un segundo asunto rexistral co resto da información indicando no seu asunto a referencia ao número de rexistro do primeiro.

6.4. FORMA DE PRESENTACIÓN DA SOLICITUDE

As propostas presentaranse redactadas en idioma español ou, de ser o caso, acompañadas dunha tradución xurada (primando esta última en caso de dúbida ou discrepancia). O incumprimento deste requisito comportará a desestimación da proposición presentada polo solicitante.

Para todos os actos de comunicación, os solicitantes deberán achegar na súa solicitude o nome ou razón social, NIF da empresa, unha conta de correo electrónico a través da cal o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias comunicará a posta en disposición das notificacións correspondentes a través da carpeta cidadá.

En canto ao cómputo de prazos, respecto das notificacións efectuadas e das solicitudes recibidas, farase segundo o disposto nos artigos 30 e 31 da Lei 39/2015, do 1 de outubro, do Procedemento Administrativo Común das Administracións Públicas.

En todo caso, os solicitantes deberán comunicarse co Administrador de Infraestruturas Ferroviarias a través da sede electrónica de ADIF Alta Velocidade ou do Rexistro

Electrónico da Administración Xeral do Estado.

Todos os documentos que se presenten deberán ser orixinais ou ter a consideración de auténticos segundo a lexislación vixente.

Os solicitantes poderán designar como confidenciais algún ou algúns dos documentos achegados. Esta circunstancia deberá quedar claramente reflectida (sobreimpresa cunha marca de auga, no encabezamento ou na marxe de cada folio) no propio documento designado como tal. A confidencialidade non poderá estenderse a todo o contido da solicitude da entidade. Só poderá estenderse aos documentos que teñan unha difusión restrinxida e, en ningún caso, aos documentos que sexan publicamente accesibles ou ás partes esenciais da solicitude, respectando en todo caso o disposto no Regulamento UE 2016/679, do Parlamento Europeo e do Consello, do 27 de abril de 2016, relativo á protección das persoas físicas no que respecta ao tratamento de datos de carácter persoal e á libre circulación destes, e na Lei orgánica 3/2018, do 5 de decembro, de Protección de Datos de Carácter Persoal e garantía dos dereitos dixitais, así como a súa normativa complementaria. Despois de proceder á apertura das solicitudes, respectarase en todo momento a confidencialidade dos solicitantes, asegurando a custodia da documentación.

Calquera consulta ou aclaración que se precise sobre este procedemento deberá realizarse a través da sede electrónica de Adif-Alta Velocidade indicada, ou ben a través do Rexistro Electrónico da Administración Xeral do Estado.

6.5. COMPROMISOS ASUMIDOS COA PRESENTACIÓN DA SOLICITUDE

A manifestación de interese en relación á participación dunha instalación de enerxía renovable (fotovoltaica ou eólica) no autoconsumo dun determinado punto de subministración (CUPS) titularidade de ADIF AV supón a asunción dos compromisos recollidos neste procedemento.

7. REVISIÓN DAS SOLICITUDES

ADIF AV levará a cabo unha verificación do cumprimento dos requisitos da documentación administrativa establecidos no apartado 6.1. ADIF AV deberá proceder á revisión da documentación da solicitude nun prazo máximo de 15 días, que poderá excederse con causa xustificada. Se a documentación non é correcta, solicitará á empresa ferroviaria que aporte a documentación necesaria, ou ben subsane o que proceda.

Unha vez revisada a documentación administrativa, ADIF AV procederá a realizar unha análise do cumprimento dos requisitos establecidos neste procedemento nun prazo máximo aproximado de un mes, no que se avaliarán as seguintes cuestións:

- Avaliación do punto de consumo e posibilidade de poder convertelo á modalidade de autoconsumo.
- Que o operador solicitante teña capacidade adxudicada no tramo de liña alimentado pola subestación na que se pretenda conectar a instalación, ou con capacidade marco reservada en próximos anos (coincidindo coa entrada en produción da instalación) no citado apartado.

8. RESOLUCIÓN DA SOLICITUDE

Unha vez realizada a análise da solicitude e o cumprimento dos requisitos, ditarase Resolución de ADIF AV pola que se autoriza a participación da instalación ou pola que se denega de forma motivada.

A Resolución de Adif-Alta Velocidade caducará no prazo de catro anos, contados desde a súa notificación fidedigna ao operador solicitante, se neste prazo non houberse comunicación do operador ferroviario solicitando o inicio da asociación da instalación ata o punto de consumo. De aproximarse o prazo de caducidade da solicitude, o solicitante poderá solicitar unha prórroga de dous anos no último ano de vixencia da solicitude. A dita solicitude de prórroga tramitarase coas mesmas condicións que a solicitude inicial.

ADIF AV asume o compromiso de informar os operadores ferroviarios das solicitudes de participación recibidas aos 15 días naturais desde a súa resolución, é dicir, que rematasen o proceso de revisión da solicitude de participación e se comunicase ao interesado o resultado da resolución, con independencia de que esta fose favorable ou desfavorable. ADIF AV entende que esta información debe estar a disposición dos operadores para que a teñan en conta á hora de realizar as súas solicitudes.

A información porase a disposición dos operadores no repositorio habilitado para facilitar datos relativos ao autoconsumo, e a información que se facilitará será a seguinte:

- Data de resolución da solicitude de participación.
- Resultado da resolución da solicitude de participación (favorable/desfavorable).
- Empresa Ferroviaria solicitante.
- Rede que se pretende cubrir.
- CUPS do punto de subministración.
- Potencia instalada.

O acceso a dito repositorio deberá ser solicitado pola empresa ferroviaria, indicando os usuarios para os que se solicita o dito acceso.

9. DEREITOS E OBRIGAS DAS PARTES

POR PARTE DE ADIF AV

- a) ADIF AV está obrigada a dar resposta aos compromisos incluídos neste procedemento.
- b) ADIF AV está obrigada a realizar as análises da solicitude coa maior dilixencia, establecida no prazo de un mes, salvo que o dito prazo se amplíe de forma motivada ata un máximo de tres meses.
- c) Preservar a confidencialidade dos datos e a documentación entregada pola entidade solicitante relativa á execución e explotación de instalacións de produción de enerxía.
- d) ADIF AV está obrigada a realizar os trámites necesarios na súa condición de autoconsumidor para obter os permisos de acceso e conexión para o punto de consumo. ADIF AV quedará exenta de calquera responsabilidade polos atrasos que, de ser o caso, puidesen existir na tramitación por parte da empresa distribuidora que non sexan imputables a ADIF AV.
- e) ADIF AV ten o dereito a recibir automaticamente a información sobre a enerxía inxectada por parte da instalación xeradora de acordo cos protocolos de comunicación que requira.
- f) ADIF AV comprométese, na súa condición de consumidor, a asinar a documentación que Rede Eléctrica ou as distribuidoras requiran para asociar a instalación ao CUPS de consumo, así como a realizar calquera outro trámite necesario encamiñado a asociar a xeración da instalación como autoconsumo de ADIF ou ADIF AV.

- g) ADIF AV comprométese a facilitar a seguinte información sobre os seus puntos de subministración: localización determinada por coordenadas, tarifas, potencias contratadas por períodos tarifarios, curvas de carga, información sobre se o punto de subministración obtivo a autorización Ministerial para o recoñecemento da vertedura por freada rexenerativa, así como a información relativa ás resolucións das solicitudes de participación no autoconsumo de ADIF AV recibidas (segundo o apartado 8 deste procedemento). A información porase a disposición dos operadores no mesmo repositorio referenciado no apartado 8, habilitado para facilitar datos relacionados co autoconsumo, e actualizarase cos mellores valores dispoñibles en cada momento.
- h) ADIF AV terá dereito a requirir aos operadores, en calquera momento, o envío da documentación que acredite o cumprimento dos requisitos e circunstancias expresados nas declaracións responsables aportadas neste procedemento.

II.- POR PARTE DA ENTIDADE SOLICITANTE

- a) Deberá achegar coa solicitude a documentación relativa á execución e explotación futura da instalación de produción de enerxía que se pretenda asociar a un punto de subministración de ADIF AV, incluso no caso de que ADIF AV teña que solicitar permisos de acceso e conexión, acordos con terceiros e os informes técnicos, xurídicos e financeiros relativos ás instalacións.
- b) Deberá declarar que información da facilitada a ADIF AV durante o proceso de solicitude é considerada confidencial. A confidencialidade que as empresas poidan solicitar deberá ser compatible co compromiso por parte de ADIF AV de informar aos operadores ferroviarios das solicitudes de participación recibidas, unha vez resoltas, segundo se recolle no apartado 8 deste procedemento.
- c) Deberá construír a instalación de acordo coas características da solicitude de análise.
- d) O prazo máximo para a construción e conexión das instalacións é de catro anos desde a resolución de ADIF AV, salvo causa xustificada que motive a prórroga previamente indicada e a aceptación polo Administrador da Infraestrutura.
- e) Obter o correspondente permiso de acceso e conexión para a instalación no caso de instalacións de autoconsumo con excedentes.
- f) Obter cantos permisos e autorizacións adicionais de todo tipo (enerxía, medio ambiente, urbanismo, etc.) sexan necesarios para levar a cabo a explotación da instalación (fotovoltaica ou eólica).
- g) Realizar o mantemento correctivo e preventivo da instalación.
- h) A entidade poderá desenvolver o proxecto directamente ou a través dun terceiro, total ou parcialmente.
- i) Correrán por conta da entidade todos os gastos de obtención de licenzas e impostos estatais, autonómicos ou locais que se poidan xerar exclusivamente como consecuencia da actividade a desenvolver polo solicitante.
- j) Será responsabilidade do solicitante o cumprimento da normativa en materia de Protección Civil e Seguridade, Medio Ambiente ou calquera outra que resulte necesaria para a instalación.
- k) A entidade queda obrigada a realizar, pola súa conta e cargo, todos os gastos necesarios para o mantemento (correctivo e preventivo), conservación e limpeza de todas as instalacións obxecto deste procedemento.
- l) O solicitante terá dereito a manter a conexión da instalación durante a súa vida útil, coa condición de que continúe consumindo enerxía no tramo alimentado polo punto de consumo no que participe.

- m) A obriga de comunicar a ADIF AV, cunha antelación mínima de 1 mes natural, que, por calquera circunstancia, incluída a de deixar de operar trens no tramo alimentado polo devandito punto de consumo, cesa a participación da instalación de produción de enerxía do autoconsumo do punto de consumo de ADIF AV (CUPS) ao que estivese asociado; e, polo tanto, solicitar a ADIF AV a tramitación deste feito ante o distribuidor ou transportista.
- n) A obriga de remitir automaticamente a ADIF AV a información sobre a enerxía inxectada por parte da instalación xeradora de acordo cos protocolos de comunicación que requira.

10. CAUSAS DE REVOCACIÓN DA AUTORIZACIÓN

Serán causas de revogación da autorización:

- a) Deixar de circular trens por decisión propia do operador ferroviario no tramo alimentado polo punto de subministración (CUPS) ao que estea asociada a instalación.
No caso de que o motivo polo que os trens deixaran de circular fose por outras circunstancias (como forza maior ou mesmo que a responsabilidade recaese en ADIF ou ADIF AV), ADIF AV non satisfará indemnización ningunha ao operador por posibles danos ou perdas.
- b) Perda da licenza de operador ferroviario ou certificado de seguridade.
- c) Que o titular da instalación de produción non estea en posesión das autorizacións e licenzas necesarias para o exercicio da actividade, ou fosen denegadas, suspendidas ou retiradas.
- d) Non ter achegado a documentación mencionada no apartado 9.II.a) de que dispuxese a entidade solicitante relativa á execución e explotación futura da instalación de produción de enerxía que se pretende conectar a unha subestación de ADIF AV.
- e) Por non facilitar o exercicio de inspección de ADIF AV cando así o requira.
- f) Cando se produza unha modificación normativa que impida a actividade que se está a desenvolver en base á autorización.
- g) Por petición expresa do solicitante, que deberá comunicala a ADIF AV cunha antelación mínima de 6 meses antes da desconexión.
- h) Inexistencia, nulidade, novación subxectiva, ou perda de vixencia do contrato ou acordo vinculante entre o operador e o titular da instalación de produción asociada ao autoconsumo de ADIF AV.
- i) Resolución do contrato existente entre a empresa ferroviaria e o titular da instalación de produción. Para iso, a empresa ferroviaria deberá achegar, unha vez ao ano desde o momento de adherirse a este procedemento, declaración responsable na que se detalle a vixencia da relación contractual co titular da instalación.
- j) Por impago continuado durante máis de 6 meses das facturas emitidas pola prestación do servizo complementario de subministración de corrente eléctrica de tracción.
- k) Por acordo entre as partes.

En todos os supostos contemplados, agás nos apartados e) e f), ADIF AV comunicará ao solicitante a necesidade de corrixir as causas de posible resolución nun prazo de tempo de 3 meses.

11. CONFIDENCIALIDADE E PROTECCIÓN DE DATOS

COMPROMISO DE CONFIDENCIALIDADE DE ADIF ALTA VELOCIDADE.

Sen prexuízo do disposto na lexislación vixente en materia de acceso á información pública e das disposicións legais en materia de publicidade, ADIF AV non poderá divulgar ou revelar información facilitada polo operador ferroviario designada por este como confidencial sempre que a designación como confidencial sexa conforme á lei e non sexa excesiva nin abusiva.

Todo o persoal de ADIF AV que forme parte dos equipos de avaliación das solicitudes formuladas ao abeiro deste documento asinará compromisos de confidencialidade e declaración de inexistencia de conflitos de interese.

O carácter confidencial afecta, entre outros, aos segredos técnicos ou comerciais, e a calquera outra información cuxo contido poida ser utilizado para falsear a competencia.

O deber de confidencialidade de ADIF AV non poderá estenderse a todo o contido dos informes e documentación que, de ser o caso, xere directa ou indirectamente ADIF AV no transcurso do proceso de avaliación. O deber de confidencialidade só poderá estenderse aos documentos que teñan unha difusión específica, e en ningún caso aos documentos de acceso público.

COMPROMISO DE CONFIDENCIALIDADE DAS OPERADORAS FERROVIARIAS.

Para os efectos deste procedemento, entenderase por información confidencial toda a documentación, información ou material que ADIF AV facilite por calquera medio á operadora ferroviaria e que estea clasificada como tal.

ADIF AV non ofrece ningunha garantía, expresa ou implícita, nin é responsable da exactitude ou carácter completo da Información Confidencial revelada á operadora ferroviaria cando dita información non proceda directamente da Entidade, nin terá ningunha responsabilidade sobre o uso que se faga da mesma nin das inconsistencias que puidese conter.

A operadora ferroviaria comprométese a cumprir e respectar, en relación coa información confidencial, a lexislación aplicable en materia de Propiedade Industrial, Propiedade Intelectual, Segredos Empresariais, e o resto da normativa vixente aplicable.

A operadora ferroviaria asume as seguintes obrigas en materia de información confidencial:

- I. A Información Confidencial e as súas copias serán tratadas e mantidas coa máis estrita confidencialidade e non serán reveladas a terceiros en modo ningún, de forma parcial ou total, sen o previo consentimento por escrito de ADIF AV, e non serán utilizadas pola operadora ferroviaria para outros usos ou fins non relacionados coa xestión da solicitude obxecto deste procedemento, dentro dos límites establecidos nesta cláusula.
- II. A operadora ferroviaria facilitará os datos e a información só a aqueles empregados que teñan unha necesidade razoable de coñecelos para a correcta xestión do expediente obxecto da solicitude. Neste caso, os empregados afectados serán informados do carácter confidencial dos datos e da información. A operadora ferroviaria será responsable do cumprimento, tanto polos seus empregados como polo persoal externo que asigne á xestión do expediente, dos termos deste compromiso de confidencialidade.

O compromiso reflectido nesta cláusula non outorga ningún dereito ou licenza á operadora ferroviaria en relación con toda ou parte da información confidencial, conservando ADIF AV a plena titularidade da información confidencial en todo momento. Tampouco debe interpretarse este compromiso como unha cesión expresa ou tácita á operadora

ferroviaria de ningún dereito sobre patentes, marcas rexistradas, coñecementos, ou calquera outro dereito de propiedade industrial ou intelectual vixente ou que pertenza a ADIF AV.

PROTECCIÓN DE DATOS DE CARÁCTER PERSOAL

Os datos persoais serán tratados pola Entidade Pública Empresarial ADIF Alta Velocidade e polas operadoras ferroviarias de acordo co establecido no Regulamento (UE) 2016/679, do Parlamento Europeo e do Consello, do 27 de abril de 2016, (Regulamento xeral de protección de datos ou RGPD), e a Lei Orgánica 3/2018, do 5 de decembro, de Protección de Datos Persoais e garantía dos dereitos dixitais (LOPDGDD).

A finalidade do tratamento realizado por ADIF-Alta Velocidade é a Xestión da Enerxía Eléctrica e das tarefas para tal fin asociadas a este procedemento, e a base xurídica que lexítima o tratamento é o RGPD: 6.1b), RGPD: 6.1.c). Os datos conservaranse durante o tempo necesario para cumprir coa finalidade para a que foron recollidos, e segundo o establecido pola lexislación aplicable, así como para determinar as posibles responsabilidades que poidan derivarse da dita finalidade e do tratamento dos datos.

Os datos non serán cedidos a terceiros salvo obriga legal. Será de aplicación o disposto na normativa de arquivos e documentación.

Pode exercer os dereitos de acceso, rectificación, supresión, limitación de tratamento, portabilidade, oposición, e non ser obxecto de decisións individuais automatizadas sobre os datos persoais, que correspondan no seu caso, dirixindo un escrito a ADIF Alta Velocidade por calquera destas vías:

- a) Por correo postal, achegando fotocopia do DNI ou documento equivalente que permita acreditar a identidade, ao Rexistro Xeral de ADIF e ADIF Alta Velocidade, C/ Sor Ángela de la Cruz, 3-7ª Planta, 28020 (Madrid).
- b) A través da Sede Electrónica de ADIF Alta Velocidade: <https://sede.adifaltavelocidad.gob.es/opencms/system/modules/sede/index>, ou do Punto de Acceso Xeral: administracion.gob.es co código DIR EA0008223 .
- c) Dirixíndose ao Delegado de Protección de Datos no seguinte enderezo electrónico de ADIF AV: dpd.adifav@adif.es

Así mesmo, no caso de considerar vulnerado o seu dereito á protección de datos persoais, poderá presentar unha reclamación ante a Axencia Española de Protección de Datos (www.agpd.es).

12. RECLAMACIÓN

Contra as resolucións ditadas por ADIF AV que poñan fin ao procedemento, incidan directa ou indirectamente o fondo do asunto, determinen a imposibilidade de continuar o procedemento ou produzan indefensión ou prexuízo irreparable aos dereitos e intereses lexítimos, os interesados poderán interpor o recurso que proceda de conformidade co disposto nos artigos 112 e seguintes da Lei 39/2015, do 1 de outubro, do Procedemento Administrativo Común das Administracións Públicas, sen prexuízo de que os interesados poidan exercer calquera outro que estimen oportuno.

ANEXO 1

Ao procedemento para a Solicitud de Participación de Instalacións de Producción ou Xeración conectadas a través de rede e vinculadas a operadores ferroviarios no Autoconsumo de Enerxía Eléctrica asociado a puntos de consumo de uso de tracción da Rede Ferroviaria de Interese Xeral (RFIG) xestionados por ADIF AV.

SOLICITUDE DA E.F PARTICIPACIÓN DE INSTALACIÓNS DE PRODUCCIÓN OU XERACIÓN NO AUTOCONSUMO DE ENERXÍA ELÉCTRICA

Don/Dona DNI/PASAPORTE:

E-mail: Telèfono móbil: como....., en representación de (1)

con N.I.F, con domicilio social na rúa, en, provincia de, código postal, con capacidade adxudicada no tramo de liña alimentado pola subestación na que se pretende conectar a instalación, ou con capacidade marco reservada en próximos anos (coincidindo coa entrada en produción da instalación) no citado apartado. De conformidade co disposto na vixente Declaración sobre a Rede ADIF- Alta Velocidade:

SOLICITA

A participación da seguinte instalación de produción ou xeración conectada a través da rede e vinculada á Empresa Ferroviaria solicitante, no autoconsumo de enerxía eléctrica asociado ao seguinte punto de subministración de tracción xestionado por ADIF AV:

PUNTO DE SUBMINISTRACIÓN DE CONSUMO	
Rede que se pretende cubrir (2)	
CUPS	

DATOS TÉCNICOS BÁSICOS PARA INSTALACIÓN DE AUTOCONSUMO		
Tipoloxía (3)		
Potencia instalada (MW)		
Xeración anual estimada (MWh)		
Subestación REE/Distribuidora de conexión		
Data estimada da posta en produción		
Titular da instalación	Razón social	CIF

EMPRESAS FERROVIARIAS PARTICIPANTES

Razón social	Coeficiente de reparto de enerxía xerada e asociada ao autoconsumo (%)

En a, ... de de 20.....

Asinado: O representante da empresa

- (1) *Denominación da empresa.*
- (2) *Selecione entre Corrente Alterna, Corrente Continua (Convencional) ou Corrente Continua (RAM)*
- (3) *Solar fotovoltaica ou eólica*

Anexo N

INFORMACIÓN PRELIMINAR DA 2ª OFERTA DE CAPACIDADE MARCO

Durante o primeiro trimestre de 2025, o Administrador de Infraestruturas publicará a Segunda Oferta de Capacidade Marco para determinadas liñas con servizos comerciais de viaxeiros e o seu período de vixencia. Este documento recollerá as normas que rexerán o proceso de adxudicación.

Como información previa á publicación do mencionado documento e co obxectivo de as empresas ferroviarias dispoñen de maior prazo para valorar e, se for o caso, avanzar nos seus plans de negocio, o presente anexo expón as fins e obxectivos que persegue o Administrador de Infraestruturas con esta segunda oferta de capacidade e presenta un adianto dos corredores que estarán incluídos nesta e a súa oferta concreta de franxas horarias.

1. INTRODUCCIÓN E ANTECEDENTES

1.1. A OFERTA DE CAPACIDADE MARCO DO ANO 2019

A Directiva UE 2016/2370 con data decembro de 2016, trasposta ao dereito español por medio da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario, estableceu a obrigatoriedade de realizar a apertura dos servizos comerciais de transporte de viaxeiros por ferrocarril en todo o espazo europeo desde o 14 de decembro de 2020.

No ano 2019 o Administrador de Infraestruturas iniciou o proceso de apertura á libre competencia do transporte de viaxeiros por ferrocarril, partindo dunha optimización da capacidade das infraestruturas existentes, para conseguir capacidade adicional que permitise garantir unha certa continuidade dos servizos e, ao mesmo tempo, facilitar o acceso a novos operadores cunha oferta significativa.

Após realizar as enquisas de mercado para determinar o que este demandaba e precisaba, a capacidade dispoñible nos eixos nos que os operadores amosaron un meirande interese tornou visíbel e foi dotada dunhas premisas de operación axeitadas e razoables.

A adxudicación da capacidade efectuouse establecendo uns criterios obxectivos, transparentes e non discriminatorios, baseados en propiciar un meirande uso da infraestrutura ferroviaria no caso de exceso de solicitudes. Así mesmo, foron postos a disposición os instrumentos legais axeitados para conseguir que as empresas ferroviarias contén coa maior seguridade xurídica posíbel para efectuar os importantes investimentos necesarios para iniciar a operación comercial.

Após culminar o proceso de adxudicación de capacidade en decembro de 2019 e despois do proceso de fabricación e homologación do material rodante, postergado pola irrupción da pandemia, en maio de 2021 unha nova empresa ferroviaria de viaxeiros comezou a operar na rede española, no eixo de alta velocidade Madrid-Barcelona.

Durante o período decorrido desde este primeiro fito até chegar ao momento actual, un terceiro operador adxudicatario da oferta de capacidade de 2019 iniciou tamén as súas operacións, completándose practicamente a introdución da competencia nos tres eixos nos que inicialmente se pretendía a liberalización:

- LAV Madrid-Barcelona
- LAV Madrid-Valencia/Alicante
- LAV Madrid-Sevilla/Málaga



Corredores con acuerdos marco (1ª fase da liberalización)

O balance obtido após catro anos de apertura do mercado ferroviario español é moi positivo: desde decembro de 2020 experimentouse un crecemento da demanda dos diferentes corredores, especialmente intensa naqueles nos que ofrecen servizo tres operadores, como ilustra o seguinte gráfico :



Volume de viaxeiros nos traxectos con capacidade marco adxudicada

⁽¹⁾ "Orixe dos datos: Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia".

1.2. O MARCO REGULAMENTARIO

Os instrumentos legais cos que conta o Administrador para impulsar o proceso de liberalización son as directivas europeas e demais normativa ferroviaria europea, así como a Lei do Sector Ferroviario e a súa lexislación de desenvolvemento.

Xa que logo, para todo aquilo non recollido expresamente na documentación da segunda oferta de capacidade, relativo a Acordos Marco, serán aplicables os preceptos da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do Sector Ferroviario e a súa normativa de desenvolvemento, a Orde FOM 897/2005, do 7 de abril, relativa á declaración sobre a rede e ao procedemento de adxudicación de capacidade de infraestrutura e o Regulamento de Execución (UE) 2016/545 da Comisión, do 7 de abril de 2016, sobre os procedementos e criterios relativos aos acordos marco de adxudicación de capacidade de infraestrutura ferroviaria, ou aquel que o substitúa, e a Declaración sobre a Rede, vixente en cada momento.

O artigo 23.1 da Lei do Sector Ferroviario define como funcións esenciais da xestión das infraestruturas a toma de decisións sobre a adxudicación de sucros ferroviarios, incluíndo tanto a definición, avaliación da dispoñibilidade e a adxudicación de sucros ferroviarios individuais, como a fixación de canos polo uso das infraestruturas [...]

No tocante á adxudicación de capacidade, o artigo 21.5 establece que o Administrador de Infraestruturas exercerá as funcións de xestión do tráfico de maneira transparente e non discriminatoria.

Establecido por parte da lexislación vixente que o responsable de adxudicar a capacidade é o Administrador de Infraestruturas, esta determina a posibilidade de establecer acordos marco entre o Administrador de Infraestruturas e un candidato, de reserva de capacidade cunha duración superior a un horario de servizo, coa finalidade de dar certeza aos candidatos. Nos Acordos Marco especificaranse as características da capacidade de infraestrutura solicitada e ofrecida ao candidato (reserva de capacidade plurianual).

O Administrador de Infraestruturas, antes de celebrar un novo acordo marco, terá en conta, entre outros aspectos, a garantía da optimización do uso da capacidade de infraestrutura dispoñible, as lexítimas necesidades comerciais do candidato cando este demostrar a súa intención e recursos reais para usar a capacidade solicitada no acordo marco, as necesidades dos viaxeiros, a garantía do acceso equitativo á infraestrutura e o fomento da eficiencia no funcionamento da infraestrutura.

Os acordos marco están regulados no artigo 38.5 da Lei do Sector Ferroviario, no artigo 13 da Orde FOM 897/2005, do 7 de abril, relativa á declaración sobre a rede e ao procedemento de adxudicación de capacidade de infraestrutura e no Regulamento de Execución (UE) 2016/545 da Comisión do 7 de abril de 2016.

Por outra parte, o candidato pode solicitar a capacidade anualmente, acolléndose ao calendario de adxudicación, durante o horario de servizo.

O Administrador de Infraestruturas considera que o instrumento que mellor facilita a libre competencia no transporte de viaxeiros é a celebración de acordos marco cos candidatos xa que:

- * Permite que os posibles candidatos teren unha visión completa da capacidade dispoñible e das premisas de operación necesarias para utilizala.
- * Facilita a adxudicación de capacidade por un período prolongado, con criterios obxectivos, transparentes e non discriminatorios.
- * Propicia que as empresas gocen dunha maior seguridade xurídica da que dispoñen se solicitan a capacidade utilizando o horario de servizo, seguridade xurídica necesaria para poder dispoñer dos recursos necesarios para materializar investimentos.

Xa que logo, o establecemento de acordos marco é o mecanismo legal que lles garante ás empresas ferroviarias a seguridade xurídica necesaria, superior a un horario de servizo, para investir en servizos.

Actualmente existen tres acordos marco asinados o 11 de maio de 2020 por un período de 10 anos para servizos de viaxeiros comerciais de alta velocidade (trens tipo 300 km/h) entre o Administrador e os tres candidatos adxudicatarios da primeira oferta de capacidade no ano 2019:

- Renfe Viajeros S.M.E. S.A.
- Intermodalidad del Levante S.A. (ILSA)
- Ouigo España S.A.U.

O Regulamento de Execución (UE) 2016/545 da Comisión do 7 de abril de 2016 establece os procedementos e criterios para a xestión de acordos marco de adxudicación de capacidade de infraestrutura ferroviaria.

O Regulamento establece no seu artigo 5 as dúas opcións polas que o Administrador de Infraestruturas pode adxudicar capacidade marco, é dicir, celebrar acordos marco.

- Por unha parte, é posíbel establecer un calendario anual ou plurianual polo que convidará os potenciais candidatos a presentaren solicitudes de acordos marco. Unha vez vencido o prazo establecido, o Administrador tramitará as solicitudes presentadas sen demora.
- Por outra, no caso de non establecerse o calendario plurianual por parte do Administrador e recibirse unha solicitude de celebración dun acordo marco a iniciativa dun candidato, o Administrador informará os demais potenciais candidatos para determinar se eles tamén estarían interesados en optar á adxudicación de capacidade marco, dispoñendo de 4 meses para esa consulta. O Administrador poderá non informar os demais candidatos se recibir unha solicitude de modificación de menor importancia que non teña incidencia nos demais acordo marcos subscritos.

O establecemento de prazos plurianuais para a solicitude de capacidade marco, así como a declaración de capacidade marco foi a opción escollida polo Administrador no ano 2019 ao considerar que permite garantir mellor a praxe por razóns de transparencia e non discriminación entre candidatos.

Xa que logo, o Administrador de Infraestruturas optará novamente polo establecemento dun prazo plurianual para a admisión de solicitudes nesta segunda oferta de capacidade marco.

Independentemente do mecanismo polo que se celebren os futuros acordos marco, o Regulamento de Execución (UE) 2016/545 contempla no seu artigo 3 que, por parte do Administrador de Infraestruturas, se elabore unha declaración de capacidade marco nas liñas que proceda, na que indicará, para cada tramo de liña por período de control e chegado o caso, por tipo de servizo, a información incluída no devandito precepto.

Para o proceso no que se afonda co presente documento, o Administrador de Infraestruturas determinou, previa consulta cos potenciais interesados, as liñas que neste momento resulta apropiado incluír, levando en conta as obras que se están a realizar nunha gran parte da RFIG, así como a capacidade máxima para acordos marco para cada tramo de liña.

A información relativa ás relacións e á capacidade que se incluírá na nova oferta de capacidade está elaborada amplamente en apartados posteriores. O calendario de admisión de solicitudes e a súa resolución, así como as normas que rexerán a adxudicación serán publicados nun documento posterior, durante o primeiro trimestre de 2025.

2. A OFERTA DE CAPACIDADE MARCO

2.1. OBXECTIVOS DA SEGUNDA OFERTA DE CAPACIDADE MARCO

Após a frutífera experiencia obtida coa primeira oferta de capacidade marco, o Administrador proxecta darlle continuidade, promovendo e facilitando o libre acceso a outras liñas da RFIG, atendendo a outros tipos de tráfico, como aqueles que utilizan o material rodante de largura variable.

Nesta segunda oferta de capacidade perséguese os seguintes obxectivos por parte do Administrador:

- Aumentar o tráfico para un meirande uso da rede de alta velocidade, respondendo á forte demanda social.
- Facer chegar os beneficios da liberalización a máis territorios de España.
- Dar a oportunidade de incorporar ao sistema ferroviario a máis actores, ao mesmo tempo que se consolidan os que xa operan.
- Pór en valor as novas infraestruturas que recentemente foron postas en servizo.
- Promover a libre competencia en relacións de largo variable.

Nos seguintes apartados son desenvoltoos brevemente estes obxectivos:

2.1.1. Incrementar o tráfico para un meirande uso da rede alta velocidade

Segue a ser o primeiro estímulo do Administrador sacarlle o máximo rendemento á súa rede e pór en valor para a sociedade os grandes investimentos que se están a realizar para mellorar a rede ferroviaria española.

Após a primeira oferta de capacidade, os resultados obtidos até agora con relación ao número de viaxeiros que utilizan os servizos ferroviarios de alta velocidade indican que o proceso de liberalización conseguiu incrementar substancialmente o uso da rede.

Esta segunda oferta de capacidade marco buscar seguir facilitando un maior uso da rede de Adif e Adif-AV, tanto polo tráfico xerado nas novas liñas, como pola circulación eventual polas liñas xa afectadas pola primeira oferta de capacidade e seguir mellorando a mobilidade das persoas.

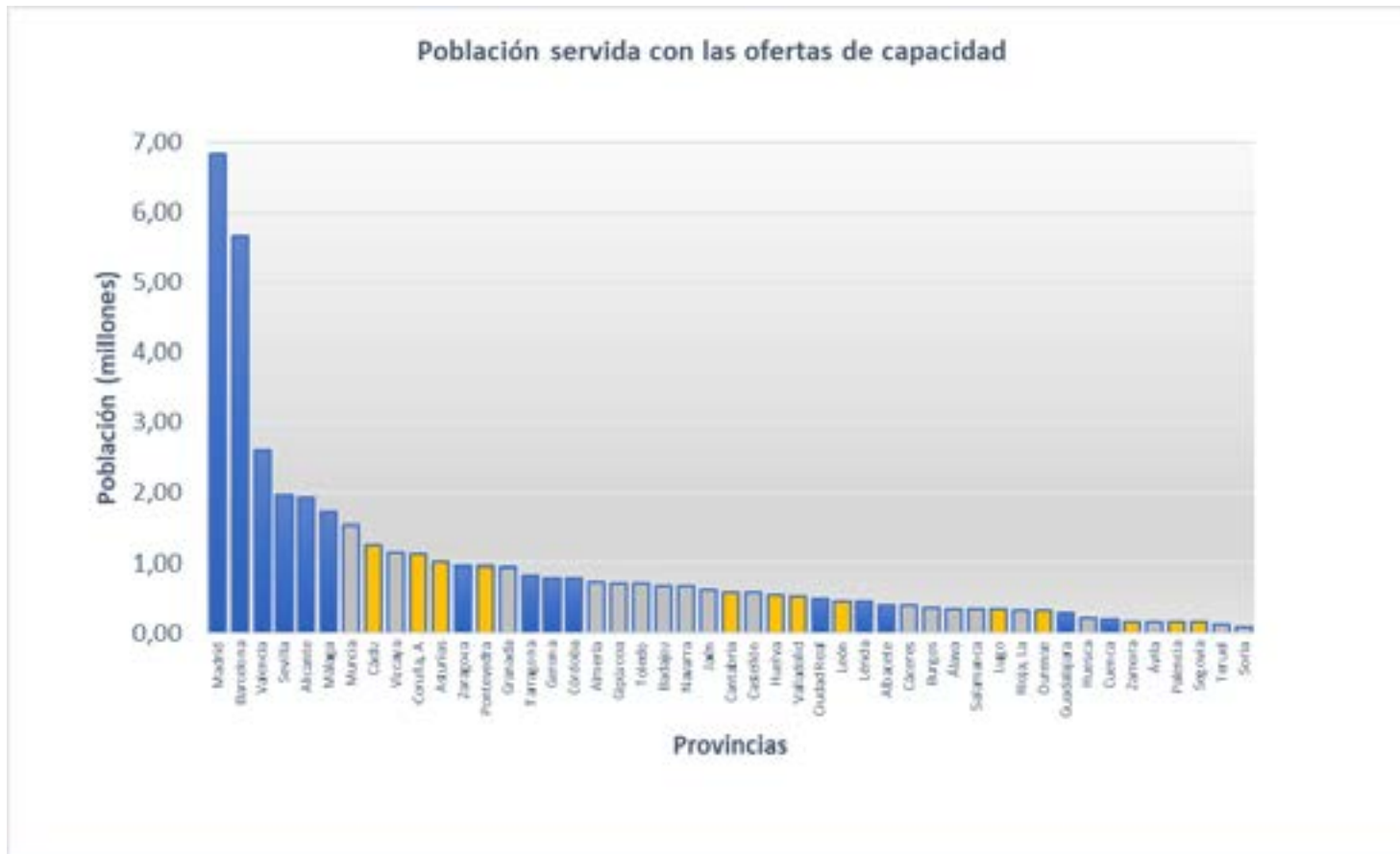
A posta en servizo de novos tramos de liña debe lograr que a extensión dos servizos de alta velocidade posibilita un uso máis eficiente das infraestruturas.

2.1.2. Facer chegar os beneficios da liberalización a máis territorios de España como resposta á forte demanda social

A primeira oferta de capacidade marco afectou a 15 das 47 provincias accesibles por ferrocarril (29%).

En termos de poboación, supoñía 25,5 millóns de persoas, é dicir, 54% da poboación de España.

A estratexia de extensión do mercado en competencia pasará por que os procesos cheguen a un maior número de provincias e presten servizo a unha maior porcentaxe de poboación, xa que a explotación da rede de Infraestruturas de Adif e Adif AV ten entre un dos seus obxectivos primordiais a artellación do territorio, ademais de atender a criterios socioeconómicos, operacionais e sociais e aumentar os beneficios ambientais.



Poboación favorecida coa 1ª Oferta de Capacidade (azul) e a 2ª Oferta de Capacidade (amarelo)

A estimación é que a segunda oferta de capacidade chegue a 7,5 millóns de persoas que se sumarían á poboación que chegou á primeira oferta de capacidade, facendo que un total de 33 millóns de persoas, isto é, 69,5% da poboación de España se poidan beneficiar das vantaxes da competencia nos viaxes por ferrocarril

A segunda oferta de capacidade chegaría a 13 provincias máis, que en sumarían ás 15 da primeira fase, totalizando un total de 28 das 47 provincias accesibles por ferrocarril (60%).

2.1.3. Dar a oportunidade de incorporar ao sistema ferroviario a máis actores/consolidar os que xa operan.

O Administrador de Infraestruturas ten entre os seus principios propiciar de forma razoable que todos os candidatos e empresas ferroviarias que queiran prestar os seus servizos na rede ferroviaria poidan facelo, se iso forteticamente posíbel.

A pluralidade de operadores é considerada polo Administrador como un atributo positivo para a súa rede, pois impulsa a riqueza de visións comerciais distintas, con variedade de ofertas de servizos e prezos, e o fomento dunha competencia eficiente entre todos os actores do mercado, que propicie un sistema ferroviario líder na mobilidade dos seus cidadáns.

Por outra parte, a consolidación e o desenvolvemento dos candidatos que xa operan na nosa rede redunda no beneficio dos cidadáns, evitando rupturas de servizos e gozando de máis servizos das empresas que adoiten utilizar noutras liñas grazas ao efecto rede.

2.1.4. Pór en valor as novas infraestruturas.

Nos últimos tempos, o Administrador puxo en servizo novas infraestruturas, o que permitiu acurtar significativamente os tempos de viaxe en distintas relacións, así como ampliar a capacidade das estacións que están máis conxestionadas.

Os novos tramos de liñas en servizo son complementarios ás liñas relacionadas coa primeira oferta de capacidade; este feito terá como consecuencias inmediatas:

- Unha maior artellación do territorio.
- Unha posta en valor, ademais das novas infraestruturas, dalgunhas liñas de alta velocidade xa en servizo anteriormente.
- Dar acceso ao sistema ferroviario a novos actores.
- Aumentar a cota do ferrocarril no reparto modal do transporte, cos beneficios que iso supón como medio de transporte máis sostible en relacións nacionais.



Artellación do territorio. Provincias beneficiadas coas dúas ofertas de capacidade até agora publicadas

2.1.5. Promover a libre competencia en relacións de largo variable

Unha das características específicas da rede ferroviaria española é a diversidade de largos que existen, en concreto, tres largos diferentes:

- * Largo ibérico, 1.668 mm, correspondentes coa rede histórica española, posteriormente unificada en Renfe en 1941; conta cuns 11.000 km
- * Largo estándar, 1.435 mm, tamén coñecido como largo internacional ou UIC; foi desenvolto en España a partir de 1992 coa inauguración da LAV Madrid-Sevilla, e foi implantado posteriormente na maioría das liñas de AV; conta con aproximadamente 4.000 km.
- * Largo métrico, 1.000 mm; conta con 1.193 km.

Ademais, existen 226 km de liñas de largo mixto (tres carrís formando largo ibérico e estándar).

Esta realidade condicionou o desenvolvemento dos tráfico e provocou que os grandes terminais das cidades con alta velocidade requiran dispoñer desta dualidade de largos nas súas instalacións, que obriga a repartir a capacidade dispoñible entre ambos, dadas as limitacións de espazo das estacións situadas dentro das cidades.

Até a data, as relacións de tráfico máis competitivas son de largo estándar, mais é innegábel que existen xa relacións moi competitivas de largo variable, grazas á utilización de trens de largo variable e de cambiadores de largo desenvolto con éxito polas empresas españolas. Exemplos disto son as relacións Madrid-Galicia ou Madrid-Cádiz.

Xa que logo, após a posta en marcha de determinadas liñas e relacións que foron concibidas como liñas de alta velocidade con cambio de largo, prevese que se produza un grade impulso ás relacións que dispoñen dos dous tipos de largo e, concretamente, das liñas de alta velocidade de Galicia e de Asturias.

Espérase que ambas as liñas teñan continuidade cunha gran proxección de viaxeiros e desenvolvan os seus tráfico de maneira análoga a como se estas liñas fosen totalmente de largo estándar, dadas as altas velocidades comerciais conseguidas.

Xa que logo, preténdese promover a libre competencia nalgúns das relacións de largo variable máis importantes por número de viaxeiros. Isto supón unha novidade, xa que:

- Requirirá que os candidatos a ser adxudicatarios de capacidade dispoñan de material de largo variable, o cal non está dispoñible noutros mercados.
- Posibilitará desenvolver relacións de maiores distancias, que poden xerar interesantes nichos de mercado para desenvolver os tráfico da rede de alta velocidade, así como estender a competencia a liñas da rede convencional.

2.2. CORREDORES INCLÚIDOS NA SEGUNDA OFERTA DE CAPACIDADE

A oferta de capacidade non se debe constituír nun elemento que predetermine a utilización de certas infraestruturas por parte das empresas ferroviarias e candidatos e por iso débese garantir a independencia destes para planificar e executar os seus plans de negocio e a súa actividade en xeral.

Neste sentido, previamente á publicación desta oferta de capacidade, o Administrador puxo en marcha, ao igual que se fixo coa primeira oferta de capacidade, unha consulta do mercado para que as empresas ferroviarias puxesen de manifesto as súas lexítimas expectativas de negocio, determinando as relacións, corredores e frecuencias que lles resultaban dun maior interese comercial.

Tomando como base os obxectivos perseguidos nesta segunda oferta de capacidade, relacionados nos apartados anteriores, e a información recollida durante a fase de entrevistas coas empresas ferroviarias, o Administrador determinou aqueles corredores cuxa inclusión na declaración de capacidade considera máis axeitada.

Para iso foron seleccionados tres novos corredores e relacións asociadas para os que se determinou a capacidade marco dispoñible.

Os corredores ou liñas onde o Administrador ofrecerá capacidade marco son as seguintes:

- Madrid-Galicia
- Madrid-Asturias/Cantabria
- Madrid-Cádiz/Huelva



Corredores propostos para operar con servizos de largo variable (en amarelo)

As liñas incluídas nesta segunda oferta de capacidade, relacionadas no parágrafo precedente, dan, por unha parte, cumprimento aos obxectivos da segunda oferta de capacidade expostos no apartado núm. 2 do presente documento e, por outra parte, responden ás preferencias manifestadas polas empresas ferroviarias nas entrevistas realizadas co Administrador.

O Administrador, ao incluír estes corredores na oferta de capacidade, e descartar de momento outros que están inmersos en importantes obras da infraestrutura (por exemplo, a LAV Vitoria-Bilbao-San Sebastián), pretende dar a seguridade necesaria de que a capacidade ofrecida vai estar a disposición do operador, eliminando posíbeis incertezas relacionadas con futuras postas en servizo ou outros problemas de carácter técnico.

Neste sentido, é destacábel o caso do Corredor Mediterráneo, de grande interese comercial para as empresas ferroviarias, pero que, no entanto, non ofrece no momento actual as suficientes garantías para poder formalizar un compromiso que implique a posta a disposición de capacidade a curto prazo por parte do Administrador, por mor do complexo problema do cambio de largo de vía necesario nesta infraestrutura. Esta operación, ademais de supoñer unha decisión que afecta a todo o sector e onde todos os actores deberán concluír o seu proceso de adaptación, pode supoñer cortes totais de liña ou circulacións en condicións degradadas durante un tempo prolongado. Tendo isto en conta, o Administrador preferiu non ofrecer unha capacidade que non ía ter unhas determinadas garantías de calidade e de dispoñibilidade.

O presente Anexo á Declaración sobre a Rede contén a oferta de capacidade marco (faixas horarias) que o Administrador ofrecerá para cada un dos corredores indicados anteriormente.

A descrición do proceso de adxudicación de capacidade, os requisitos que deben de cumprir os candidatos, prazos e procedemento para efectuar a solicitude, etc., serán publicados no primeiro trimestre de 2025, mediante a actualización da Declaración sobre a Rede.



OFERTA DE CAPACIDADE MARCO COMPLETA DESENVOLTA POR CORREDORES

CAPACIDAD MARCO DECLARADA

1. CORREDOR MADRID-GALICIA
2. CORREDOR MADRID-ASTURIAS / CANTABRIA
3. CORREDOR MADRID-CÁDIZ / HUELVA

1. CORREDOR MADRID-GALICIA

CAPACIDADE MARCO MÁXIMA EN SUCOS POR SENTIDO E DÍA. SUCOS ESTUDADOS Á MÁXIMA VELOCIDADE DA LIÑA.

EIXO 16	(SUCOS/día e sentido-19h)		
	Capacidade Liña (tramo máis restritivo Taboadela AV-Ourense)	CAPACIDADE MARCO OFERTADA	% CAPACIDADE OFERTADA / TOTAL CAPACIDADE DISPOÑIBLE
MADRID - GALICIA	21,47	16	74,5%

HORARIO ORIENTATIVO (+/- 30 MINUTOS)

CIRCULACIONES · 32 SUCOS / DÍA					
Suco	ORIXE	DESTINO	H. SAÍDA ORIENTATIVA	T. viaxe orientativo	Paradas orientativas
T-MDVC-1	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	6:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-3	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	7:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-5	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	8:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-7	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	9:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-9	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	10:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-11	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	11:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-13	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	12:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-15	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	13:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-17	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	14:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-19	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	15:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-21	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	16:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-23	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	17:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-25	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	18:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-27	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	19:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-29	MADRID CH	VIGO/CORUÑA	20:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-31	MADRID CH	OURENSE ⁽¹⁾	21:00	2:15	Zamora
T-MDVC-0	OURENSE	MADRID CH	5:00	2:15	Zamora

CIRCULACIONES · 32 SUCOS / DÍA					
Suco	ORIXE	DESTINO	H. SAÍDA ORIENTATIVA	T. viaxe orientativo	Paradas orientativas
T-MDVC-2	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	6:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-4	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	7:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-6	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	8:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-8	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	9:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-10	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	10:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-12	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	11:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-14	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	12:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-16	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	13:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-18	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	14:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-20	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	15:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-22	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	16:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-24	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	17:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-26	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	18:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-28	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	19:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)
T-MDVC-30	VIGO/CORUÑA	MADRID CH	20:00	3:50/3:35	Zamora, Ourense, Santiago (solo Coruña)

(1) Por capacidade da malla, haberá dous sucos que só poidan chegar a Ourense

2. CORREDOR MADRID-ASTURIAS / CANTABRIA

CAPACIDADE MARCO MÁXIMA EN SUCOS POR SENTIDO E DÍA. SUCOS ESTUDADOS Á MÁXIMA VELOCIDADE DA LIÑA.

EIXO 11	SURCOS / DÍA Y SENTIDO		
	CAPACIDADE LIÑA (Tramo máis restritivo Bif. Cerrato-Bif. Las Barreras)	CAPACIDADE MARCO OFERTADA	% CAPACIDADE OFERTADA / TOTAL CAPACIDADE DISPOÑIBLE
MADRID - ASTURIAS / CANTABRIA	22,8	12	52,6%

HORARIO ORIENTATIVO (+/- 30 MINUTOS)

CIRCULACIONES · 24 SUCOS / DÍA					
Suco	ORIXE	DESTINO	H. SAÍDA ORIENTATIVA	T. viaxe orientativo	Paradas orientativas
T-MDGS-1	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	6:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-3	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	7:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-5	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	8:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-7	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	9:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-9	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	10:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-17	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	14:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-19	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	15:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-21	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	16:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-23	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	17:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-25	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	18:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-27	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	19:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-29	MADRID CH	GIJÓN/ SANTANDER	20:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
T-MDGS-0	GIJÓN/ SANTANDER	MADRID CH	6:00	3:40	Valladolid, Palencia, León, Oviedo
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

CIRCULACIONES · 24 SUCOS / DÍA					
Suco	ORIXE	DESTINO	H. SAÍDA ORIENTATIVA	T. viaxe orientativo	Paradas orientativas
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

CAPACIDADE MARCO MÁXIMA EN SUCOS POR SENTIDO E DÍA. SUCOS ESTUDADOS Á MÁXIMA VELOCIDADE DA LIÑA.

EIXO 14+04	SURCOS / DÍA Y SENTIDO		
	CAPACIDADE LIÑA (Tramo mais restrictivo: Camb. Majarabique - Bif. Los Naranjos)	CAPACIDADE MARCO OFERTADA	% CAPACIDADE OFERTADA / TOTAL CAPACIDAD DISPONIBLE
MADRID - CÁDIZ / HUELVA	21,47	8	37,3%

HORARIO ORIENTATIVO (+/- 60 MINUTOS)

CIRCULACIONES · 16 SUCOS / DÍA						CIRCULACIONES · 16 SUCOS / DÍA					
Suco	ORIXE	DESTINO	H. SAÍDA ORIENTATIVA	T. viaxe orientativo	Paradas orientativas	Suco	ORIXE	DESTINO	H. SAÍDA ORIENTATIVA	T. viaxe orientativo	Paradas orientativas
T-MACH-1	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	6:00	4:30	Córdoba	T-MACH-6	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	12:00	4:30	Córdoba
T-MACH-3	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	8:00	4:30	Córdoba	T-MACH-8	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	14:00	4:30	Córdoba
T-MACH-5	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	10:00	4:30	Córdoba	T-MACH-10	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	16:00	4:30	Córdoba
T-MACH-7	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	12:00	4:30	Córdoba	T-MACH-12	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	18:00	4:30	Córdoba
T-MACH-9	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	14:00	4:30	Córdoba	T-MACH-14	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	20:00	4:30	Córdoba
T-MACH-11	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	16:00	4:30	Córdoba						
T-MACH-13	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	18:00	4:30	Córdoba						
T-MACH-15	MADRID PA	CÁDIZ/HUELVA	20:00	4:30	Córdoba						
T-MACH-0	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	6:00	4:30	Córdoba						
T-MACH-2	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	8:00	4:30	Córdoba						
T-MACH-4	CÁDIZ/HUELVA	MADRID PA	10:00	4:30	Córdoba						



9

MAPAS



MAPAS RFIG

Mapa RFIG

Rede Ferroviaria de Interese Xeral.

Mapa 1

Estacións de Viaxeiros, Lonxitude máxima de trens de Viaxeiros, Núcleos de Proximidades e Distancias en quilómetros.

Mapa 2

Principais Terminais de Carga, Puntos fixos de Subministración de Gasóleo, Lonxitude máxima dos Trens de Mercadorías, Básculas dinámicas, Ramplas características en milésimas e Portos de Interese Xeral con Acordo de Conexión á RFIG.

Mapa 3

Velocidades máximas, Tipos de Electrificación e Catenarias.

Mapa 4

Sistemas de Seguridade, Bloqueos.

NOTA:

Estes mapas están dispoñibles na web de ADIF Alta Velocidade como anexo a esta Declaración sobre a Rede, en formato .pdf interactivo que permite agregar e desagregar capas para visualizar e imprimir, individualmente, o contido de cada un deles.

A lista completa
de mapas da Rede
Ferroviaria de Interesse
Xeral está dispoñible no
seguinte enlace:

MAPAS





10

CATÁLOGOS

CATÁLOGO 1 / Relación de Instalaciones de Servicio

CATÁLOGO 2 / Oferta de capacidad en Instalaciones de Servicio

CATÁLOGO 3 / Vías de apartado adscritas a Estaciones Coordinadas

CATÁLOGO 4 / Restricciones de aforo en RFIG

CATÁLOGO 5 / Tablas de Costos para la Subministración de Líneas Electrificadas

A relación completa de catálogos está disponible na seguinte ligazón:

CATÁLOGOS



CATÁLOGO 1

Relación de instalaciones de servicio



CATÁLOGO 2

Oferta de capacidad en
instalaciones de servicio



CATÁLOGO 3

Vías de apartado adscritas a
ESTACIONES COORDINADAS



CATÁLOGO 4

Restricciones de Capacidad



CATÁLOGO 5

Táboas de Custo da Subministración de Liñas Electrificadas



