

# Declaración sobre la red



# Declaración sobre la red



Edita:

**Adif Alta Velocidad**

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





## **Capítulo 1 Información General**

<b>1.1 INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>13</b>
1.1.1. EL SECTOR FERROVIARIO EN ESPAÑA.....	14
<b>1.2 OBJETIVOS DE LA DECLARACIÓN SOBRE LA RED</b> .....	<b>20</b>
1.2.1. RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL, RFIG.....	20
1.2.2. GRANDES CIFRAS DE LA RED FERROVIARIA TITULARIDAD DE ADIF ALTA VELOCIDAD.....	21
<b>1.3 MARCO LEGAL</b> .....	<b>22</b>
<b>1.4 ESTATUS JURÍDICO DE LA DECLARACIÓN SOBRE LA RED</b> .....	<b>22</b>
1.4.1. CONSIDERACIONES GENERALES.....	22
1.4.2. INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN.....	22
1.4.3. SOLICITUDES, ALEGACIONES Y RECLAMACIONES.....	23
<b>1.5 ESTRUCTURA DE LA DR</b> .....	<b>23</b>
<b>1.6 VIGENCIA Y PROCESO DE ACTUALIZACIÓN DE LA DR</b> .....	<b>24</b>
1.6.1. PERIODO DE VIGENCIA.....	24
1.6.2. PROCESO DE ACTUALIZACIÓN.....	24
<b>1.7 PUBLICACIÓN Y DISTRIBUCIÓN</b> .....	<b>24</b>
<b>1.8 DIRECTORIO</b> .....	<b>25</b>
<b>1.9 CORREDORES FERROVIARIOS EUROPEOS DE MERCANCÍAS, RFC</b> .....	<b>26</b>
<b>1.10 COOPERACIÓN INTERNACIONAL ENTRE LOS DISTINTOS ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURAS</b> .....	<b>28</b>
1.10.1. DIRECTORIO DE VENTANILLAS ÚNICAS DE RNE (OSS).....	29
1.10.2. APLICACIONES INFORMÁTICAS VÍA WEB DE RNE.....	32
<b>1.11 GLOSARIO</b> .....	<b>33</b>



## Capítulo 2 Condiciones de Acceso

2.1 INTRODUCCIÓN.....	37
2.2 REQUISITOS GENERALES DE ACCESO.....	37
2.2.1. REQUISITOS PARA LA SOLICITUD DE ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD DE INFRAESTRUCTURA Y DE CAPACIDAD EN INSTALACIONES DE SERVICIO .....	37
2.2.2. .... CONDICIONES DE ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA DE ADIF ALTA VELOCIDAD.....	38
2.2.3. LICENCIAS Y HABILITACIONES .....	39
2.2.4. CERTIFICADO DE SEGURIDAD .....	39
2.2.5. RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS .....	39
2.2.6. PLAN DE ASISTENCIA A VÍCTIMAS DE ACCIDENTES FERROVIARIOS.....	40
2.3 CONDICIONES COMERCIALES GENERALES .....	40
2.3.1. ACUERDOS MARCO .....	40
2.3.2. CONVENIOS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS .....	40
2.3.3. .... CONTRATOS DE ACCESO Y CONTRATOS CON LOS SOLICITANTES .....	41
2.4 NORMATIVA DE CIRCULACIÓN .....	41
2.5 TRANSPORTES EXCEPCIONALES.....	41
2.6 TRANSPORTES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.....	42
2.7 REQUISITOS TÉCNICOS DEL MATERIAL .....	42
2.7.1. INSPECCIÓN SOBRE EL MATERIAL RODANTE .....	42
2.8 REQUISITOS DEL PERSONAL FERROVIARIO .....	43
2.8.1. HABILITACIÓN Y FORMACIÓN .....	43
2.8.2. IDIOMA.....	43
2.8.3. INSPECCIÓN SOBRE EL PERSONAL.....	44



## Capítulo 3 Descripción de las Infraestructuras Ferroviarias

3.1 INTRODUCCIÓN.....	47
3.2 ÁMBITO DE LA RED TITULARIDAD DE ADIF ALTA VELOCIDAD .....	47
3.2.1. LÍMITES GEOGRÁFICOS .....	48
3.2.2. CONEXIONES CON OTRAS REDES .....	48
3.2.3. INFORMACIÓN ADICIONAL SOBRE LA RED .....	48

<b>3.3 DESCRIPCIÓN DE LA RED TITULARIDAD DE ADIF ALTA VELOCIDAD.....</b>	<b>48</b>
3.3.1. IDENTIFICACIÓN GEOGRÁFICA .....	48
3.3.2. PRESTACIONES DE LA RED .....	49
3.3.3. SISTEMAS DE SEGURIDAD, CONTROL DEL TRÁFICO Y COMUNICACIONES .....	51
<b>3.4 RESTRICCIONES DE TRÁFICO .....</b>	<b>53</b>
3.4.1. LÍNEAS ESPECIALIZADAS .....	53
3.4.2. NORMATIVA MEDIOAMBIENTAL .....	53
3.4.3. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS .....	54
3.4.4. RESTRICCIONES EN TÚNELES .....	54
3.4.5. RESTRICCIONES EN PUENTES/VIADUCTOS.....	54
<b>3.5 DISPONIBILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA .....</b>	<b>55</b>
<b>3.6 INSTALACIONES DE SERVICIO .....</b>	<b>55</b>
3.6.1. ESTACIONES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS .....	55
3.6.2 TERMINALES DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS .....	57
3.6.3. VÍAS DE APARTADO .....	57
3.6.4. INSTALACIONES DE MANTENIMIENTO DE MATERIAL RODANTE .....	57
3.6.5. OTRAS INSTALACIONES .....	58
3.6.6. INSTALACIONES DE APROVISIONAMIENTO DE COMBUSTIBLE .....	58
3.6.7. INSTALACIONES PARA CAMBIO DE ANCHO .....	58
3.6.8. INSTALACIONES DE PROTECCIÓN .....	59
3.6.9. OTRAS INSTALACIONES FERROVIARIAS CONECTADAS A LA RFIG TITULARIDAD DE ADIF ALTA VELOCIDAD .....	59
<b>3.7 DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA.....</b>	<b>60</b>
3.7.1. ACTUACIONES PREVISTAS PARA EL AÑO 2017 .....	60
3.7.2. ACTUACIONES REALIZADAS EN EL AÑO 2016.....	61



## Capítulo 4 Adjudicación de Capacidades

4.1 INTRODUCCIÓN .....	65
4.2 DESCRIPCIÓN DEL PROCESO DE SOLICITUD DE CAPACIDAD .....	65
4.2.1. CANDIDATOS PARA SOLICITAR CAPACIDAD .....	65
4.2.2. DOCUMENTACIÓN PARA LA SOLICITUD DE CAPACIDAD .....	65
4.2.3. TIPOS DE SOLICITUDES DE SURCOS .....	66
4.2.4. EL HORARIO DE SERVICIO .....	67
4.2.5. PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD Y ADJUDICACIÓN DE SURCOS REGULARES Y OCASIONALES .....	68
4.3 CALENDARIO DE SOLICITUD DE CAPACIDAD (SURCOS) .....	69
4.3.1. CALENDARIO DE RESERVA DE SURCOS .....	69
4.4 ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD .....	71
4.4.1. PROCESO DE ADJUDICACIÓN DE CAPACIDADES .....	71
4.4.2. PROCESO DE COORDINACIÓN/RESOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS .....	73
4.4.3. PROCESO DE ALEGACIONES .....	74
4.4.4. INFRAESTRUCTURA CONGESTIONADA .....	74
4.4.5. ACUERDOS MARCO .....	74
4.5 CAPACIDAD PARA EL MANTENIMIENTO Y OBRAS EN LA RED TITULARIDAD DE ADIF ALTA VELOCIDAD .....	75
4.6 CONTROL DEL USO DE LOS SURCOS .....	76
4.7 TRANSPORTES EXCEPCIONALES Y MERCANCÍAS PELIGROSAS .....	76
4.7.1. TRANSPORTES EXCEPCIONALES .....	76
4.7.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS .....	76
4.8 PERTURBACIONES Y CONTROL DEL TRÁFICO .....	77
4.8.1. CRITERIOS PARA EL CONTROL DEL TRÁFICO .....	77
4.8.2. NORMAS APLICABLES PARA EL CONTROL DEL TRÁFICO .....	77
4.9 ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD EN INSTALACIONES DE SERVICIO .....	78
4.9.1. TIPOS DE SOLICITUDES .....	79
4.9.2. CALENDARIO DE ASIGNACIÓN .....	79
4.9.3. FASES DEL PROCESO .....	80
4.9.4. MEDIDAS ESPECIALES EN CASO DE PERTURBACIONES DEL TRÁFICO FERROVIARIO .....	81
4.9.5. SUPERVISIÓN Y CONTROL DEL USO REAL DE LA CAPACIDAD ASIGNADA .....	81
4.9.6. CANCELACIÓN DE LA ASIGNACIÓN DE CAPACIDAD .....	81
4.9.7. MANTENIMIENTO Y CAUSAS EXCEPCIONALES .....	82



## Capítulo 5 Servicios de Adif- Alta Velocidad

5.1 INTRODUCCIÓN.....	85
5.2 SERVICIOS BÁSICOS MÍNIMOS .....	85
5.3 ACCESO Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN INSTALACIONES .....	85
5.3.1. ACCESO A INSTALACIONES DE SERVICIO .....	85
5.3.2. CONDICIONES DE PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS .....	87
5.4. SERVICIOS COMPLEMENTARIOS .....	88
5.4.1. OFERTA DE SERVICIOS, DEFINICIÓN Y DESCRIPCIÓN .....	88
5.5 SERVICIOS AUXILIARES .....	90
5.5.1. DEFINICIÓN .....	90
5.5.2. CONDICIONES DE LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS .....	90



## Capítulo 6 Régimen Económico y Tributario

6.1 INTRODUCCIÓN.....	93
6.2 PRINCIPIOS DE TARIFICACIÓN .....	93
6.3 TASAS Y CÁNONES FERROVIARIOS .....	94
6.3.1. TASAS.....	94
6.3.2. CÁNONES FERROVIARIOS .....	94
6.3.3. ACTUALIZACIÓN O MODIFICACIÓN DE LAS TASAS Y CÁNONES FERROVIARIOS ..	103
6.3.4. FORMA DE PAGO DE LAS TASAS Y CÁNONES FERROVIARIOS .....	103
6.3.5. SISTEMA DE INCENTIVOS (PERFORMANCE SCHEME) .....	103
6.3.6. TABLAS DE REFERENCIA PARA LA APLICACIÓN DE CÁNONES.....	104
6.4 TARIFAS 2017 POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS ..	108
6.4.1. RÉGIMEN JURÍDICO .....	108
6.4.2. PRINCIPIOS TARIFARIOS .....	108
6.4.3. TABLAS DE TARIFAS PROVISIONALES POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS 2017 .....	109
6.4.4. APROBACIÓN Y VIGENCIA DE LAS TARIFAS POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS .....	110
6.4.5. FACTURACIÓN POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS .....	110





## Mapas

MAPAS .....	113
MAPAS DE LA RED FERROVIARIA.....	113



## ANEXOS

ANEXO A .....	121
HORARIO DE SERVICIO 2016/2017 Y 2017/2018 .....	121
ANEXO B .....	123
CATÁLOGOS DE SURCOS INTERNACIONALES DE MERCANCÍAS 2016/2017.....	123
ANEXO C .....	125
MODELOS DE SOLICITUD DE CAPACIDAD .....	125
ANEXO D .....	127
ORGANIGRAMA DEL MINISTERIO DE FOMENTO .....	127
ANEXO E .....	128
DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA .....	128
ANEXO F .....	142
GLOSARIO: ACRÓNIMOS Y DEFINICIONES .....	142
ANEXO G .....	148
CATÁLOGO DE EJES Y LÍNEAS DE LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL .....	148
ANEXO H .....	151
ESTACIONES DE VIAJEROS .....	151
ANEXO I .....	158
TALLERES.....	158
ANEXO J.....	173
CAPACIDAD MEDIA DE LAS PRINCIPALES LÍNEAS DE ADIF ALTA VELOCIDAD .....	173

ANEXO K .....	175
NUEVA CLASIFICACIÓN DE LÍNEAS POR TIPOS .....	175
ANEXO L .....	177
ACUERDO MARCO .....	177
ANEXO M .....	183
PROCEDIMIENTO DE RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS .....	183
ANEXO N .....	187
CONDICIONES DE USO DE LAS INSTALACIONES DE SERVICIO .....	187
ANEXO O .....	193
CALENDARIO DE ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD EN INSTALACIONES DE SERVICIO ....	193
ANEXO P .....	195
CATÁLOGO DE INSTALACIONES DE SERVICIO .....	195





# Información General

## Capítulo 1

Declaración  
sobre la red  
2017

# Información General

## Capítulo 1

Declaración  
sobre la red  
2017



## 1.1 INTRODUCCIÓN

### Antecedentes

Con fecha 31 de diciembre de 2013 se crea la entidad pública empresarial Adif Alta Velocidad, como organismo público de los previstos en el artículo 43.1.b) de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, mediante la escisión de la rama de actividad de construcción y administración de las infraestructuras ferroviarias de alta velocidad y otras que se le atribuyan y estén encomendadas hasta esa fecha a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), de manera que la gestión de las redes que actualmente administra dicha entidad, que presentan notables diferencias, tanto desde el punto de vista técnico como económico y de financiación, se realice de forma independiente (Art. 1, Real Decreto-Ley 15/2013, de 13 de diciembre).

A partir de su fecha de creación, Adif Alta Velocidad asume las funciones asignadas al administrador de infraestructuras ferroviarias conforme se especifica en la nueva Ley 38/2015 del Sector Ferroviario de fecha 29 de septiembre de 2015, que ha derogado la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, y en sus normas de desarrollo, en relación con las infraestructuras ferroviarias cuya titularidad le haya sido atribuida, así como con las que se le atribuyan en un futuro.

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

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

## Actualización de la Declaración sobre la Red

### Índice y Estructura

Actualizado el índice de la Declaración sobre la Red conforme a la estructura común y Guía de Implementación aprobada por la Asamblea General de Rail Net Europe el 23 de marzo de 2016.

### Inclusión de Nuevos Activos en la Red titularidad de Adif Alta Velocidad

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

### Actualización del Régimen Económico y Tributario del Uso de la Infraestructura

#### / Tasas y Cánones

De conformidad con lo estipulado en el Art. 74 de la Ley 48/2015, de 29 de octubre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2016, (BOE del 30 de octubre de 2015) durante 2017 será de aplicación la Tasa de Seguridad en el Transporte de Viajeros que fue fijada en el Art. 65 de la Ley 36/2014, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2015, (BOE del 30 de diciembre de 2014), en tanto no se apruebe una Ley de Presupuestos Generales del Estado que la modifique.

De conformidad con lo estipulado en el Art. 74 de la Ley 48/2015 de Presupuestos Generales del Estado para el año 2016, (BOE del 30 de octubre de 2015) durante 2017 serán de aplicación los Cánones Ferroviarios que fueron establecidos conforme el Art. 65 de la Ley 36/2014, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2015, (BOE del 30 de diciembre de 2014), en tanto no se apruebe una Ley de Presupuestos Generales del Estado que la modifique.

#### / Tarifas por la Prestación de Servicios Complementarios

Durante 2017 serán de aplicación las Tarifas por la prestación de Servicios Complementarios en la RFIG y en las áreas de las zonas de servicio ferroviario administradas por la entidad pública empresarial Adif Alta Velocidad, aprobadas por acuerdo del Consejo de Administración de Adif Alta Velocidad de fecha 21 de diciembre de 2016, de conformidad con el Artículo 102 de la Ley del Sector Ferroviario.

## Horario de Servicio 2016/2017 y 2017/2018

Se ha actualizado el Calendario de Adjudicación de Capacidad del Horario de Servicio 2017/2018, conforme a las directrices de Rail Net Europe, RNE, para la realización de solicitudes por parte de los Candidatos.

El Horario de Servicio 2017 permanecerá vigente hasta el 9 de diciembre de 2017 y el Horario de Servicio 2018 tendrá vigencia hasta el 8 de diciembre de 2018 (segundo sábado de diciembre, conforme se determina en el Art. 7.2 de la Orden FOM/897/2005). Ambos incluyen las fechas determinadas para la realización de los correspondientes Ajustes Concertados y los Ajustes Mensuales. Asimismo, se incluye el Catálogo actualizado de Surcos Internacionales

## Normativa Ferroviaria Actualizada

Se ha actualizado el [Anexo E](#) "Documentación de Referencia", con la información de la legislación en vigor más relevante sobre el Sector Ferroviario a fecha 31 de enero de 2017, tanto en el ámbito nacional como europeo, conteniendo adicionalmente las referencias sobre la principal normativa técnica vigente.

## Mapas

Actualizada la información de los Mapas de la Red titularidad de Adif Alta Velocidad así como su presentación

## Otros Datos de Interés

Publicada la nueva Ley del Sector Ferroviario, Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario. Con la aprobación de esta Ley se incorporan al ordenamiento jurídico español las nuevas normas contenidas en la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012.

Entre sus disposiciones transitorias se incluyen las siguientes:

*Disposición transitoria cuarta.* Aplicación provisional de los cánones ferroviarios y de las tarifas de los servicios complementarios.

Hasta tanto no se fijen de conformidad con las reglas establecidas en el título VI, los cánones ferroviarios y las tarifas de los servicios complementarios en las instalaciones de servicio dependientes de los administradores de infraestructuras a los que se refiere el artículo 22, seguirán siendo aplicables las vigentes a la entrada en vigor de esta ley.

La adecuación de los cánones ferroviarios a lo dispuesto en el título VI se incluirá, en todo caso, en el primer proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado que se tramite después de la entrada en vigor de esta ley.

*Disposición transitoria quinta.* Aplicación provisional de las tasas ferroviarias.

Hasta tanto no se fijen las cuantías de las tasas ferroviarias recogidas en el título VI seguirán siendo aplicables las vigentes a la entrada en vigor de esta ley.

Por otra parte, la disposición transitoria primera establece un sistema provisional de apertura progresiva al mercado interior de transporte ferroviario de viajeros, en el que el acceso de los nuevos operadores se llevará a cabo mediante la obtención, a través de un procedimiento de licitación pública, de títulos habilitantes para cada línea o grupo de líneas.

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

Publicada Orden FOM/2015/2016, de 30 de diciembre, por la que se aprueba el Catálogo Oficial de Señales de Circulación Ferroviaria en la Red Ferroviaria de Interés General. BOE de 19 de enero de 2017.

### 1.1.1. El Sector Ferroviario en España

El Ministerio de Fomento a través del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024, PITVI, establece unas directrices específicas para el desarrollo de la política ferroviaria en nuestro país, coherente con la política económica del Gobierno, que sirva como instrumento para el crecimiento económico y la creación de empleo y que se ajuste a los criterios de consolidación presupuestaria. El PITVI define una cartera de servicios públicos del Estado en materia de transportes, y es garantía de calidad y eficiencia, mediante la optimización de las infraestructuras existentes y de una planificación adecuada a las necesidades reales.

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

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

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

## 1.1.1.1. Principales Agentes del Sector Ferroviario en España

### Ministerio de Fomento: Organización y Funciones

#### / Organización General

Corresponde al Ministerio de Fomento, en el ámbito ferroviario, la propuesta y ejecución de la política del Gobierno en materia de infraestructuras y de transporte terrestre de competencia estatal.

El Ministerio de Fomento se estructura en los siguientes órganos directamente dependientes del titular del Departamento:

- a. La Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, de la que dependen la Secretaría General de Infraestructuras, la Secretaría General de Transporte y la Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo.
- b. La Subsecretaría de Fomento.

Como órgano de apoyo y asistencia inmediata al titular del Ministerio de Fomento existe un Gabinete, cuyo titular tiene el rango de Director General.

Están adscritas al Ministerio de Fomento, a través de su titular, las siguientes entidades y entes públicos:

- a. La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif).
- b. La entidad pública empresarial Adif Alta Velocidad.
- c. La entidad pública empresarial RENFE-Operadora.
- d. La entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (ENSA).
- e. Los entes públicos Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.

#### / Funciones Relacionadas con el Ferrocarril

Las principales competencias del Ministerio de Fomento relacionadas con el ferrocarril son:

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

#### / Organigrama del Ministerio de Fomento

Ver [Anexo D](#)

### Órgano Regulador

#### / Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, CNMC

La Ley 3/2013, de 4 de junio, ha procedido a crear la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, como organismo público de los previstos en la Disposición adicional décima de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

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

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

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

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia supervisará y controlará el correcto funcionamiento del sector ferroviario. En particular, ejercerá las siguientes funciones:

1. Salvaguardar la pluralidad de la oferta en la prestación de los servicios sobre la Red Ferroviaria de Interés General y sus zonas de servicio ferroviario, así como velar por que éstos sean prestados en condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias.
2. Garantizar la igualdad entre empresas, así como entre cualesquiera candidatos, en las condiciones de acceso al mercado de los servicios ferroviarios.
3. Cooperar con los órganos reguladores del mercado ferroviario de los demás Estados miembros de la Unión Europea en la supervisión de la competencia en el mercado de los servicios de transporte ferroviario internacional.
4. Supervisar el proceso de consulta previo a la fijación de cánones y tarifas entre empresas ferroviarias o candidatos y los administradores de infraestructuras e intervenir cuando prevea que el resultado de dicho proceso puede contravenir las disposiciones vigentes.
5. Velar por que los cánones y tarifas ferroviarios cumplan lo dispuesto en sus normas reguladoras y no sean discriminatorios.
6. Autorizar al administrador de infraestructura para aplicar cánones que graven la escasez de capacidad de un determinado tramo identificable durante los periodos de congestión de la red.
7. Realizar o encargar la realización de auditorías a los administradores de infraestructuras, a los explotadores de instalaciones de servicio y, en su caso, a las empresas ferroviarias, con la finalidad de comprobar el cumplimiento de las disposiciones contables aplicables.
8. Determinar, a petición de las autoridades competentes o de las empresas ferroviarias o candidatos interesados, que el objeto principal de un servicio internacional de transporte ferroviario de viajeros es transportar viajeros entre estaciones españolas y las de otros Estados miembros de la Unión Europea.
9. Determinar, a requerimiento de los órganos competentes o de las partes interesadas, que se compromete el equilibrio económico de las condiciones establecidas para la prestación de un servicio de transporte sujeto a obligaciones de servicio público por la asignación de capacidad para realizar servicios internacionales de transporte ferroviario de viajeros total o parcialmente coincidentes.
10. Informar, cuando así lo solicite el Ministerio de Fomento, los procedimientos de licitación para el otorgamiento de autorizaciones para la prestación de servicios ferroviarios sujetos a obligaciones de servicio público.
11. Solicitar a la Comisión Europea que examine las medidas específicas adoptadas por las autoridades nacionales en relación con el acceso a la infraestructura y a los servicios ferroviarios, la concesión de licencias, los cánones o la adjudicación de capacidad.
12. Realizar cualesquiera otras funciones que le sean atribuidas por ley o por norma reglamentaria.

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

## Órganos Colegiados

### / Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, (CIAF)

La Comisión de investigación de accidentes ferroviarios es un órgano colegiado especializado adscrito al Ministerio de Fomento que tiene competencia para la investigación técnica de los accidentes e incidentes ferroviarios.

La Comisión goza de plena independencia funcional respecto de la autoridad responsable de la seguridad de los administradores de las infraestructuras, de las empresas ferroviarias, de los organismos de tarificación, de los organismos de certificación o notificados o de cualquier otro organismo o entidad cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con sus funciones. En el desempeño de sus funciones, ni el personal ni los miembros del Pleno podrán solicitar o aceptar instrucciones de ninguna entidad pública o privada.

Los administradores de la infraestructura llevarán a cabo, de acuerdo con lo establecido en su sistema de gestión de la seguridad, una investigación interna de los accidentes e incidentes ferroviarios que se produzcan en la Red Ferroviaria de Interés General que ellos administren, sin interferir en la llevada a cabo, en su caso, por la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, a quien deberán remitir el informe de la investigación interna efectuada.

Las empresas ferroviarias establecerán, dentro de su sistema de gestión de la seguridad, las pautas y los procedimientos a seguir en la investigación de accidentes e incidentes en los que se encuentren implicadas. En todo caso, en el supuesto de verse implicadas en un accidente o incidente ferroviario que se produzcan en la Red Ferroviaria de Interés General, llevarán a cabo una investigación interna del mismo, sin interferir en la llevada a cabo, en su caso, por la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, a quien deberán remitir el informe de la investigación interna efectuada.

## / Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, (CCTMP)

Es un órgano colegiado interministerial, cuyo fin es coordinar las competencias de los departamentos ministeriales en todo lo referente al transporte de mercancías peligrosas y a la aplicación de las disposiciones vigentes reguladoras del mismo, siendo preceptivo recabar su informe por los distintos Ministerios en relación con cualquier disposición que proyecten dictar sobre esta materia, así como servir de órgano de enlace en las relaciones con los organismos internacionales en materia de transporte de mercancías peligrosas, a través del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación y de acuerdo con éste.

## / Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas, (FRC)

Es un órgano colegiado interministerial, cuyo fin es coordinar las competencias de los departamentos ministeriales en todo lo referente al transporte de mercancías perecederas y a la aplicación de las disposiciones vigentes reguladoras del mismo, siendo preceptivo recabar su informe por los distintos Ministerios en relación con cualquier disposición que proyecten dictar sobre esta materia, así como servir de órgano de enlace en las relaciones con los organismos internacionales en materia de transporte de mercancías perecederas, a través del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación y de acuerdo con éste.

## / Consejo Nacional de Transportes Terrestres, (CNTT)

Es un órgano superior de la Administración, para asesoramiento, consulta y debate sectorial en asuntos que afecten al funcionamiento del sistema de transportes.

Su cometido viene determinado por la elaboración de los pertinentes informes preceptivos en todos aquellos asuntos y cuestiones que se encuentran previstos, tanto en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, que lo creó, como en el Reglamento de dicha Ley, así como en todos aquellos en que el Gobierno o el Ministro de Fomento lo estimen conveniente.

Forman parte del mismo expertos en materia de transportes terrestres, designados, en razón de su competencia, por la Administración del Estado y los representantes de los diversos sectores que tienen interés en el transporte terrestre: Asociaciones de Transportistas, EE. FF., Administradores de Infraestructura Ferroviaria, Clientes, etc.

Tiene como cometidos principales:

- ◆ El asesoramiento y atención de las consultas sobre aspectos generales de la ordenación básica del sector y sobre aspectos específicos de los diferentes servicios, incluidos los que se refieren a la política económica común a los distintos modos de transportes, en cuanto a la elaboración de los Planes de Transportes, y el establecimiento de contratos-tipo o condiciones generales de contratación para las distintas clases de transporte terrestre, así como respecto al régimen tarifario.
- ◆ La realización de informes preceptivos, en lo que concierne a los transportes regulares de viajeros, entre otros, sobre el establecimiento, adjudicación y modificación de los servicios regulares permanentes de uso general, proyectos de normativa estatal ferroviaria, y la transposición de directivas comunitarias.

## Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, es un organismo público de los regulados en la Ley 28/2006, de 18 de julio, de agencias estatales para la mejora de los servicios públicos, es la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria para la Red Ferroviaria de Interés General. Como tal, ejercerá las siguientes funciones en materia de seguridad:

- a) Velar por el mantenimiento general de la seguridad en la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General mediante la supervisión del cumplimiento de las obligaciones de los diferentes actores en esta materia, así como el ejercicio de la potestad sancionadora, en su caso, en materia de seguridad ferroviaria.
- b) Autorizar la puesta en servicio de los subsistemas estructurales que constituyen el sistema ferroviario y de los vehículos que por él circulan, así como comprobar que mantienen sus requisitos.
- c) Expedir, renovar, modificar o revocar los certificados de seguridad y las autorizaciones de seguridad de las empresas ferroviarias o administradores de infraestructura, así como supervisarlos posteriormente.
- d) Proponer, elaborar y desarrollar el marco normativo de seguridad y la supervisión de su cumplimiento por los agentes del sistema ferroviario.
- e) Otorgar, renovar, suspender y revocar las licencias y títulos de conducción del personal ferroviario.
- f) Conceder, suspender o revocar la homologación de los centros de formación y de reconocimiento psicofísico del personal ferroviario.
- g) Conceder, suspender o revocar la homologación de los centros de mantenimiento de material rodante y la certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de dicho material.
- h) Organizar y gestionar el Registro Especial Ferroviario.
- i) Las demás funciones que se le asignen por norma legal o reglamentaria.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria será independiente, en su organización, estructura y capacidad decisoria, de cualquier empresa ferroviaria, administrador de la infraestructura, solicitante y entidad adjudicadora, desempeñará sus funciones de forma transparente y no discriminatoria, dará audiencia a las partes interesadas y motivará sus decisiones. Además es el órgano encargado de otorgar las Licencias a las EE.FF. y las Habilitaciones a otros Candidatos distintos a las EE.FF. de conformidad con lo estipulado en el Art. 49 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario

## Entidad Pública Empresarial, Adif Alta Velocidad

La entidad pública empresarial Adif Alta Velocidad, es un organismo público adscrito al Ministerio de Fomento, goza de personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio y se rige por lo establecido en la LSF, en la Ley de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, LOFAGE, en las normas de desarrollo de ambas, en el Estatuto de Adif Alta Velocidad y en la legislación presupuestaria y demás normas que le son de aplicación. En defecto de estas normas, se le aplicará el ordenamiento jurídico privado.

En el ejercicio de sus funciones Adif Alta Velocidad actúa con autonomía de gestión, dentro de los límites establecidos por su Estatuto y teniendo en cuenta, en todo caso, la garantía del interés público, la satisfacción de las necesidades sociales, la seguridad de los usuarios y la eficacia global del sistema ferroviario, y los principios de transparencia, no discriminación, imparcialidad e independencia de cualquier operador ferroviario.

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

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

### / Funciones de Adif Alta Velocidad

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto Ley 15/2013, de 13 de diciembre y en el artículo 21 de la Ley del Sector Ferroviario, conforme se especifica en el Art. 3 del Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, correspondiente a Adif Alta Velocidad las siguientes funciones:

- ◆ a) La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias de su titularidad que deban formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General y su construcción, siempre que se lleve a cabo con sus propios recursos y con arreglo a lo que determine el Ministerio de Fomento.
- ◆ b) La construcción con recursos ajenos de infraestructuras ferroviarias, conforme al correspondiente convenio.
- ◆ c) La administración de las infraestructuras ferroviarias de su titularidad y de las que se le encomienden mediante el oportuno convenio.
- ◆ d) La prestación de los servicios básicos mínimos para el acceso a la infraestructura ferroviaria enumerados en el artículo 20.
- ◆ e) El control, vigilancia e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre, de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.
- ◆ f) La explotación de los bienes de su titularidad, y de aquellos que le sean adscritos y de aquellos cuya gestión se le encomiende.
- ◆ g) La elaboración, aprobación y publicación de la declaración sobre la red.
- ◆ h) La adjudicación de capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias y restantes candidatos enumerados en el artículo 34 que lo soliciten y la celebración de acuerdos marco con aquéllas.
- ◆ i) La prestación de servicios complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario.
- ◆ j) La aprobación y el cobro de las tarifas por la prestación de los servicios complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario.
- ◆ k) La determinación, revisión y cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, conforme al régimen legal y reglamentario de aplicación.
- ◆ l) La cooperación con los organismos que en otros Estados miembros de la Unión Europea administren las infraestructuras ferroviarias, para establecer y adjudicar capacidad de infraestructura que abarque más de una red nacional.
- ◆ m) La resolución de las reclamaciones de responsabilidad patrimonial que se formulen respecto de la actuación del mismo.
- ◆ n) Cualesquiera otras que se le asignen en esta ley o en sus disposiciones de desarrollo.

De conformidad con la disposición adicional primera de la Ley 38/2015 del sector Ferroviario Adif Alta Velocidad y Adif podrán encomendarse la realización de determinadas actividades mediante la suscripción de un convenio. En dicho convenio se determinará la compensación económica correspondiente a la prestación de los servicios encomendados.

En particular, ambas entidades podrán encomendarse la gestión de la capacidad de infraestructuras y, debido a la interconexión de las redes cuya administración tienen atribuidas ambas entidades, y como excepción a lo previsto en el artículo 19.1, también la gestión de los sistemas de control, de circulación y de seguridad.

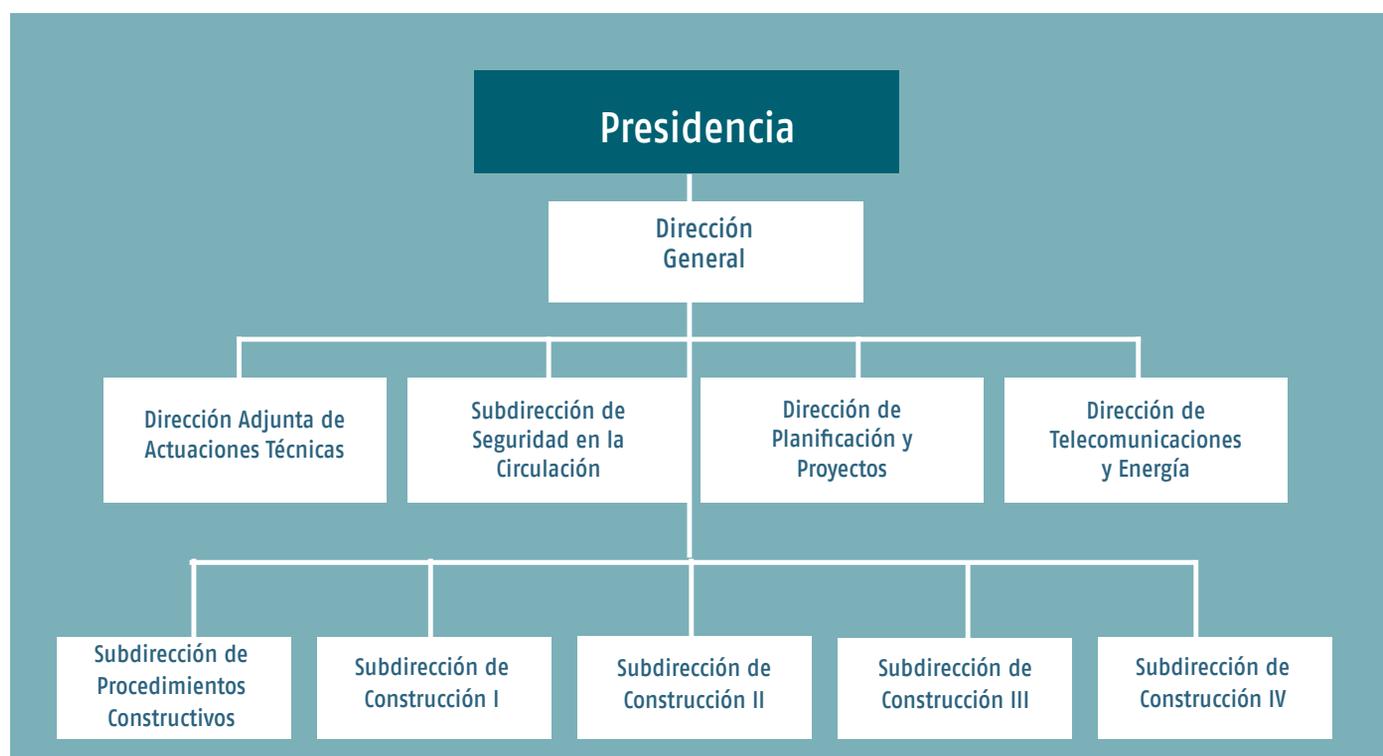
Adif Alta Velocidad ha encomendado la realización de determinadas tareas a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif, según acuerdos del Consejo de Administración de Adif Alta Velocidad, publicados mediante Resoluciones, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, entre otras, las siguientes:

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

(\*) Las empresas ferroviarias interesadas en recibir la prestación de alguno de estos servicios deberán dirigirse a las áreas responsables de Adif que se indican en el Directorio del apartado 1.8.

No obstante lo anterior, Adif Alta Velocidad mantiene las competencias y responsabilidades que como administrador de infraestructuras ferroviarias le son propias.

## Organigrama de Adif Alta Velocidad



## Candidatos Inscritos en el Registro Especial Ferroviario

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

[http://www.seguridadferroviaria.es/AESF/LANG\\_CASTELLANO/AGENTES/EMPFERRO/](http://www.seguridadferroviaria.es/AESF/LANG_CASTELLANO/AGENTES/EMPFERRO/)

y en la página Web: [www.adifaltavelocidad.es](http://www.adifaltavelocidad.es)



## 1.2 OBJETIVOS DE LA DECLARACIÓN SOBRE LA RED

La DR es el documento que Adif Alta Velocidad ofrece a las EE. FF. y otros Candidatos para darles a conocer las características de la infraestructura y las condiciones de acceso a la Red.

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

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

### 1.2.1. Red Ferroviaria de Interés General, RFIG

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

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

En el [Anexo G](#) de esta DR se incluye el Catálogo de Ejes y Líneas que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General, de conformidad con lo indicado en la Orden FOM 710/2015, de 30 de enero, y lo dispuesto en Art.4 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

En el [Mapa 1](#) se especifican las líneas y estaciones titularidad de Adif Alta Velocidad, de conformidad con la Orden PRE 2443/2013, de 27 de diciembre por la que se determinan los activos y pasivos de la entidad pública Adif Alta Velocidad y la Resolución de 27 de marzo de 2014, de la Secretaria de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se aprueba la adaptación del Anexo I de la citada Orden PRE 2443/2013.



## 1.2.2. Grandes Cifras de la Red Ferroviaria Titularidad de Adif Alta Velocidad

Grandes Cifras de Adif Alta Velocidad	
Activos no corrientes	43.303.034* miles €
Fondos Propios	13.810.834-* miles €
Patrimonio Neto	24.302.889 * miles €
Empleados Adif -Alta Velocidad	215 (1)

\* Datos provisionales a 31 de Diciembre de 2016.  
(1) Datos a 31 de Diciembre de 2016.

Infraestructura y Circulación	
Estaciones	42
(*) Red Ferroviaria Titularidad de <b>Adif Alta Velocidad</b> :	3.146 Km.
• Red de Alta Velocidad de Ancho Estándar (1.435 mm de separación de carriles)	2.534 Km.
• Red Convencional de Ancho Ibérico puro (1.668 mm de separación de carriles)	613 Km.
Líneas Equipadas con ERTMS	1.733 Km.
Líneas Equipadas con ASFA	3.053 Km.
Líneas Equipadas con Sistemas de Bloqueo Automatizados	2.988 Km.
Líneas Equipadas con ATP - EBICAB	147 Km.
Líneas dotadas con CTC	2.955 Km.
Línea Electrificada	2.862 Km.
Nº Circulaciones de Trenes / Año 2016	254.725

\* Cifras redondeadas a kilómetros. .





## 1.3 MARCO LEGAL

El Marco básico legal se fundamenta en los Reglamentos y Directivas de la Unión Europea y su transposición a la legislación nacional, además de su normativa de desarrollo y otras disposiciones. Asimismo incluye la normativa técnica de aplicación. Las referencias a estas disposiciones pueden consultarse en el [Anexo E](#) de este documento.



## 1.4 ESTATUS JURÍDICO DE LA DECLARACIÓN SOBRE LA RED

### 1.4.1. Consideraciones Generales

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

El instrumento por el que se formalice el acto de Adjudicación de Capacidad a los Candidatos conllevará implícita la aceptación de los derechos y obligaciones contenidos en la DR.

La mención que pudiera incluirse en la presente DR a disposiciones vigentes (Leyes, Reales Decretos, Órdenes Ministeriales, Resoluciones, etc.) tendrá carácter únicamente informativo, prevaleciendo en todo caso el texto de la disposición a la que se refiere.

### 1.4.2. Información sobre Seguridad en la Circulación

En cuestiones de Seguridad, en relación con la circulación y la reglamentación, la información contenida en la presente DR tiene carácter únicamente informativo, siendo de aplicación en cualquier caso lo indicado en el apartado 2.4 del capítulo 2 de esta DR.

La disposición transitoria única del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, en su apartado 5 "Adaptación al nuevo marco reglamentario" indica que en el plazo de dieciocho meses desde la entrada en vigor de este real decreto (es decir 17 de enero de 2017), los administradores de infraestructura y las empresas ferroviarias habrán de tener adaptada toda la actividad de explotación, gestión y operación del tráfico ferroviario al contenido de este Reglamento, incluyendo las pertinentes acciones formativas a su personal en relación con el nuevo marco reglamentario y con sus nuevos procedimientos recogidos en sus sistemas de gestión de seguridad, sin perjuicio de lo establecido en los apartados anteriores en relación a las señales ferroviarias.

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

De acuerdo con la normativa vigente, y en concreto de conformidad con el título V de la Ley 38/2015 de fecha 29 de septiembre del Sector Ferroviario y el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, tanto Adif como Adif Alta Velocidad disponen de la correspondiente Autorización de Seguridad emitidas por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, según resolución de otorgamiento de fecha 27/11/2015. Los sistemas de Gestión de Seguridad en la Circulación de los administradores de infraestructuras han de cumplir los requisitos establecidos en el Reglamento Europeo 1169/2010, sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de una autorización de seguridad ferroviaria.

## 1.4.3. Solicitudes, Alegaciones y Reclamaciones

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

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



## 1.5 ESTRUCTURA DE LA DR

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

La estructura de este documento es, a su vez, coherente con el índice común fijado por Rail Net Europe, conforme a la última actualización de la estructura común y Guía de Implementación aprobada por Rail Net Europe con fecha 23 de marzo de 2016, en la Asamblea General celebrada en Berna (Suiza), organización a la que contribuye activamente Adif y que se describe detalladamente en el apartado 1.10. En esta Declaración se ha aplicado la estructura común de RNE, con el objetivo es que todos los Candidatos y Empresas Ferroviarias tengan acceso a documentos similares en los diferentes países, encontrando la misma información en el mismo lugar en cada uno de ellos. Con ello se facilitan los procedimientos de acceso a la infraestructura, especialmente en la programación de tráficos internacionales.

Con arreglo a este principio, la DR se estructura en seis Capítulos y sus Anexos correspondientes:

**Capítulo 1:** Información General; Breve descripción del sector ferroviario en España.

**Capítulo 2:** Condiciones de Acceso; Contiene los requisitos legales necesarios que regulan el acceso a la RFIG titularidad de Adif Alta Velocidad de las empresas ferroviarias.

**Capítulo 3:** Descripción de las Infraestructuras Ferroviarias; Características principales de la RFIG titularidad de Adif Alta Velocidad, disponible para la solicitud de adjudicación de capacidad.

**Capítulo 4:** Adjudicación de Capacidades; Describe el proceso por el cual se asignan las franjas horarias a las Empresas Ferroviarias y Candidatos habilitados.

**Capítulo 5:** Servicios de Adif Alta Velocidad; Descripción de los servicios que puede prestar Adif Alta Velocidad.

**Capítulo 6:** Régimen Económico y Tributario; Descripción de las tasas ferroviarias y cánones, así como de las tarifas por prestación de los Servicios Complementarios.

**Mapas:** Mapas con las principales características de la red titularidad de Adif Alta Velocidad.

**Anexos:** En los distintos Anexos se ha agrupado toda la información que puede ser objeto de frecuente actualización, incluyendo además contenidos de carácter informativo.





## 1.6 VIGENCIA Y PROCESO DE ACTUALIZACIÓN DE LA DR

### 1.6.1. Periodo de Vigencia

La DR se mantendrá vigente hasta la publicación de una nueva que la sustituya y podrá ser actualizada por Adif Alta Velocidad cuando así lo requieran sus contenidos. En cuanto al Calendario de Adjudicación de Capacidad, el Horario de Servicio 2017 permanecerá vigente hasta el 9 de diciembre de 2017 y el Horario de Servicio 2018 mantendrá su vigencia hasta el 8 de diciembre de 2018.

### 1.6.2. Proceso de Actualización

Los acuerdos por los que se aprueben modificaciones de la DR serán objeto de publicación en el Boletín Oficial del Estado en el plazo máximo de diez días hábiles desde que se adopten y, en todo caso, quince días antes de la fecha en que deban surtir efecto.

En todo caso, tales modificaciones no podrán suponer restricciones o limitaciones de la Capacidad adjudicada, salvo que se produzcan circunstancias extraordinarias debidamente acreditadas, o presten su consentimiento los adjudicatarios afectados o bien formen parte de actuaciones de naturaleza eventual necesarias para la explotación. En este último supuesto, será suficiente a efectos de publicidad la comunicación a los adjudicatarios afectados y la disponibilidad para cualquier Candidato, en tanto se incorporan a la publicación ordinaria anual.

En caso de erratas de imprenta, dudas de interpretación o lagunas de información en la DR, Adif Alta Velocidad adoptará las acciones que estime oportunas en cada situación, comunicándoselo a los Candidatos afectados. De igual manera, cualquier modificación en la legislación o normativa que afecte a la DR se incorporará a la misma.

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



## 1.7 PUBLICACIÓN Y DISTRIBUCIÓN

Estará disponible una versión de la DR, en formato PDF o similar, en la Web de Adif Alta Velocidad, [www.adifaltavelocidad.es](http://www.adifaltavelocidad.es), al día siguiente de publicarse en el BOE la Resolución de la Secretaría General de Infraestructura.

Para conocimiento de las empresas de tráfico internacional, se incluirá una versión en lengua inglesa en la citada web corporativa. En caso de discrepancia en cuanto a su contenido, prevalecerá la versión original en lengua castellana.





## 1.8 DIRECTORIO

Adif Alta Velocidad pone a disposición de las EE. FF. y otros Candidatos una organización que presta un servicio integral para facilitar el acceso a la infraestructura ferroviaria, tanto para la prestación de los diferentes servicios de transporte de viajeros y mercancías, como para la realización de pruebas en las infraestructuras ferroviarias. Dependiendo de la naturaleza de la comunicación, podrán dirigirse a las direcciones siguientes, que se relacionan a continuación.

Para información sobre la Red OSS de Ventanillas Únicas, (One Stop Shop) de Rail Net Europe, RNE, se puede consultar el apartado 1.9 de esta DR.

### Directorio de Adif Alta Velocidad

#### Adif Alta Velocidad

SEDE CENTRAL  
Sede Electrónica: <https://sede.adif.gob.es>

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3.  
28020 Madrid  
[www.adifaltavelocidad.es](http://www.adifaltavelocidad.es)

#### Comunicación y Relaciones Externas

SUBDIRECCIÓN DE RELACIÓN CON LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN  
Dirección de Comunicación (Adif)

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3.  
28020 Madrid

#### Ventanilla Única para Empresas Ferroviarias y Candidatos

SUBDIRECCIÓN COMERCIAL  
Dirección de Gabinete y Recursos (Adif)

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3.  
28020 Madrid

#### Autorización de Conexiones a la RFIG titularidad de Adif Alta Velocidad, Cargaderos

SUBDIRECCIÓN COMERCIAL  
Dirección de Gabinete y Recursos (Adif)

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3.  
28020 Madrid

#### Autorización para la Realización de Pruebas en la RFIG titularidad de Adif Alta Velocidad

SUBDIRECCIÓN COMERCIAL  
Dirección de Gabinete y Recursos (Adif)  
Buzón Solicitud de pruebas

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3.  
28020 Madrid

#### Información sobre Estaciones de Transporte de Viajeros

SUBDIRECCIÓN DE GESTIÓN DE SERVICIOS A CLIENTES  
Dirección de Estaciones de Viajeros (Adif)

Avenida Pío XII 110. Edificio 18.  
28036 Madrid.

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

VENTANILLA ÚNICA Adif (Adif OSS)  
Subdirección de Planificación y Gestión de Capacidad  
Dirección de Planificación y Gestión de Red (Adif)

Estación Madrid Chamartín, edificio 23  
Calle Hiedra, 9.  
28036 Madrid

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

VENTANILLA ÚNICA (OSS) del Corredor Atlántico de Mercancías Europeo Subdirección de Planificación y Gestión de Capacidad Dirección de Planificación y Gestión de Red (Adif)

Estación Madrid Chamartín, edificio 23  
Calle Hiedra, 9.  
28036 Madrid

### Asignación de Capacidades

SUBDIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE CAPACIDAD Dirección de Planificación y Gestión de Red (Adif)

Estación Madrid Chamartín, edificio 23  
Calle Hiedra, 9.  
28036 Madrid

### Control de Tráfico de Trenes y Planes de Contingencias

CENTRO DE GESTIÓN DE RED H24 Subdirección del Centro de Gestión de Red H24 Dirección de Planificación y Gestión de Red (Adif)

Calle Méndez Álvaro, 1.  
28045 Madrid

### Seguridad en la Circulación

SUBDIRECCIÓN DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN DE Adif Alta Velocidad

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

### Autorización del Material Rodante

SUBDIRECCIÓN DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN DE Adif Alta Velocidad

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

### Estudios para Transportes Excepcionales

SUBDIRECCIÓN DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN DE Adif Alta Velocidad

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

### Información sobre Protección Civil

DIRECCIÓN DE PROTECCIÓN Y SEGURIDAD (Adif)

Paseo del Rey, 30. 28008 Madrid

### Servicio de Suministro de Energía Eléctrica de Tracción

DIRECCIÓN DE TELECOMUNICACIONES Y ENERGÍA DE Adif-Alta Velocidad

Avda. Pío XII, 97 - 1ª planta.  
28036 Madrid



## 1.9 CORREDORES FERROVIARIOS EUROPEOS DE MERCANCÍAS, RFC

En 2010, el Parlamento Europeo y el Consejo aprobaron normas para el establecimiento de una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo, compuesta por corredores de mercancías internacionales.

El objetivo es conseguir servicios de transporte de mercancías ferroviario de calidad, de confianza para ser capaz de competir con otros modos de transporte.

El principal objetivo del Reglamento 913/2010/EU (en adelante “el Reglamento”) es mejorar los servicios prestados por los administradores de la infraestructura a los operadores de transporte internacional de mercancías. Varias iniciativas han contribuido a la creación del concepto de los corredores: el primer paquete ferroviario, el programa RTE- T (Red Transeuropea de Transporte), la cooperación entre los Estados miembros y el despliegue de las especificaciones técnicas de Interoperabilidad y de las aplicaciones telemáticas para mercancías.

A través del Reglamento, la Unión Europea desea actuar en las siguientes áreas principales que corresponden al proceso de armonización:

- ◆ Mejorar la coordinación entre los administradores de la infraestructura.
- ◆ Mejorar las condiciones de acceso a la infraestructura.
- ◆ Garantizar la debida prioridad los trenes de mercancías .
- ◆ Y la mejora de la intermodalidad en los corredores.

Para alcanzar estos objetivos, la Unión Europea designó 9 corredores ferroviarios de mercancías internacionales (RFC) en la red ferroviaria de la UE.

A partir del 11 de noviembre de 2013, los Corredores Ferroviarios Europeos de Mercancías nº 4 y 6, Corredores Atlántico y Mediterráneo respectivamente, que transitan por nuestro país, han entrado formalmente en funcionamiento de acuerdo con las disposiciones del Reglamento 913/2010 relativo a la creación de una red de Corredores Europeos de transporte de mercancías por ferrocarril, con el objetivo de mejorar la competitividad del transporte ferroviario.

## Corredor Atlántico

Adif y los Gestores de Infraestructuras de Portugal (IP) Francia (SNCF Réseau) y Alemania (DB Netze) integran este corredor que suma más de 5.300 Km. de vías a lo largo del eje Sines/Setúbal/Lisboa/Aveiro/Leixões - Algeciras/Madrid/Bilbao/Zaragoza - Bourdeaux/Paris/Le Havre/Metz, Mannheim, cruzando las fronteras internacionales de Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro, Elvas/Badajoz, Irún/Hendaya y Forbach/Saarbrücken.

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

<http://www.corridor4.eu/es/oss-es/>

## Corredor Mediterráneo

Adif, junto con otros 7 socios de 5 países, forma parte del Corredor (Administradores de infraestructuras de España -Adif-, Francia -SNCF Réseau-, Italia -RFI-, Eslovenia -ASZ-, Hungría -MAV- y TPFerro, y adjudicadores de capacidad de Eslovenia -SZ- y Hungría. CROACIA HZ Infrastruktura se incorporó en junio de 2016 al corredor Mediterráneo, siendo efectiva esta incorporación a partir del 10 de noviembre de 2016.

El Corredor Mediterráneo conecta Madrid, Algeciras y los principales puertos de la costa Este Española con Europa a través de Francia, suma más de 6.000 Km. de vías a lo largo del eje Almería-Valencia/Algeciras\_Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Turín-Milán-Verona-Padua/Venice-Trieste/Oper-Ljubljana-Budapest-Záhony.

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

<https://www.railfreightcorridor6.eu/RFC6/web.nsf/OnePager/index.html#offer>

## Documentación y Reglamento:

Toda la documentación relativa a estos Corredores, incluyendo el Documento de Información del Corredor y la Capacidad disponible para 2017 y 2018 para trenes internacionales de mercancías, puede ser consultada en las páginas [Web www.corridor4.eu](http://www.corridor4.eu) y [www.railfreightcorridor6.eu](http://www.railfreightcorridor6.eu). Ambos proyectos están cofinanciados por la Unión Europea.

El Reglamento (UE) N° 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre una red ferroviaria Europea para un transporte de mercancías competitivo, establece las normas para la creación y organización de corredores ferroviarios internacionales de transporte de mercancías.

Entre estas normas se establece la creación de un órgano para cada uno de los Corredores, denominado Ventanilla Única, para que los candidatos soliciten y reciban respuestas, en un solo lugar y con un solo trámite, en relación con la capacidad de infraestructura para los trenes de mercancías que atraviesen al menos una frontera a lo largo del corredor.

Las atribuciones más destacadas de la Ventanilla Única son las siguientes:

- ◆ Construcción y adjudicación de surcos pre-establecidos en los corredores.
- ◆ Seguimiento de las capacidades.
- ◆ Coordinación con los administradores de infraestructura.
- ◆ Facilitar el acceso a la infraestructura a las EE. FF de mercancías.
- ◆ Transmitir la información sobre gestión de tráfico facilitada por los administradores de infraestructura.

La ubicación de la ventanilla del Corredor Atlántico está ubicada en Madrid, y la del Corredor Mediterráneo en Milán.

La solicitud, gestión y adjudicación de las capacidades de los Corredores de Mercancías se realizará únicamente a través de la herramienta informática Path Coordination System (PCS) suministrada por RNE.

De acuerdo con el Reglamento (UE) N° 913/2010, cada uno de los corredores publicará un Documento de Información del Corredor (CID) con la siguiente información:

- ◆ Toda la información referente al corredor de mercancías que figure en las Declaraciones sobre la Red de cada una de las redes nacionales.
- ◆ La lista y características de las terminales del corredor.
- ◆ Información relativa a la Adjudicación de Capacidad de Infraestructura, Candidatos autorizados, Gestión de Tráfico y Gestión de Tráfico en caso de perturbación.
- ◆ Un Plan de implantación que incluya una descripción de las características del corredor, elementos esenciales de los estudios de mercado de transporte, objetivos fijados, plan de inversiones, etc.

Las circulaciones que se realicen en los Corredores Ferroviarios de Mercancías se registrarán por las respectivas normas nacionales correspondientes. En el caso de los tramos de la Red gestionada por Adif de los Corredores Atlántico y Mediterráneo se registrarán por el Reglamento de Circulación Ferroviaria y demás reglamentación vigente.



## 1.10 COOPERACIÓN INTERNACIONAL ENTRE LOS DISTINTOS ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURAS

Rail Net Europe (RNE) fue creado en enero de 2004 por iniciativa de un grupo de administradores de infraestructuras ferroviarias europeas y organismos de adjudicación (IMS / ABS), con objeto de establecer una organización común europea para facilitar los negocios ferroviarios internacionales.

Para obtener información adicional visite el sitio Web: <http://www.rne.eu/>

### Objetivos:

RNE se compromete a facilitar el tráfico internacional en la infraestructura ferroviaria Europea. Proporciona apoyo a las empresas ferroviarias en sus actividades internacionales (para mercancías y pasajeros) y se esfuerza por aumentar la eficiencia de los procedimientos de los IM / ABS. Como asociación transeuropea, RNE juega un papel fundamental fomentando que la industria se rija por unas normas armonizadas, transparentes y no discriminatorias en el negocio ferroviario internacional.

Conjuntamente, los miembros de RailNetEurope están haciendo más uniformes las condiciones de transporte ferroviario internacional, introduciendo un enfoque institucional para promover el negocio del ferrocarril europeo en beneficio de todo el sector ferroviario en Europa.

### Una plataforma de coordinación para los corredores ferroviarios de mercancías:

En noviembre de 2013 los primeros seis corredores de mercancías por ferrocarril (RFC) entraron en funcionamiento y se estableció una red de ventanillas únicas para cada corredor (C-OSSs). En noviembre el año 2015 se iniciaron oficialmente tres RFC adicionales. RNE ha prestado apoyo desde el primer momento a los Administradores de Infraestructuras (IMs), siendo ahora la plataforma de coordinación de los Corredores de Mercancías ferroviarios (RFC) en lo que respecta al negocio operativo. Las tareas de RNE incluyen asegurar que los procesos y las herramientas armonizadas se aplican en los distintos corredores para beneficio de los solicitantes, de los IMs y de los ABS que forman parte de varios Corredores de Mercancías ferroviarios (RFC). Como consecuencia los RFC se han convertido en miembros asociados de RNE.

### Una organización paraguas

En su trabajo del día a día, la tarea de RNE es simplificar, armonizar y optimizar los procesos ferroviarios internacionales a nivel europeo como pueden ser los horarios, las ventas (incluidas las declaraciones sobre la red), la gestión del tráfico y los servicios post-venta (por ejemplo, la presentación de informes).

Estas tareas se llevan a cabo por cuatro grupos de trabajo permanentes y por grupos de proyectos ad-hoc coordinadas por la Oficina Conjunta de RNE, que tiene su base en Viena, Austria.

Los grupos y las juntas de trabajo internacional RNE tratan de hacer que los servicios ferroviarios transfronterizos actúen en perfecta sincronización sean una realidad en toda Europa, sea esto mediante la creación de normas comunes para el intercambio de datos, lo que facilita la comunicación interpersonal entre los centros de control de tráfico o acordando procedimientos de horarios para los productos de ruta nueva de tren.

RNE también presta apoyo a sus miembros con respecto al cumplimiento del marco jurídico europeo.

Por último, pero no menos importante, las herramientas de TI dedicadas también están siendo racionalizadas y armonizadas siempre que es necesario, y los sistemas informáticos propios de RNE gradualmente se han ido extendiendo por toda Europa

### Red de RNE:

Actualmente, Rail Net Europe es una asociación de 35 Administradores de Infraestructuras y organismos de adjudicación de capacidad AI/OAC, y 9 Corredores Ferroviarios de Mercancías RFCs que son miembros de pleno derecho o miembros asociados. En conjunto, sus redes ferroviarias suman más de 230.000 Km. de infraestructura.

## 1.10.1. Directorio de Ventanillas Únicas de RNE (OSS)

Los administradores de infraestructuras ferroviarias europeas y organismos de adjudicación de capacidad que componen RNE han establecido una red de Ventanillas Únicas, OSS, que funcionan como Puntos de Atención al Cliente dentro de RNE.

### Una Europa - Un Servicio

RNE ha establecido un punto de contacto de OSS en cada país miembro.

Cada cliente puede elegir su punto de contacto preferido de OSS para todas sus necesidades con respecto a los servicios ferroviarios internacionales.

Desde las primeras preguntas relacionadas con el acceso a la red, a peticiones de surco internacional y análisis del rendimiento después de realizar un tren, todas estas cuestiones y otras más son gestionadas por un único punto de contacto para todo el viaje internacional por ferrocarril, según la preferencia del cliente.

Los clientes de los miembros de RNE que realizan servicios ferroviarios internacionales pueden, por lo tanto, hacer uso del paquete de servicios de la red de OSS de RNE:

- ◆ Una red de puntos de contacto para orientar a los clientes a través de toda una gama de procedimientos: obtener acceso a la red, planificación de un transporte ferroviario internacional eficaz, gestión de surcos ferroviarios internacionales (ITPM), análisis después de la circulación del tren. Los tiempos de respuesta han sido normalizados a un nivel comprensible para el cliente (la consecución de estos niveles de servicio se está examinando actualmente).
- ◆ Expertos de OSS provenientes de horarios y ventas combinan su experiencia en estos campos para dar servicio a los clientes junto con los puntos de contacto de OSS.
- ◆ Las herramientas de tecnologías de la información ayudan a los candidatos mediante la provisión de estimaciones de precio por el uso de la infraestructura ferroviaria, así como coordinando los procesos de ordenación y suministro de surcos ferroviarios internacionales, y realizando el posicionamiento y seguimiento de trenes internacionales en tiempo real.

La relación de personas de contacto de las OSS se encuentra disponible en: [http://www.rne.eu/oss\\_network](http://www.rne.eu/oss_network)

### Directorio OSS

La lista completa de OSS de RNE se puede consultar en:



## Ventanilla Única Europea (OSS)

Logo	Código País	Compañía	País
	AT	ÖBB Infrastruktur Ag Gerard Pfeiffer <a href="mailto:oss.austria@oebb.at">oss.austria@oebb.at</a>	Austria
	AT/HU	RAABERBAHN/GYSEV Oskar Pichler <a href="mailto:oss@raaberbahn.at">oss@raaberbahn.at</a>	Austria / Hungría
	BE	Infrabel Sonia Mancinelli <a href="mailto:oss-rne@infrabel.be">oss-rne@infrabel.be</a>	Bélgica
	BG	NRIC Tihomir Trifonov <a href="mailto:t.trifonov@rail-infra.bg">t.trifonov@rail-infra.bg</a>	Bulgaria
	CH	BLS AG Rudolf Achermann <a href="mailto:onestopshop@bls.ch">onestopshop@bls.ch</a>	Suiza
	CH	SBB Rudolf Achermann <a href="mailto:onestopshop@sbb.ch">onestopshop@sbb.ch</a>	Suiza
	CH	trasse.ch Christoph Rüegg <a href="mailto:c.ruegg@trasse.ch">c.ruegg@trasse.ch</a>	Suiza
	CZ	SŽDC Marek Neustadt <a href="mailto:oss@szdc.cz">oss@szdc.cz</a>	República Checa
	DE	DB Netz AG Daniel Thelen <a href="mailto:oss@deutschebahn.com">oss@deutschebahn.com</a>	Alemania
	DK	Banedanmark Alex S. Nielsen <a href="mailto:asn@bane.dk">asn@bane.dk</a>	Dinamarca
	ES/FR	TP Ferro Concesionaria, S.A. Petros Papaghiannakis <a href="mailto:ppapaghiannakis@tpferro.com">ppapaghiannakis@tpferro.com</a>	España/Francia
	ES	Adif / Adif Alta Velocidad Félix Bartolomé <a href="mailto:fbartolomea@adif.es">fbartolomea@adif.es</a>	España
	FIN	FTA Kaisa-Elina Porras <a href="mailto:Kaisa-elina.porras@fta.fi">Kaisa-elina.porras@fta.fi</a>	Finlandia
	FR	SNCF Réseau Patrice Laurent <a href="mailto:patrice.laurent@rff.fr">patrice.laurent@rff.fr</a>	Francia
	HR	HZ Infrastruktura Biserka Keller <a href="mailto:biserka.keller@hznet.hr">biserka.keller@hznet.hr</a>	Croacia

Ventanilla Única Europea (OSS)			
Logo	Código País	Compañía	País
	HU	VPE László Pósalaki <a href="mailto:oss@vpe.hu">oss@vpe.hu</a>	Hungría
	IT	RFI Simona Garbuglia <a href="mailto:oss@rfi.it">oss@rfi.it</a>	Italia
	LU	ACF Claude Lambert <a href="mailto:claudelambert@acf.etat.lu">claudelambert@acf.etat.lu</a>	Luxemburgo
	NL	ProRail Jan Deeleman <a href="mailto:jan.deeleman@prorail.nl">jan.deeleman@prorail.nl</a>	Holanda
	NL	Keyrail Marlies de Groot <a href="mailto:oss@keyrail.nl">oss@keyrail.nl</a>	Holanda
	NO	Jernbaneverket Britt Jorun Overstad <a href="mailto:oss@jbv.no">oss@jbv.no</a>	Noruega
	PL	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Romano Stanczak <a href="mailto:oss@plk-sa.pl">oss@plk-sa.pl</a>	Polonia
	PT	IP Patricia Catarrinho <a href="mailto:patricia.catarrinho@infraestruturas-deportugal.pt">patricia.catarrinho@infraestruturas-deportugal.pt</a>	Portugal
	RO	CFR Lucian Barbu <a href="mailto:lucian.barbu@cfr.ro">lucian.barbu@cfr.ro</a>	Rumanía
	SE	Trafikverket Hans Lindersson <a href="mailto:oss@trafikverket.se">oss@trafikverket.se</a>	Suecia
	SI	SŽ Marjan Dremelj <a href="mailto:marjan-dremelj@slo-zeleznice.si">marjan-dremelj@slo-zeleznice.si</a>	Eslovenia
	SI	Ažp Zdenko Zemljic <a href="mailto:zdenko.zemljic@azp.si">zdenko.zemljic@azp.si</a>	Eslovenia
	SK	ŽSR Blanka Ondovcikova <a href="mailto:oss@zsr.sk">oss@zsr.sk</a>	Eslovaquia
	UK	HS1 Brian Blackwell <a href="mailto:brian.blackwell@highspeed1.co.uk">brian.blackwell@highspeed1.co.uk</a>	Reino Unido
	UK	Networkrail Ian Cleland <a href="mailto:ian.cleland@networkrail.co.uk">ian.cleland@networkrail.co.uk</a>	Reino Unido

Ordenada por código de país. Más información en: [http://www.rne.eu/oss\\_network](http://www.rne.eu/oss_network)

## 1.10.2. Aplicaciones Informáticas Vía Web de RNE

RNE ha desarrollado una serie de aplicaciones informáticas disponibles vía Web para facilitar los procesos de Adjudicación de Capacidad, información sobre tarificación y supervisión del tráfico ferroviario, principalmente:



### Path Coordination System (PCS)

**PCS** (Sistema de coordinación de surcos) es una aplicación web proporcionada por RNE a los administradores de infraestructuras (IM), organismos de adjudicación (ABS), Corredores ferroviarios de mercancías (RFCs), las empresas ferroviarias (RUs) y a los Candidatos distintos de empresas ferroviarias (EF), que se encarga de la comunicación y los procesos de de coordinación de las peticiones de surcos internacionales y las ofertas de surcos. El Sistema de coordinación de surcos (PCS) también ayuda a las Empresas Ferroviarias y Candidatos en sus tareas previas de coordinación relacionadas con los estudios de surcos ferroviarios y con las peticiones de surcos internacionales. RNE ofrece una Plataforma de Integración de Sistemas de coordinación de surcos (PCS IP), un canal de comunicación directa entre el sistema de coordinación de surcos (PCS) y los sistemas nacionales de las EF y los administradores de infraestructura que permite el intercambio bidireccional de datos. Con este módulo, ha sido eliminado uno de los principales obstáculos para el uso de PCS en la actividad del transporte de mercancías: las EF y los administradores de infraestructura ya no tendrán que proporcionar la misma información sobre una solicitud de surco internacional dos veces (una vez en el sistema nacional y otra en PCS), toda vez que ahora es posible sincronizar automáticamente los datos de la solicitud de surco de tren internacional entre los sistemas nacionales y PCS siempre y cuando el administrador de infraestructura desarrolle su parte de la integración en la plataforma.

Desde noviembre de 2013 la herramienta PCS puede ser utilizada para publicar, solicitar y asignar surcos pre acordados (PAP) de acuerdo con el Reglamento 913/2010. Mientras tanto, el sistema está siendo continuamente mejorado basándose en las experiencias de AI, EF y RFCs, con el fin de hacer el proceso de gestión de PAP (surcos pre acordados) más rápido y más flexible para trenes de mercancías.

Para obtener más información, visite el sitio Web: <http://pcs.rne.eu/>

o escriba al servicio de asistencia:

[support.pcs@rne.eu](mailto:support.pcs@rne.eu)



### Charging Information System (CIS)

**CIS** es un sistema de información de tarificación de infraestructuras para los candidatos proporcionado por los administradores de infraestructuras (IMS) y los organismos de adjudicación (ABS). La aplicación basada en web proporciona información rápida sobre los cargos relacionados con el uso de la infraestructura ferroviaria europea y estima el precio por el uso de los tramos internacionales en cuestión de minutos. Es una aplicación general para los distintos sistemas de tarificación de las infraestructuras ferroviarias nacional.

La evolución futura de CIS tiene como objetivo implementar una ruta de acuerdo a los requisitos de los RFC estimando el coste de los cánones de infraestructura .

Para obtener más información, visite el sitio Web: <http://cis.rne.eu/> y el servicio de asistencia puede ser contactado por correo electrónico:

[support.cis@rne.eu](mailto:support.cis@rne.eu)



### Train Information System (TIS)

**TIS** (Sistema de Información sobre el Tren) es una aplicación web fácil de usar, que permite visualizar los trenes internacionales de origen a destino en tiempo real. Apoya la gestión de trenes internacionales proporcionando datos relativos a trenes de pasajeros y de mercancías que circulan por las redes de los IMs de RNE.

A raíz de la petición de algunas empresas ferroviarias activas a nivel internacional, TIS procesa una cantidad determinada de trenes nacionales, con el fin de simplificar el intercambio de datos y optimizar el proceso de información. Además, ha sido desarrollada una función específica para terminales a lo largo de los corredores para que también puedan aprovechar el intercambio de información del TIS. TIS proporciona información del tren en tiempo real directamente a los usuarios, a través de Internet, y genera informes basados en datos históricos. Los dos productos de TIS se basan en los mismos datos primarios.

El resumen de la Información del tren en tiempo real, reúne, centraliza y publica información sobre los trenes que circulan en la mayoría de los corredores ferroviarios Rail Freight Corridors.

Participantes actuales: BB (Austria), Infrabel (Belgica), NRIC (Bulgaria), HŽ (Croacia), SŽDC (República Checa), Banedanmark (Dinamarca), SNCF Réseau (Francia), DB Netz Alemania, GYSEV (Austria, Hungría), MÁV (Hungría), RFI (Italia), CFL (Luxemburgo), Jernbaneanverket (Noruega)\*, PKP PLK (Polonia), IP (Portugal), CFR (Rumanía)\*, ŽSR (Eslovaquia), SŽ (Eslovenia), Adif (España), Trafikverket (Suecia), SBB (Suiza), BLS (Suiza, Prorail (Países Bajos), HS1\* (Gran Bretaña). . (\*Contrato firmado en proceso de implementación.)

Base de datos acordados:

- ◆ Ubicación actual y pasada de tren (mensaje de información sobre la marcha del tren).
- ◆ Información acordada sobre horarios diarios(mensaje horario contratado).
- ◆ Información sobre retrasos y sus causas.

2. Los informes permiten el seguimiento y análisis de la información y el retraso del tren. Datos:

- ◆ Análisis sobre puntualidad y retrasos
- ◆ Análisis de la calidad de datos
- ◆ Análisis de rendimiento/funcionamiento del sistema

Mientras tanto, el TIS se ha optimizado y ahora es capaz de procesar mensajes tanto entrantes como salientes TAF TSI mensajes desde / hasta IM y salientes TAF TSI mensajes directos de salida a las EEFF.

Interfaces de datos:

El intercambio de datos sin procesar con EF y los Administradores de infraestructura basado en TAF / TAP mensajes TSI

Actualmente, los solicitantes del TIS son los administradores de infraestructuras, las empresas ferroviarias y los operadores de terminales

TIS es accesible a través de: <http://tis.rne.eu/>

El servicio de asistencia puede ser contactado por correo electrónico: [support.tis@rne.eu](mailto:support.tis@rne.eu)



## 1.11 GLOSARIO

El Glosario de términos usado en la DR se puede consultar en el [Anexo F](#), incluyendo los acrónimos y definiciones principales.

El material disponible en el glosario es sólo para fines de información; las definiciones son de carácter general y no es legalmente vinculante.

Adicionalmente, RNE ha publicado un glosario de términos en inglés que está disponible en:

[http://www.rne.eu/ns\\_glossary](http://www.rne.eu/ns_glossary)





# Condiciones de Acceso

## Capítulo 2

Declaración  
sobre la red  
2017

# Condiciones de Acceso

## Capítulo 2

Declaración  
sobre la red  
2017



## 2.1 INTRODUCCIÓN

De acuerdo con la LSF, pueden acceder a la RFIG titularidad de Adif Alta Velocidad en las condiciones que en la misma se determinan, las EE.FF. con Licencia y Certificado de Seguridad en vigor emitidos por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria o por la autoridad competente de otro Estado miembro de la Unión Europea, para la realización de servicios ferroviarios de transporte de mercancías, internacional de viajeros con finalidad prioritariamente turística, y los servicios de transporte nacional de viajeros con arreglo a lo dispuesto en la disposición transitoria primera y sus normas de desarrollo, que sean distintos de los realizados con finalidad prioritariamente turística o que estén sujetos a obligaciones de servicio público según se indica en el art 59 nueva LSF.

Adif Alta Velocidad ha encomendado la realización de determinadas tareas a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Resolución de 28 de enero de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda) entre otras, las siguientes: Mantenimiento de infraestructura, Circulación y gestión de capacidad, Seguridad en la circulación, Seguridad y protección civil, Coordinación y seguimiento de operaciones, Estaciones y Combustible, etc; si bien Adif Alta Velocidad mantiene las competencias y responsabilidades que como administrador de infraestructuras ferroviarias le son propias. Las empresas ferroviarias interesadas en la prestación de alguno de estos servicios deberán dirigirse a las áreas responsables de Adif que se indican en el Directorio del apartado 1.8.

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

Las EE. FF. y demás Candidatos que deseen operar en la red titularidad de Adif Alta Velocidad deberán estar inscritos en el Registro Especial Ferroviario (Art. 61 de la LSF y Art. 129 del RSF), dependiente de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Asimismo deberán disponer del correspondiente Plan de Contingencias, aprobado por el Ministerio de Fomento.



## 2.2 REQUISITOS GENERALES DE ACCESO

### 2.2.1. Requisitos para la Solicitud de Adjudicación de Capacidad de Infraestructura y de Capacidad en Instalaciones de Servicio

#### 2.2.1.1 Adjudicación de Capacidad de Infraestructura

Las EE. FF. para acceder a la RFIG titularidad de Adif Alta Velocidad deberán cumplir lo establecido en la LSF y en su normativa de desarrollo.

Entre los requisitos más importantes a cumplir destacan el disponer de:

- ◆ Licencia de Empresa ferroviaria.
- ◆ Certificado de Seguridad.
- ◆ La Adjudicación de la Capacidad de Infraestructura necesaria.
- ◆ Plan de Contingencias.

Tendrán derecho a presentar solicitudes de capacidad de infraestructura de conformidad con lo establecido en la Ley y en el Reglamento del Sector Ferroviario:

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

El derecho de uso de la capacidad de infraestructura será adjudicado por Adif, por encomienda de Adif Alta Velocidad y, una vez atribuido a un candidato, no podrá cederse a otra empresa. No se considera cesión la utilización de la capacidad por parte de una empresa ferroviaria, que opere por cuenta de un candidato adjudicatario de capacidad que no sea empresa ferroviaria. En todo caso, queda prohibido todo negocio jurídico sobre la capacidad de infraestructura adjudicada (art 38 de LSF y art 47 del RSF).

El modelo de solicitud de Capacidad Nacional se encuentra disponible en formato electrónico en el enlace correspondiente a la DR que se publica en la Web de Adif Alta Velocidad, [www.adifaltavelocidad.es](http://www.adifaltavelocidad.es), consultar [Anexo C](#). El modelo de solicitud de Capacidad Internacional se encuentra disponible en formato electrónico en <http://www.rne.eu>.

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

### 2.2.1.2 Adjudicación de Capacidad en las Instalaciones de Servicio

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

Para tal fin, el administrador de infraestructuras ferroviarias hará públicos los criterios de asignación de la capacidad y las condiciones de uso de las instalaciones en la declaración sobre la red. (Ver apartado 4.9 del capítulo 4 y el anexo R de este documento).

No obstante, si para la prestación del servicio del transporte ferroviario la empresa ferroviaria requiriese, además del uso de la instalación de servicio, otros espacios, equipamientos o medios que el administrador de infraestructuras pueda ofrecer, éstos se regularán mediante el correspondiente contrato de arrendamiento a un coste razonable y con una duración equivalente al periodo de adjudicación

## 2.2.2. Condiciones de acceso a la Infraestructura Ferroviaria de Adif Alta Velocidad

### Tráfico Nacional e Internacional de Mercancías

De acuerdo a lo establecido en la normativa española y de la UE, el transporte de mercancías está liberalizado. En consecuencia, cualquier Candidato radicado en el Estado Español o en otro Estado miembro de la UE, provisto de la correspondiente licencia de EE.FF. o habilitación, puede solicitar al administrador de infraestructuras ferroviarias adjudicación de capacidad de infraestructura para la realización de dichos servicios de transporte, siguiendo el procedimiento establecido.

En el momento de la adjudicación de la misma, las empresas ferroviarias que van a realizar el transporte deberán estar en posesión del Certificado de Seguridad necesario para poder circular por el itinerario solicitado, con su material rodante y su personal de conducción debidamente habilitado, de conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio.

### Tráfico Internacional de Viajeros

Las EE.FF. tienen libre acceso a la RFIG titularidad de Adif Alta Velocidad para la explotación de servicios internacionales de transporte de viajeros desde el 1 de enero de 2010, de conformidad con lo indicado en la disposición adicional cuarta de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

A dicho efecto se entiende por servicio internacional de transporte de viajeros, el servicio de transporte de viajeros en el que el tren cruce al menos una vez la frontera de España y cuyo principal objeto sea transportar viajeros entre estaciones situadas en Estados miembros distintos; el tren podrá formarse y/o dividirse, y las distintas partes que lo constituyan podrán tener procedencias y destinos diferentes, siempre que todos los coches crucen al menos una frontera. Se entiende por tránsito el paso a través del territorio español que se efectúa sin que se recojan o dejen viajeros y/o sin que haya carga o descarga de mercancías en el mismo.

Las EE.FF. que deseen realizar transporte internacional de viajeros por ferrocarril deberán disponer de la correspondiente licencia de empresa ferroviaria que permita la realización de este tipo de servicios de transporte otorgada por un Estado miembro de la Unión Europea y del correspondiente Certificado de Seguridad, con arreglo a lo dispuesto en el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio

## Tráfico Nacional de Viajeros

El proceso de apertura a la competencia de los servicios de transporte ferroviario interior de viajeros de competencia estatal se realizará, con el fin de garantizar la prestación de los servicios, la seguridad y la ordenación del sector, de acuerdo con lo previsto en la disposición transitoria primera de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

El transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística se prestará en régimen de libre competencia según lo establecido en el artículo 47.2 LSF.

Los servicios de transporte ferroviario interior de viajeros que no sean con finalidad prioritariamente turística ni los servicios sujetos a obligación de servicio público, podrán ser prestados por aquellas empresas ferroviarias establecidas en España que obtengan un título habilitante.

El Consejo de Ministros determinará el número de títulos habilitantes a otorgar para cada línea o conjunto de líneas en las que se prestará el servicio en régimen de concurrencia, así como el período de vigencia de dichos títulos habilitantes.

El otorgamiento de los títulos habilitantes se llevará a cabo por el Ministerio de Fomento a través del correspondiente procedimiento de licitación. Este procedimiento será público y garantizará la efectiva competencia de todos los operadores concurrentes.

RENFE-Operadora dispondrá de un título habilitante para operar los servicios en todo el territorio sin necesidad de acudir al proceso de licitación.

## 2.2.3. Licencias y Habilitaciones

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

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

Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria  
Plaza de los Sagrados Corazones, 7 - 28036 Madrid

## 2.2.4. Certificado de Seguridad

Toda empresa ferroviaria que desee prestar un servicio de transporte ferroviario, de viajeros o de mercancías, sobre la Red Ferroviaria de Interés General, deberá obtener un certificado de seguridad, en el que se establecen las condiciones que la misma debe cumplir en materia de sistemas de control, circulación y seguridad ferroviaria, de conocimientos y requisitos de su personal relacionado con la seguridad de la circulación ferroviaria y de características técnicas del material rodante ferroviario que utiliza y de las condiciones de su mantenimiento, así como cualesquiera otras que puedan derivarse de lo previsto en este reglamento y en sus normas de desarrollo.

El órgano competente de expedir, renovar, modificar o revocar los Certificados de Seguridad es la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria de conformidad con lo estipulado en el Art. 65 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario. Antes de prestar servicios de transporte sobre una determinada línea o tramo de la RFIG, las EE.FF. deberán obtener el certificado de seguridad.

Los requisitos para su obtención se encuentran regulados en el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, modificado por Real Decreto 641/2011, de 9 de mayo. Para mayor información deberán dirigirse a:

Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria  
Plaza de los Sagrados Corazones, 7 - 28036 Madrid

## 2.2.5. Responsabilidad Civil y Seguros

El solicitante de una licencia deberá tener o comprometerse a tener suficientemente garantizada, en el momento de inicio de las actividades para que le faculte la licencia y durante su desarrollo, la responsabilidad civil en la que pueda incurrir, en particular, la derivada de los daños causados a los viajeros, a la carga, al equipaje, al correo y a terceros. Igualmente, esa garantía cubrirá la responsabilidad derivada de daños a las infraestructuras ferroviarias, y dispondrá en su caso del seguro obligatorio de viajeros, con las cuantías de las indemnizaciones previstas en la disposición adicional segunda del Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares, en el que se establece el baremo de indemnizaciones. Todo ello conforme a lo establecido en el Art. 53 de la LSF, así como en el Art. 63 del RSF, según redacción dada al mismo por la disposición adicional séptima del RD 810/2007, de 22 de junio. Concretamente, en el RSF se establecen el importe y las condiciones de cobertura de Responsabilidad Civil, en función de la naturaleza de los servicios que se vayan a prestar.

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

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

## 2.2.6. Plan de Asistencia a Víctimas de Accidentes Ferroviarios

De conformidad con el Art. 63 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, y el Real Decreto 627/2014, de 19 de julio las empresas ferroviarias que presten servicios de transporte de viajeros de competencia estatal están obligadas a contar, en el momento de inicio de sus actividades, con un plan de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y a sus familiares, que incluirá, al menos, la asistencia prevista en los artículos reseñados en el capítulo III del citado Real Decreto. Dicho plan podrá formar parte de otro que tenga establecido la empresa con fines análogos.

La Dirección General de Transporte Terrestre es el órgano encargado de aprobar los planes, de las empresas ferroviarias, de asistencia a las víctimas de accidentes y a sus familiares, verificando que éstos se ajustan a lo dispuesto en el Real Decreto 627/2014, de 19 de julio, y que se acredita suficientemente el aseguramiento de las medidas previstas en ellos.

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



## 2.3 CONDICIONES COMERCIALES GENERALES

### 2.3.1. Acuerdos Marco

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

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

En el [Apartado 4.4.5](#) y en el [Anexo L](#) se encuentran recogidas las características del acuerdo marco.

A 31 de diciembre de 2016, ninguna Empresa Ferroviaria ha solicitado el establecimiento de un acuerdo marco.

### 2.3.2. Convenios de Prestación de Servicios

Adif Alta Velocidad podrá celebrar con Empresas Ferroviarias o con cualquier entidad pública o privada, convenios, los cuales podrán tener por objeto el régimen de utilización de instalaciones o dependencias de interés común, pudiendo realizarse actividades mercantiles complementarias con el objeto del convenio o necesarias para el cumplimiento del mismo.

La firma de los citados convenios no impedirá que Adif Alta Velocidad pueda prestar a favor de terceras partes servicios similares a los que constituyan el objeto de los mismos, sin menoscabo de los niveles de calidad acordados.

Por otra parte, toda empresa ferroviaria, en posesión de la correspondiente Licencia y con Certificado de Seguridad según línea, deberá firmar un acuerdo con Adif Alta Velocidad para poder obtener suministro de energía eléctrica de tracción y con Adif para poder obtener suministro de combustible.

La cuantía de las Tarifas por prestación de servicios de Adif Alta Velocidad repercutibles a las EE.FF. y demás Candidatos se determinarán de manera general, según se indica en el Capítulo 6 de esta DR. No obstante, el Convenio podrá fijar cualquier circunstancia específica acordada con Adif Alta Velocidad, si hubiese lugar a la misma.

## 2.3.3. Contratos de Acceso y Contratos con los Solicitantes

En Adif Alta Velocidad la solicitud de capacidad es un acto administrativo por el cual una empresa solicita capacidad, y para ello se utilizará el modelo de solicitud recogido en el Anexo C de esta DR o la aplicación informática SIPSOR.



## 2.4 NORMATIVA DE CIRCULACIÓN

La disposición transitoria única del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, en su apartado 5 "Adaptación al nuevo marco reglamentario" indica que en el plazo de dieciocho meses desde la entrada en vigor de este real decreto (es decir 19 de enero de 2017), los administradores de infraestructura y las empresas ferroviarias habrán de tener adaptada toda la actividad de explotación, gestión y operación del tráfico ferroviario al contenido de este Reglamento, incluyendo las pertinentes acciones formativas a su personal en relación con el nuevo marco reglamentario y con sus nuevos procedimientos recogidos en sus sistemas de gestión de seguridad, sin perjuicio de lo establecido en los apartados anteriores en relación a las señales ferroviarias.

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

Conforme a la Directiva europea de Seguridad Ferroviaria, la responsabilidad de la explotación segura del sistema ferroviario y del control de riesgos asociado corresponde a los AI y a las EF. Por ello están obligados a definir y aplicar las medidas necesarias de control de riesgos, y en su caso, a cooperar mutuamente. En consecuencia, los Sistemas de Gestión de la Seguridad (SGS) de los AI y de las EF deberán establecer las reglas internas, conformes con la normativa vigente, y los procedimientos necesarios para asegurar el cumplimiento de lo estipulado en este Reglamento y en el resto de la normativa de seguridad nacional y europea, incluyendo los Métodos Comunes de Seguridad y la ETI OPE.

El administrador de infraestructuras ferroviarias dispone en su Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS) de un conjunto de normas y disposiciones fundamentales necesarias para la circulación de los trenes y maniobras, de forma segura y eficiente. El personal que intervenga en la realización de tareas relacionadas con la circulación está obligado a conocerlas, en la parte que les afecte, para poder aplicarlas en el ejercicio de sus funciones.

Los Corredores Ferroviarios de Mercancías, Atlántico y Mediterráneo, se regirán por la normativa de circulación que regule el tráfico en cada una de las redes de los distintos administradores de infraestructuras por las que circule el tren. Consecuentemente, en los trayectos que discurren por la Red gestionada por Adif, se regirán por las normas nacionales.

Está disponible el texto íntegro del Reglamento de Circulación Ferroviaria. RCF, en formato electrónico en el enlace correspondiente a la DR que se publica en la Web de Adif Alta Velocidad, [www.adifaltavelocidad.es](http://www.adifaltavelocidad.es). Esta información se encuentra disponible con carácter meramente informativo, estando sujeta a posibles actualizaciones, por lo que deberá verificarse su vigencia en la Dirección de Seguridad en la Circulación de Adif Alta Velocidad.



## 2.5 TRANSPORTES EXCEPCIONALES

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

La Consigna sobre Tratamiento de los transportes excepcionales y los fallos de cargamento en ruta, especifica los transportes que, en el ámbito de la RFIG administrada por Adif y Adif Alta Velocidad, tienen consideración de excepcional, así como el procedimiento que regula su tramitación.

En virtud del mismo, las EF que deseen realizar un Transporte Excepcional deberán dirigirse a la Dirección de Seguridad en la Circulación del administrador de infraestructuras ferroviarias, para que, a través del Grupo de Transportes Excepcionales que preside (en adelante GTE), integrado por la DSC y las áreas técnicas de Adif afectadas, y una vez realizado el estudio técnico pertinente, emita la correspondiente Autorización, si procede.

La Dirección de Seguridad comunicará las posibles restricciones que se incluyan en la misma, así como las condiciones de transporte, a las Direcciones de Adif afectadas, a la Empresa Ferroviaria y demás organismos afectados.

Si en un transporte intervienen dos o más Redes, la consideración de Transporte excepcional y su gestión se regirá por lo determinado en la normativa internacional en vigor (Ficha UIC 502-1).

[Ver apartado 4.7.1](#) y [Anexo E](#) de este documento. Para más información consultar con la Dirección de Seguridad en la Circulación (Directorio de Adif [apartado 1.8](#))



## 2.6 TRANSPORTES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

En el Real Decreto 412/2001 de 20 de abril, (BOE nº 110 de 8 de mayo de 2001) se definen las mercancías peligrosas como aquellas materias y objetos cuyo transporte por ferrocarril está prohibido o autorizado exclusivamente bajo las condiciones establecidas en el Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID) y demás normativa específica reguladora de dicho transporte.

Sólo podrán realizar este tipo de transporte las EE. FF. que así lo tengan expresamente autorizado en su Licencia. Consultar el [Apartado 4.7.2](#) y [Anexo E](#) de la presente DR.

Para obtener información adicional, consultar con la Subdirección de Seguridad en la Circulación de Adif Alta Velocidad o con la Dirección de Seguridad en la Circulación (Directorio de Adif Alta Velocidad apartado 1.8).



## 2.7 REQUISITOS TÉCNICOS DEL MATERIAL

Los criterios de homologación y autorización del material rodante, vienen descritos en el RSF, en la Orden FOM/167/2015, de 6 de febrero, por la que se regulan las condiciones para la entrada en servicio de subsistemas de carácter estructural, líneas y vehículos ferroviarios, que desarrolla los artículos 10 y 16 del Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la RFIG.

En cuanto a los centros de mantenimiento del material rodante, los criterios para la homologación de los mismos vienen descritos en la Orden FOM/233/2006 por la que se determina el régimen de homologación de los centros de material rodante y sus condiciones de funcionamiento tal y como establece la Disposición final primera de la Orden FOM/167/2015.

Desde febrero de 2010 están en vigor las Especificaciones Técnicas de Homologación (ETH) de Material Rodante Ferroviario, ver [Anexo E](#)

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria es la encargada de autorizar la entrada en servicio de los subsistemas estructurales que constituyen el sistema ferroviario y de los vehículos que por él circulan, así como comprobar que mantienen sus requisitos.

Todo vehículo, antes de su entrada en servicio o de su utilización en la red, deberá contar con una entidad encargada de mantenimiento asignada al mismo, inscrita en el apartado correspondiente del registro nacional de vehículos (Registro Especial Ferroviario). En el caso particular de vagones de mercancías, dicha entidad deberá certificarse por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

### 2.7.1. Inspección sobre el Material Rodante

Toda posible infracción detectada, por incumplimiento de las normas, dará lugar a la iniciación del correspondiente expediente sancionador conforme a lo establecido en la LSF. En el título VII de la Orden FOM/167/2015, de 6 de febrero se regula las Inspecciones, suspensiones y revocaciones de la autorización de entrada en servicio de los subsistemas estructurales y de los vehículos.

La autoridad responsable de la seguridad ferroviaria podrá inspeccionar los subsistemas estructurales y los vehículos que integran el sistema ferroviario en cualquier momento, con objeto de comprobar que se explotan y mantienen de conformidad con los requisitos esenciales exigidos.

En relación con el material rodante que circula por la Red Ferroviaria de Interés General, la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria podrá solicitar en cualquier momento la asistencia técnica y operativa del administrador de infraestructuras ferroviarias para realizar las inspecciones mencionadas en este artículo. El administrador de infraestructuras ferroviarias en los plazos que se le soliciten deberá aportar para este fin los medios y las condiciones que se requieran y establezca la citada autoridad.

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

Los fabricantes de material rodante ferroviario, los centros de mantenimiento homologados, las entidades encargadas del mantenimiento de material rodante, los titulares de vehículos ferroviarios, los explotadores de servicios relacionados con el ferrocarril y las entidades de aprovisionamiento, serán responsables de que los suministros de material rodante, instalaciones, accesorios, equipo y material que faciliten, así como los servicios que presten, sean conformes a los requisitos y a las condiciones de utilización previstas, de modo que las empresas ferroviarias o los administradores de infraestructuras ferroviarias puedan utilizarlos de manera segura.

El Art. 104.4 de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, indica que corresponde a los administradores de infraestructuras ferroviarias el ejercicio de la potestad de policía en relación con la circulación ferroviaria, el uso y la defensa de la infraestructura, con la finalidad de garantizar la seguridad en el tráfico, la conservación de la infraestructura, las instalaciones y medios materiales de cualquier clase, necesarias para su explotación.

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

- a) Ordenar al titular del vehículo inspeccionado la realización de las operaciones de conservación oportunas en un plazo determinado.
- b) Ordenar la inmovilización del material, iniciando el procedimiento de suspensión o revocación establecido en esta orden.

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

Por otra parte en la disposición transitoria quinta de la a Orden FOM/167/2015, se especifica que mientras la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria no desarrolle un plan de inspección propio en relación al apartado primero del artículo 25 de esta orden ni establezca el régimen de colaboración que, de acuerdo con el apartado segundo de dicho artículo, deberá prestar la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ésta deberá seguir realizando la inspección de vehículos tal como viene realizando.

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



## 2.8 REQUISITOS DEL PERSONAL FERROVIARIO

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

### 2.8.1. Habilitación y Formación

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

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

Asimismo, mediante la Orden FOM/679/2015, de 9 de abril, por la que se modificó la Orden FOM/2872/2010, se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal.

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

### 2.8.2. Idioma

Todas las comunicaciones en materia de Seguridad en la Circulación en el ámbito de la red titularidad de Adif Alta Velocidad se efectuarán en castellano, de conformidad con lo indicado en el real decreto 810/2007, de 22 de junio. En este sentido y de conformidad con lo previsto en las Directivas de la Unión Europea, así como en las Normas de Circulación en las comunicaciones relacionadas con la Seguridad en la Circulación, el personal ferroviario que haya de relacionarse con el administrador de infraestructuras ferroviarias deberá entender perfectamente el castellano y utilizará este idioma con corrección para comunicarse.

No obstante, en base a lo dispuesto en la Orden FOM/1613/2016, de 4 de octubre, por la que se modifica la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, en el caso de los tramos entre las fronteras y las estaciones situadas en su proximidad y designadas para operaciones transfronterizas, los maquinistas pueden ser eximidos por el administrador de infraestructuras de la obligación de cumplir los requisitos sobre el idioma.

## 2.8.3. Inspección sobre el Personal

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

La empresa ferroviaria vendrá obligada a dar todas las facilidades al administrador de infraestructuras ferroviarias para la inspección del personal, no teniendo derecho la empresa ferroviaria a reclamación por retrasos o daños económicos, por esta causa, en caso de inhabilitación de personal, incluso con carácter provisional. No obstante, el administrador de infraestructuras ferroviarias procurará que las inspecciones originen los menores trastornos posibles en las operaciones de las EE.FF. y demás Candidatos.



# Descripción de las Infraestructuras Ferroviarias

## Capítulo 3

Declaración  
sobre la red  
2017

# Descripción de las Infraestructuras Ferroviarias

## Capítulo 3

Declaración  
sobre la red  
2017



## 3.1 INTRODUCCIÓN

En este capítulo se describen las características principales de las infraestructuras ferroviarias titularidad de Adif Alta Velocidad. Se entenderá por infraestructura ferroviaria, conforme se determina en el Artículo 3 de la Ley del Sector Ferroviario, la totalidad de los elementos que formen parte de las vías principales y de las de servicio y los ramales de desviación para particulares, con excepción de las vías situadas dentro de los talleres de reparación de material rodante y de los depósitos o garajes de máquinas de tracción. Entre dichos elementos se encuentran los terrenos, las estaciones de transporte de viajeros, las terminales de transporte de mercancías, las obras civiles, los pasos a nivel, los caminos de servicio, las instalaciones vinculadas a la seguridad, a las telecomunicaciones, a la electrificación, a la señalización de las líneas, al alumbrado, al almacenamiento de combustible necesario para la tracción y a la transformación y el transporte de la energía eléctrica, sus edificios anexos, los centros de control de tráfico y cualesquiera otros que reglamentariamente se determinen.

Las estaciones de transporte de viajeros y terminales de transporte de mercancías estarán constituidas por:

- Las vías principales y de servicio, con los terrenos sobre los que se asientan y todos sus elementos e instalaciones auxiliares precisas para su funcionamiento.
- Los andenes de viajeros y de mercancías.
- Las calzadas de los patios de viajeros y mercancías, comprendidos los accesos por carretera y para pasajeros que lleguen o partan a pie.
- Los edificios utilizados por el servicio de infraestructuras.
- Las instalaciones destinadas a la recaudación de las tarifas de transporte, así como las destinadas a atender las necesidades de los viajeros.



## 3.2 ÁMBITO DE LA RED TITULARIDAD DE ADIF ALTA VELOCIDAD

La administración de las infraestructuras ferroviarias y su construcción corresponderán, dentro del ámbito de competencia estatal, a una o varias entidades públicas empresariales adscritas al Ministerio de Fomento que tendrán personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar y patrimonio propio y se registrarán por lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario, en la Ley 6/1997, de 14 de abril, de organización y funcionamiento de la Administración General del Estado, en sus propios estatutos y en las demás normas que le sean de aplicación.

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

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

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

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

Las principales líneas de la red titularidad de Adif Alta Velocidad cuentan con doble vía. Existe un sistema de información denominado CIRTRA (Circulaciones por Tramos), que recoge de forma sistemática las características de la red ferroviaria.

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

El contenido de los Anexos tiene carácter únicamente informativo. En caso de discrepancia entre el contenido de estos Anexos y la documentación reglamentaria, prevalecerá ésta sobre la de aquéllos.

Existe un documento complementario a la DR denominado Manual de Capacidades que se encuentra a disposición de las EE. FF. y los Candidatos para su consulta, remitiéndose el mismo por la Subdirección de Planificación y Gestión de Capacidad de la Dirección de Planificación y Gestión de Red de Adif, a todos aquellos que realizan tráfico. En dicho documento se detallan las normas específicas de asignación de capacidades aplicables en cada línea de la Red. Se puede consultar un resumen por líneas de este documento en el [Anexo J](#).

## 3.2.1. Límites Geográficos

Ver [Mapas](#) y el catálogo de ejes y líneas de la RFIG en el [Anexo G](#).

## 3.2.2. Conexiones con otras Redes

La Red titularidad de Adif Alta Velocidad está conectada con la red de Francia (SNCF Réseau) en ancho UIC por Figueres - Vilafant a través del Gestor de Infraestructura TP Ferro y con la red de Portugal (IP), de ancho ibérico, a través de los puntos fronterizos Badajoz/Elvas. Y dentro del territorio nacional conecta en diversos puntos con la red titularidad de Adif.

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

SECCIONES TRANSFRONTERIZAS					
SECCIONES TRANSFRONTERIZAS	ESTACIONES FRONTERIZAS	ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA	CONDICIONES OPERATIVAS		
			ANCHO	ELECTRIFICACIÓN	DOCUMENTACIÓN REGLAMENTARIA
ESPAÑA / FRANCIA	Figueres Vilafant - Perpignan	Adif - TP Ferro - SNCF Réseau	1435 / 1435 (mm)	25 KV CA / 1,5 KV CC	Consigna C Experimental 33
ESPAÑA / PORTUGAL	Badajoz - Elvas	Adif - IP	1668 / 1668 (mm)	NO / NO	Consigna C - 38

## 3.2.3. Información Adicional sobre la Red

La integración del transporte por ferrocarril en Europa exige una compatibilidad técnica de la infraestructura, del material rodante y de la señalización, así como una compatibilidad de procedimientos operacionales y legales en toda la red ferroviaria europea para lograr el objetivo de la interoperabilidad del sistema ferroviario. En España existen actualmente 1.890 Km. de líneas que operan con ERTMS, de los cuales 1.733 Km. corresponden a infraestructura titularidad de Adif Alta Velocidad.



## 3.3 DESCRIPCIÓN DE LA RED TITULARIDAD DE ADIF ALTA VELOCIDAD

### 3.3.1. Identificación Geográfica

#### 3.3.1.1. Tipología de Vías

La red titularidad de Adif Alta Velocidad está compuesta fundamentalmente por líneas de vía doble electrificada.

Ver [Mapa 4](#).

#### 3.3.1.2. Ancho de Vías

En el [Anexo G](#), Catálogo de ejes y líneas de la RFIG y en el [Mapa 3](#) se representan los tipos de vía existentes en la red titularidad de Adif Alta Velocidad, descritos en el apartado 3.2.

### 3.3.1.3. Estaciones de Transporte de Viajeros

Ver apartado 3.6 y consultar [Mapa 1](#).

## 3.3.2. Prestaciones de la Red

### 3.3.2.1. Gálibo

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

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

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

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

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

**Gálibo:** Contorno de referencia, más unas reglas asociadas, que permiten definir el perfil constructivo máximo del material rodante, el perfil del cargamento y el perfil fuera del cual deben instalarse las estructuras fijas o provisionales.

**Gálibo del material rodante:** Contorno de referencia cinemático, más unas reglas que definen las reducciones a aplicar a dicho contorno. Estas reducciones son función de las características geométricas del material, de la posición de la sección en relación a los ejes, de la altura del punto considerado en relación al plano de rodadura, de las holguras de construcción, de los desgastes máximos previstos y de las características elásticas de la suspensión.

**Gálibo de implantación de obstáculos:** Espacio en torno a la vía, que no debe ser invadido por ningún objeto u obstáculo, ni por vehículos que circulen sobre vías adyacentes, al objeto de preservar la seguridad en la explotación.

**Gálibo de cargamento:** Contorno de referencia estático más unas reglas que definen las reducciones a aplicar a dicho contorno. El contorno resultante define el espacio que no debe superar ni el cargamento, ni los teleros o paredes laterales de los vagones utilizados para la carga.

### 3.3.2.2. Límite de Carga

#### / Masa por eje y Masa por metro lineal

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

Categoría de Línea	Masa Máxima	
	Por Eje	Por Metro
C4	20,0 t	8,0 t
D4	22,5 t	8,0 t

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

#### / Carga Máxima Remolcable

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

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

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

La carga máxima representa la carga que técnicamente puede arrastrar una locomotora en condiciones extremas de explotación.

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

### 3.3.2.3. Rampas Características

En el [Mapa 2](#) se representan las rampas características de los tramos más importantes de la Red en ambos sentidos de circulación.

### 3.3.2.4. Velocidades Máximas

#### / Tipos del Material Rodante

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

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

TIPOS	N	A	B	C	D
Aceleración (m / s <sup>2</sup> )	0,65	1	1,2	1,5	1,8

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

#### / Cuadro de Velocidades Máximas

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

Se incluye en el [Mapa 1](#), un resumen del régimen de velocidades máximas de cada trayecto.

### 3.3.2.5. Longitud Máxima de los Trenes

La longitud de las vías de las estaciones así como otros condicionantes de explotación, sirven de base para la determinación de la longitud máxima de los trenes en las distintas líneas. Se incluyen el [Mapa 1](#) con la longitud máxima de los trenes admitidos en cada línea, diferenciado para los tráficos de viajeros y de mercancías.

En el marco del Plan de Impulso y Dinamización del Transporte de Mercancías por Ferrocarril, Adif Alta Velocidad promueve medidas de gestión que posibiliten y satisfagan la demanda de aumento de longitudes de los trenes por parte de las EE.FF. [Mapa 1](#).

Para circular con una longitud superior a la máxima permitida en una línea o tramo, es necesario solicitar autorización expresa a la Subdirección de Planificación y Gestión de Capacidad de la Dirección de Planificación y Gestión de Red para los trenes Regulares u Ocasionales y al Centro de Gestión Red H24 para los trenes inmediatos.

### 3.3.2.6. Suministro de Energía Eléctrica

La Red titularidad de Adif Alta Velocidad cuenta con 2.862 Km. de líneas electrificadas, en los dos anchos de vía, empleándose dos tipos distintos de tensión:

#### Corriente Alterna

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

#### Corriente Continua

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

La potencia eléctrica está limitada a la disponible en función de la potencia suministrada por la red de subestaciones. Se incluyen en el [Mapa 4](#), los tramos electrificados de la Red titularidad de Adif Alta Velocidad, así como el tipo de electrificación disponible en los mismos.

### 3.3.3. Sistemas de Seguridad, Control del Tráfico y Comunicaciones

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

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

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

#### 3.3.3.1. Sistemas de Seguridad y Señalización

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

##### Enclavamiento

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

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

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

- ◆ Enclavamientos electrónicos (ENCE), basados en microprocesadores.
- ◆ Enclavamientos eléctricos, que utilizan lógica de relés, y que según la arquitectura empleada reciben diferentes denominaciones: módulos geográficos, cableado libre, etc.

##### Detección del Tren

###### Circuitos de Vía (CDV)

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

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

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

###### Contadores de Ejes (CE)

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

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

##### Bloqueos

###### Bloqueo de Control Automático (BCA)

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

### Bloqueo de Señalización Lateral (BSL)

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

### Bloqueo de Liberación Automática (BLA)

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

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

### Bloqueo Automático (BA)

Cuenta, en general, con cantones intermedios entre estaciones, los cuales quedan protegidos de manera automática por las señales.

En función de las condiciones de señalización y de vía, se distinguen el Bloqueo Automático de Vía Única (BAU), el Bloqueo Automático de Vía Doble (BAD), y el Bloqueo Automático Banalizado (BAB).

Se incluyen en el [Mapa 4](#), los bloqueos existentes en cada línea.

## 3.3.3.2. Control y Gestión de Tráfico

### Da Vinci

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

### CTC, Control de Tráfico Centralizado

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

### PRO, Puesto Regional de Operaciones

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

### PLO, Puesto Local de Operaciones

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

### PM, Puesto de Mando

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

## 3.3.3.3. Sistemas de Comunicaciones

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

### Radiotelefonía

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

### GSM-R (Voz y Datos)

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

### Tren-Tierra

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

## 3.3.3.4. Sistemas de Protección del Tren

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

Se detallan en el [Mapa 4](#), las líneas que están dotadas con estos sistemas.

### ERTMS

Sistema de protección que supervisa continuamente la velocidad del tren y gobierna su marcha por medio de la señalización en la cabina, que cumple las especificaciones técnicas de interoperabilidad. Actualmente combina dos subsistemas: el ETCS (Sistema

Europeo de Control del Tráfico centrado en la señalización y protección del tren), y GSM-R (Sistema Global para Comunicaciones Móviles en Ferrocarriles encargado de las comunicaciones).

#### LZB

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

#### EBICAB

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

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

#### ASFA, Anuncio de Señales y Frenado Automático.

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

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

El ASFA está instalado en todas las líneas principales de la RFIG titularidad de Adif. Este sistema en su desarrollo más moderno se denomina ASFA Digital. La protección proporcionada por el equipo ASFA Digital incluye los siguientes controles: a) de velocidad de control de arranque; b) de velocidad máxima del tren; c) de velocidad durante la aproximación a una señal; d) de velocidad durante la aproximación a un desvío y e) de velocidad durante la aproximación a un paso a nivel sin protección.

### 3.3.3.5. Protección y Seguridad

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

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

La RFIG titularidad de Adif Alta Velocidad, dispone de Planes de Autoprotección de las infraestructuras determinadas en el catálogo I de la Norma Básica de Autoprotección, donde periódicamente se realiza el mantenimiento de la eficacia, mediante inspecciones de las instalaciones, simulacros, revisiones de la documentación y auditorías de todo el sistema de autoprotección. Estos Planes de Autoprotección están registrados en las Comunidades Autónomas, donde están transferidas las competencias en materia de protección civil.



## 3.4 RESTRICCIONES DE TRÁFICO

### 3.4.1. Líneas Especializadas

En la Red titularidad de Adif Alta Velocidad no existen actualmente líneas declaradas como especializadas para la prestación de determinados tipos de servicio.

Existen no obstante ciertas líneas que, por sus características geométricas, son de tráfico exclusivo para viajeros, así como otras en las que la circulación puede estar restringida para algún tipo de tráfico, o bien tal restricción únicamente tendrá efectos en la asignación prioritaria de capacidades para ese tráfico determinado o en la regulación de la circulación de los trenes.

### 3.4.2. Normativa Medioambiental

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

Las medidas encaminadas a la prevención del riesgo de incendios forestales del administrador de infraestructuras ferroviarias se articulan en el Plan de Prevención de Incendios en la Vía y en sus Proximidades en todo el territorio nacional. Este plan, elaborado de conformidad con la normativa de prevención de incendios, identifica riesgos, acciones preventivas y correctivas y recomendaciones a tener en cuenta para actividades de riesgo.

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

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

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

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

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

### 3.4.3. Transporte de Mercancías Peligrosas

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

Las principales restricciones de tráfico contempladas son las siguientes:

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

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

### 3.4.4. Restricciones en Túneles

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

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

Para estos casos y otros que pudieran imponer alguna restricción de circulación en los túneles, se publica la correspondiente normativa que regula las restricciones aplicables en cada caso. Ver [Anexo E](#) Documentación de referencia de esta DR.

### 3.4.5. Restricciones en Puentes/Viaductos

Las restricciones de circulación en puentes y viaductos, normalmente están relacionadas con las categorías de las líneas en función de la masa máxima admisible por eje y metro lineal. Ver punto 3.3.2.2. Límite de Carga.



## 3.5 DISPONIBILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA

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

Las líneas de la Red titularidad de Adif Alta Velocidad se encuentren telemandadas mediante CTC.

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

La realización de estos trabajos puede conllevar restricciones inevitables en el tráfico. Cuando el tráfico ferroviario tenga irremediablemente que verse afectado por dichas obras, el administrador de infraestructuras procurará producir las menores perturbaciones posibles y promoverá mejoras en la infraestructura que redundarán en un mejor servicio por parte del administrador de infraestructuras, ver el apartado 4.5 Mantenimiento y Obras en la Red, en el capítulo 4 de este documento.



## 3.6 INSTALACIONES DE SERVICIO

Son instalaciones de servicio, a efectos de lo dispuesto en la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, las siguientes:

Las estaciones de transporte de viajeros, así como sus edificios e instalaciones conexas, incluidos los paneles de información sobre itinerarios y viajes y los emplazamientos propios para la venta de billetes, las instalaciones técnicas y logísticas de mercancías, las estaciones de clasificación y formación de trenes, incluidas las instalaciones para maniobra, las vías de apartado, las instalaciones de mantenimiento de los vehículos ferroviarios, a excepción de las instalaciones de mantenimiento pesado dedicadas a trenes de alta velocidad o a otros tipos de material rodante que requieran instalaciones específicas, otras las instalaciones de lavado y limpieza, las instalaciones portuarias vinculadas a actividades ferroviarias, las instalaciones de protección, las instalaciones de aprovisionamiento de combustible y los cambiadores de ancho y de ejes.

El catalogo de las instalaciones de servicio que Adif Alta Velocidad pone a disposición de la EE.FF. se encuentra recogido en el [Anexo P](#), donde se agrupan las instalaciones de acuerdo a su funcionalidad y se describen sus características, detallándose, entre otros datos el eje en el que se ubica y en el caso de estaciones de transporte de viajeros la categoría en la que se encuentra clasificada.

Las condiciones de acceso a las instalaciones de servicio conectadas a la red del administrador de infraestructuras se especifican en el capítulo 4.9 y las condiciones de uso y la prestación de servicios en estos centros, se especifican en el [Anexo N](#).

El Gestor de Instalaciones de Servicio, GIS, es el órgano del administrador de infraestructuras ferroviarias encargado de adjudicar la capacidad en las diferentes instalaciones de servicio existentes, conforme al procedimiento (apartado 4.9 de esta DR) y a las condiciones de uso establecidas, [Anexo N](#).

A continuación se relacionan las instalaciones de servicio, y describen sus principales características.

### 3.6.1. Estaciones de Transporte de Viajeros

Son infraestructuras ferroviarias especializadas para el transporte de viajeros.

Actualmente las estaciones de transporte de viajeros se clasifican en tres categorías, la relación de las estaciones de transporte de viajeros titularidad de Adif Alta Velocidad se encuentran especificadas en la TABLA 4 "Clasificación de Estaciones", del capítulo 6.

Conforme al Art. 98 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, las estaciones de transporte de viajeros se clasificaran en 6 categorías atendiendo a sus características técnicas, la prestación de servicios que soportan y su intensidad. Para la entrada en vigor de esta clasificación, se estará a lo indicado en la disposición transitoria cuarta de dicha Ley.

A continuación se relacionan los tipos de estaciones de transporte de viajeros titularidad de Adif Alta Velocidad en función de sus características, indicando en cada caso la dirección responsable de su gestión.

### 3.6.1.1. Estaciones de Transporte de Viajeros

Adif Alta Velocidad tiene asignada la titularidad de 41 estaciones conforme se especifica en el Anexo II de la Orden PRE 2443/2013, de 27 de diciembre [Mapa 1](#). Adif -Alta Velocidad ha encomendado a Adif la gestión de las estaciones de su titularidad.

Las estaciones titularidad de Adif Alta Velocidad, se conciben como lugares de referencia de la ciudad, dotadas de espacios accesibles, funcionales, y respetuosos con el medio ambiente, donde los clientes pueden disfrutar de una diversidad de servicios relacionados con el ferrocarril y el intercambio modal, oferta comercial y actividades socio-culturales.

Es un objetivo prioritario de Adif Alta Velocidad el diseño y construcción de estaciones de ferrocarril con criterios de sostenibilidad integral, contemplando todo el ciclo de vida de la estación, y la prestación de unos servicios de calidad en función de las características de cada estación, teniendo en cuenta:

- ◆ Un dimensionamiento adecuado de los espacios y sus equipamientos.
- ◆ Un funcionamiento correcto de las instalaciones (limpieza, mantenimiento, conservación, climatización, etc.).
- ◆ La creación de entornos seguros.
- ◆ Una oferta comercial adaptada a las necesidades de los clientes y la ciudad.
- ◆ La información relacionada con la estación y los servicios propios de la misma, en castellano y, en su caso, en las lenguas cooficiales de las respectivas Comunidades Autónomas.

Se ofrece un modelo de comercialización de estaciones a los clientes y a las ciudades mediante una oferta comercial diversa y atractiva, bajo las marcas:



y



Para más información consultar [www.adifaltavelocidad.es](http://www.adifaltavelocidad.es).

#### Información sobre Estaciones de Transporte de Viajeros

SUBDIRECCIÓN DE GESTIÓN DE SERVICIOS A CLIENTES  
Dirección de Estaciones de Viajeros

Avenida Pío XII 110. Edificio 18.  
28036 Madrid.

En el [Anexo H](#) se incluyen las características básicas de las principales estaciones de viajeros: número de vías de la estación, identificando si están electrificadas o no, longitud y altura de andenes, y disponibilidad de vías de apartado.

### 3.6.1.2. Plan de Accesibilidad de Estaciones

El Plan de Accesibilidad de Estaciones contempla su adaptación, de forma que permitan la accesibilidad de las personas con movilidad reducida, a los servicios ferroviarios. En las Principales Estaciones, se está trabajando, para permitir la accesibilidad de los servicios a las personas con discapacidad auditiva, del habla y visual.

Con carácter general, la altura de los andenes en España se ajusta a lo expresado en la Decisión de la Comisión 2008/164/CE, de 21 de diciembre de 2007, publicada en DOUE de 07/03/2008, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a las personas de movilidad reducida en los sistemas ferroviarios transeuropeos convencional y de alta velocidad.

En los andenes de la red ferroviaria convencional, son permisibles dos valores nominales de altura del andén, a saber, 550 mm por encima del plano de rodadura para tráfico convencional y 760 mm por encima del plano de rodadura para tráfico de alta velocidad. En el caso de las principales estaciones consultar la altura de los andenes en las fichas del [Anexo H](#).

Asimismo, tal y como se recoge en el apartado 7.4. Casos específicos, subapartado 7.4.1.1. Altura de los andenes, de la Especificación Técnica de Interoperabilidad ETI, con carácter permanente, se permite una altura del andén de 680 mm por encima del plano de rodadura en los andenes destinados específicamente al tráfico de cercanías o al tráfico regional.

### 3.6.1.3. Servicio Dialoga

Es un servicio diseñado por Adif, dentro del Plan de Servicios Accesibles, para facilitar la accesibilidad a la información y comunicación en entornos ferroviarios a las personas sordas y con discapacidad auditiva, utilizando las últimas tecnologías existentes en el mercado y cumpliendo los compromisos derivados de la aplicación de la Lengua de Signos Española.

El servicio consta de las siguientes líneas de acción:

- ◆ Información telefónica a través del móvil y comunicación vía texto.
- ◆ Inserción de videos pregrabados en lengua de signos española, así como mensajes de texto en los monitores de información de las estaciones.
- ◆ Servicio de videointerpretación.
- ◆ Impartición de cursos de lengua de signos española a los trabajadores de las estaciones.

Las estaciones titularidad de Adif Alta Velocidad en las que se ha implantado este servicio son 17: Albacete Los Llanos, Alacant Terminal, Barcelona Sants, Ciudad Real, Córdoba Central, Cuenca Fernando Zóbel, Girona, León, Madrid Chamartín, Madrid Puerta de Atocha, Málaga María Zambrano, Ourense, Requena Utiel, Santiago de Compostela, Sevilla Santa Justa, Valencia Joaquín Sorolla y Valladolid Campo Grande.

#### 3.6.1.4. Puntos de Información Interactivos y de Acogida

Adif Alta Velocidad dispone de 26 Puntos de Información Interactiva en 15 estaciones, en dónde los viajeros y clientes de la estación, de forma interactiva, pueden obtener la información relativa a la estación (servicios, establecimientos comerciales e intermodalidad) y la circulación de trenes, así como contactar mediante video llamada con el servicio de información telefónica de Adif .

Las estaciones en dónde se ubican los citados puntos de información son: Albacete Los Llanos, Barcelona Sants, Ciudad Real, Córdoba, Lleida Pirineus, Madrid Chamartín, Madrid Puerta de Atocha, Málaga María Zambrano, Pontevedra, Puertollano, Sevilla Santa Justa, Valencia Joaquín Sorolla, Valencia Nord, Valladolid Campo Grande y Zaragoza Delicias.

También se dispone de 10 puntos de acogida en 7 estaciones, concebidos como el primer punto de orientación e información a los clientes y viajeros de la estación. Desde estos puntos, se facilita la comunicación telefónica con los servicios de información y atención al cliente de la estación, y en su defecto, con el servicio de información telefónica de Adif .

Las estaciones en dónde se ubican los Puntos de Acogida son: Barcelona Sants, Madrid Chamartín, Madrid Puerta de Atocha, Málaga María Zambrano, Sevilla Santa Justa, Valencia Joaquín Sorolla y Zaragoza Delicias.

### 3.6.2 Terminales de Transporte de Mercancías

Las terminales de transporte de mercancías son la infraestructura ferroviaria que, conectada a una línea (vía), permite iniciar, complementar o completar el transporte ferroviario de mercancías mediante la ejecución de una serie de operaciones sobre el tren y/o sobre la mercancía que se transporta.

Adif Alta Velocidad no dispone actualmente de este tipo de Instalaciones.

#### 3.6.3. Vías de Apartado

El administrador de infraestructuras ferroviarias pondrá a disposición de las empresas ferroviarias y titulares de material rodante aquellas vías en las instalaciones de servicio que se determinen para el apartado de material vinculado al transporte de mercancías (locomotoras, vagones individuales o conjuntos de vagones), así como material para transporte de viajeros (locomotoras, coches de viajeros, material autopropulsado).

Las vías de apartado son instalaciones de servicio dedicadas al apartado de material ferroviario por un tiempo determinado, si el material se encuentra en ciclo productivo o indeterminado, si se trata de material fuera del ciclo productivo.

La prioridad de apartado será para el material vinculado con el ciclo productivo. El administrador de infraestructuras ferroviarias, destinará y fomentará, fuera de las estaciones de transporte de viajeros, otras instalaciones de servicio con vías de apartado especialmente adecuadas para el apartado de material rodante ferroviario de larga duración, es decir, fuera del ciclo productivo.

En casos excepcionales, si existiera capacidad suficiente para ello y no alterara la operativa normal de la Terminal de transporte de mercancías o de la estación de transporte de viajeros, se podrá apartar material distinto al del ciclo productivo tipo en estas instalaciones de servicio, previa autorización expresa del administrador de infraestructuras.

Podrán hacer uso de este tipo de instalaciones de servicios las empresas ferroviarias y titulares de material rodante ferroviario.

Las vías de apartado se encuentran recogidas en el catálogo de las instalaciones de servicio, [Anexo P](#)

### 3.6.4. Instalaciones de Mantenimiento de Material Rodante

El listado de los Centros de Mantenimiento de material rodante, estén conectadas o no a la RFIG y que de conformidad con lo especificado en la Orden FOM 233/2006, de 31 de enero, disponen de la homologación del Ministerio de Fomento y de la habilitación que facilita la Dirección de Seguridad en la Circulación (DSC) de Adif , se encuentra disponible en el [Anexo I](#). En el listado, para cada uno de los centros se facilitan, entre otros, los siguientes datos:

- ◆ Comunidad autónoma y provincia donde se encuentra la instalación.
- ◆ Denominación concreta de la Instalación.
- ◆ Empresa Habilitada.
- ◆ Material.

## 3.6.5. Otras Instalaciones

Además de las instalaciones citadas, existen otras instalaciones técnicas en las que pueden prestarse diferentes servicios, las cuales se describen a continuación, con especificación del uso a que están destinadas y su ubicación.

### 3.6.5.1. Instalaciones para Mantenimiento ligero de Vehículos Ferroviarios

Son instalaciones de servicio, que pueden disponer o no de fosos, destinadas a la realización de intervenciones sobre los vehículos ferroviarios de transporte que no precisan de instalaciones específicas de mantenimiento.

Las vías que para este fin se designen en las terminales de transporte de mercancías, estaciones de transporte de viajeros y otras estaciones, se destinarán prioritariamente al material de transporte vinculado con la actividad principal y tienen el objetivo de evitar el desplazamiento del material a otros puntos de intervención.

Podrán hacer uso de este tipo de instalaciones de servicio las empresas ferroviarias y titulares de material rodante ferroviario. Las vías de mantenimiento ligero de vehículos ferroviarios, así como las actividades que pueden realizarse en las mismas, se encuentran recogidas en el catálogo de las instalaciones de servicio, [Anexo P](#).

Adif Alta Velocidad no dispone actualmente de este tipo de Instalaciones.

### 3.6.5.2. Instalaciones Auxiliares

Son instalaciones técnicas vinculadas al material rodante, donde se pueden verificar algunas de las siguientes tareas: identificar daños en las ruedas, cajas calientes, sobrepeso, control de gálibo, estibado de carga, etc. Están orientadas a la seguridad en la circulación y disponen de las tecnologías adecuadas para cumplir su misión.

Existen un conjunto de básculas distribuidas a lo largo de la RFIG, cuya misión es identificar sobrepesos en los vagones, evitando descarrilamientos y sobre-esfuerzos en la infraestructura.

## 3.6.6. Instalaciones de Aprovisionamiento de Combustible

Adif Alta Velocidad no ofrece en la actualidad este tipo de servicio, las instalaciones destinadas al suministro de combustible están asignadas a Adif.

Para obtener información adicional visite el sitio Web: [www.adif.es](http://www.adif.es) o consultar con:

Subdirección de Gestión de Combustibles de Adif  
Avenida Pío XII, 97 1ª planta. 28036 Madrid

## 3.6.7. Instalaciones para Cambio de Ancho

Existen en la actualidad dos anchos de vía interoperables entre sí: Ancho Estándar (1.435 mm) y Ancho Ibérico (1.668 mm). Para facilitar las conexiones internas entre ambos anchos, así como con la red de Adif y otras redes europeas, se han desarrollado instalaciones automáticas denominadas Cambiadores de Ancho de Vía.

Su ubicación se encuentra recogida en el [Mapa 3](#).

### 3.6.7.1. Cambiadores de Ancho

Son instalaciones donde se produce el cambio necesario en un vehículo ferroviario para adaptarlo a un ancho de vía diferente. Existen dos sistemas:

- ◆ De tecnología TALGO
- ◆ De tecnología CAF

Además, algunas de estas instalaciones permiten el cambio de ancho de trenes de ambas tecnologías. La tecnología de cambio de ancho de trenes de rodadura desplazable permite a las circulaciones ferroviarias la transición entre diferentes redes, en un tiempo reducido y sin molestias para los viajeros, siendo un elemento clave para la extensión progresiva de los beneficios de la alta velocidad.

Para obtener información adicional consultar con:

Dirección de Mantenimiento y Operaciones de Alta Velocidad  
Dirección General de Explotación y Construcción de Adif  
Calle Titán 4-6, 4ª Planta. 28045 Madrid

En el [Mapa 3](#), aparecen representadas las instalaciones de cambio de ancho de vía, junto a la información del tipo de ancho de vía de cada línea.

## 3.6.8. Instalaciones de Protección

Son el conjunto de sistemas que se disponen en las instalaciones de Adif destinadas a favorecer la evacuación, la autoprotección de las personas y la intervención de los servicios de rescate, en situaciones de emergencia.

Para obtener información adicional consultar con:

Dirección de Protección y Seguridad  
Dirección General de Explotación y Construcción  
Paseo del Rey, 30; 28008 Madrid

## 3.6.9. Otras Instalaciones Ferroviarias Conectadas a la RFIG Titularidad de Adif Alta Velocidad

### 3.6.9.1. Puertos de Interés General con Convenio de Conexión a la RFIG Titularidad de Adif Alta Velocidad

Las infraestructuras ferroviarias de titularidad de una autoridad portuaria que en cada momento existan en las zonas de servicio de los puertos de interés general y estén conectadas con la Red Ferroviaria de Interés General, formarán parte de ésta y se incorporarán al Catálogo de infraestructuras de la Red Ferroviaria de Interés General.

La conexión de las infraestructuras ferroviarias a las que se refiere el apartado anterior con el resto de la Red Ferroviaria de Interés General se recogerá en la declaración sobre la red y estará regulada por un convenio. El citado convenio se celebrará conjuntamente por la autoridad portuaria correspondiente, el administrador general de infraestructuras ferroviarias correspondiente y Puertos del Estado para cada puerto de interés general, previa autorización del Ministerio de Fomento, y en él se establecerán las obligaciones y derechos de cada una de las partes, con arreglo a los siguientes principios:

- El administrador general de infraestructura y la Autoridad Portuaria establecerán, de acuerdo con las directrices que establezca el Ministerio de Fomento, las reglas para la conexión física y funcional de las infraestructuras ferroviarias administradas por cada entidad. A tal efecto en el convenio se definirán las líneas de conexión del puerto con el resto de la Red Ferroviaria de Interés General.
- Las autoridades portuarias establecerán, respecto de los puertos de interés general y previo informe favorable de Puertos del Estado, las reglas para el diseño y la explotación de la red ferroviaria existente en cada puerto, en cuanto no perturbe el adecuado funcionamiento del resto de la Red Ferroviaria de Interés General.

En el convenio se recogerán cualesquiera aspectos operativos de la red y las reglas que habrá de respetar el administrador de infraestructuras ferroviarias para la adjudicación de la capacidad de las infraestructuras ferroviarias existentes en el ámbito de los puertos de interés general.

Los puertos de interés general con convenio de conexión a la RFIG titularidad de Adif Alta Velocidad son los de Vigo, Marín y Ría de Pontevedra y Vilagarcía de Arousa.

### 3.6.9.2. Infraestructuras Ferroviarias de Titularidad Privada (Cargaderos)

Son infraestructuras de titularidad privada las pertenecientes a particulares, individual o colectivamente.

Para el establecimiento o la explotación de una infraestructura ferroviaria de titularidad privada, el solicitante deberá presentar un proyecto de establecimiento o de explotación de la línea que incluirá, como mínimo, una memoria explicativa de los fines que se persiguen mediante el establecimiento o la explotación de la infraestructura, con sus planos generales y parciales, así como los presupuestos correspondientes, las actividades que vayan a prestarse sobre aquella, la descripción de las obras y las circunstancias técnicas de realización de las mismas, que habrán de ajustarse a las normas que, en materia de seguridad e interoperabilidad, se establezcan reglamentariamente por el Ministerio de Fomento.

Sobre la referida infraestructura ferroviaria de titularidad privada, se podrá llevar a cabo transporte ferroviario, exclusivamente, por cuenta propia, como complemento de otras actividades principales realizadas por su titular.

La conexión de las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada no pertenecientes a la Red Ferroviaria de Interés General, especialmente de los cargaderos, con la Red Ferroviaria de Interés General, únicamente podrá realizarse cuando Adif expresamente lo autorice. El titular de la infraestructura ferroviaria de titularidad privada facilitará la conexión en los términos que se determinen en la autorización.

Se define un cargadero como aquella Infraestructura ferroviaria de titularidad pública o privada, consistente en una instalación de vías para la carga, descarga y estacionamiento de vagones con enlace a una línea mediante una o más agujas de plena vía, que sirve para complementar la RFIG titularidad de Adif, incluyéndose en los mismos aquellas dependencias dedicadas a la construcción, reparación o mantenimiento de material ferroviario, tales como coches, vagones, locomotoras o maquinaria de vía de titularidad privada.

En el artículo 52 del Reglamento del Sector Ferroviario, se recogen las condiciones en las que se efectuará la conexión de las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada con la Red Ferroviaria de Interés General y el régimen de construcción y explotación de los elementos de titularidad privada que complementen las infraestructuras ferroviarias de titularidad del Estado.

Los Cargaderos existentes en Gévora y La Garrovilla (Badajoz), Redondela y Vigo Guixar (Pontevedra), están conectados a la RFIG titularidad de Adif Alta Velocidad.

Para más información, consultar con la Dirección de Gabinete y Recursos, de Adif, ([Directorio apartado 1.8](#))



## 3.7 DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA

### 3.7.1. Actuaciones Previstas para el Año 2017

Las principales actuaciones en ejecución y puestas en servicio previstas para el año 2017 son las siguientes:

- La Robla-Pola de Lena. (Variante de Pajares)
- Venta de Baños-Burgos
- Corredor Mediterráneo. Tarragona (Perafort)-Vandellós
- Corredor Mediterráneo. Tramo Vandellós-Castellón
- Corredor Mediterráneo. Tramo Castellón-Valencia
- Corredor Mediterráneo. Valencia-Xàtiva-Nudo de la Encina
- Corredor Mediterráneo. Monforte del Cid-Murcia
- Corredor Mediterráneo. Antequera-Granada
- Conexión Chamartín- Atocha-Torrejón de Velasco
- Plasencia-Cáceres-Badajoz
- LAV Madrid-Galicia. Tramo Zamora-Pedralba de la Pradería
- Cambio e instalación de ERTMS en líneas en Servicio.

## 3.7.2. Actuaciones Realizadas en el Año 2016

Desde la publicación de la anterior edición de la Declaración sobre la Red, las novedades más importantes en la modernización de la Red titularidad de Adif Alta Velocidad a fecha 31 de diciembre de 2016, han sido las siguientes:

### Modificaciones en Sistemas de Seguridad en la Circulación y Gestión del Tráfico

-En las siguientes líneas pasan a operarse con ERTMS Niveles 1/2 los siguientes trayectos:

Línea 024 YELES-AGUJA KM. 34,397 a BIF. LOS BLANCALES, (5,7 kms.)

Línea 040 BIF. TORREJÓN DE VELASCO a VALENCIA-JOAQUIN SOROLLA, entre Bif. Blancales y Valencia-Joaquín Sorolla (356,9 kms.)

Línea 042 BIF. ALBACETE a ALACANT-TERMINAL, entre Bif. Albacete y Transición Triángulo (entorno de Albacete-Los Llanos)(75,6 kms.)

-En las siguientes líneas pasan a operarse con ERTMS Nivel 1 los siguientes trayectos:

Línea 050 LÍMITE Adif-TP FERRO a MADRID PUERTA ATOCHA, entre Bif. Cerro Negro/Sta. Catalina y Bif. Cambiador Puigverd (449,3 kms.)

Línea 052 CAMBIADOR PLASENCIA DE JALÓN a BIF. CAMBIADOR PLASENCIA DE JALÓN (3,8 kms.)

Línea 054 BIF. CANAL IMPERIAL a BIF. MONCASI (25,9 kms.)

Línea 056 BIF. ARTESA DE LLEIDA a BIF LES TORRES DE SANUI (16,3 kms.)

Línea 060 BIF. CAMBIADOR ZARAGOZA-DELICIAS a CAMBIADOR ZARAGOZA-DELICIAS (0,4 kms.)

Línea 068 VALLECAS AV-AGUJA KM. 12,300 a LOS GAVILANES-AGUJA KM. 13,400 (5,6 kms.)

### Nuevos Tramos puestos en Servicio

SIN ACTIVIDAD

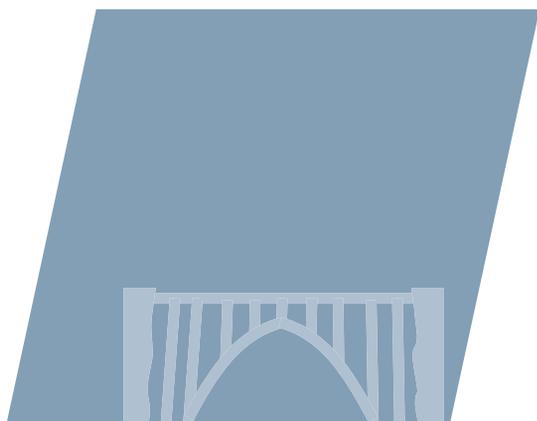
### Tramos Fuera de Servicio

SIN ACTIVIDAD

#### Otros:

- \* Línea 074 Cambiador Medina del Campo a Bifurcación Medina, Línea con Suspensión de la Circulación de Trenes con Servicio Comercial.





# Capítulo 3



# Adjudicación de Capacidades

## Capítulo 4

Declaración  
sobre la red  
2017

# Adjudicación de Capacidades

## Capítulo 4

Declaración  
sobre la red  
2017



## 4.1 INTRODUCCIÓN

Adif Alta Velocidad ha encomendado a Adif la gestión de la capacidad de la infraestructura de su red, de conformidad con lo previsto en el artículo 1.7 del Real Decreto -Ley 15/2013 de 13 de diciembre, sobre reestructuración de la entidad pública empresarial «Administrador de Infraestructuras Ferroviarias» Adif y otras medidas urgentes en el orden económico y la Resolución de 28 de enero de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, BOE núm. 36 del 11 de febrero de 2014, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración de Adif Alta Velocidad, por el que se acuerda encomendar la realización de determinadas tareas a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif. Las empresas ferroviarias interesadas en la prestación de este servicio deberán dirigirse al área responsable de Adif que se indica en el Directorio del apartado 1.8.

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

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

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

- ◆ Los procedimientos y plazos para el reparto de Capacidades.
- ◆ Los principios que rigen el procedimiento de coordinación.
- ◆ Los procedimientos y criterios utilizados en caso de congestión de las infraestructuras.
- ◆ Las restricciones de infraestructura existentes.



## 4.2 DESCRIPCIÓN DEL PROCESO DE SOLICITUD DE CAPACIDAD

### 4.2.1. Candidatos para Solicitar Capacidad

En los Artículos 34 de la LSF y 47.4 del RSF, se prevé que pueden realizar solicitudes de Capacidad al administrador de infraestructuras ferroviarias los siguientes Candidatos:

- ◆ Las EE. FF. con licencia en vigor y las Agrupaciones Empresariales Internacionales que constituyan dichas empresas.
- ◆ Asimismo, podrán solicitar capacidad de infraestructura, en la forma y con los requisitos que reglamentariamente se establezcan los consignatarios, los cargadores y aquellas empresas transportistas y operadores de transporte que, sin tener la consideración de empresas ferroviarias, tengan interés comercial en la adquisición de capacidad. En tales supuestos, para la utilización de la capacidad de infraestructura será preciso que los candidatos designen una empresa ferroviaria y comuniquen dicha circunstancia al administrador de infraestructuras.
- ◆ Las Administraciones Públicas con competencias en materia de transporte ferroviario que tengan interés de servicio público en la adquisición de capacidad.

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

### 4.2.2. Documentación para la Solicitud de Capacidad

Los administradores de infraestructuras ferroviarias, conforme a lo que reglamentariamente se disponga y con el fin de proteger sus legítimas expectativas en materia de ingresos y la futura utilización de la infraestructura que gestionen, podrán imponer requisitos a los candidatos, tales requisitos se especificarán en la declaración sobre la red y se referirán exclusivamente a la idoneidad para presentar ofertas conformes para la obtención de capacidad de infraestructura y a la aportación de garantías económicas.

Todo Candidato podrá solicitar Capacidad en los términos que estén declarados en el Registro Especial Ferroviario. A tal fin, las solicitudes de Capacidad deberán ir acompañadas de los siguientes datos y documentos:

## Identificación del Candidato y su Representante

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

## Certificado de Seguridad

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

## Garantías por Transporte de Mercancías Peligrosas

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

## Determinación Concreta de la Solicitud de Capacidad

Se declararán los datos de la solicitud en la forma que establece el modelo de formulario que figura en el [Anexo C](#).

El Gestor de Capacidad, en lo sucesivo GC, pone a disposición de los Candidatos diversas aplicaciones informáticas como SIPSOR, SIGES o PCS. Si algún Candidato no dispusiese de conexión informática adecuada, o los sistemas estuviesen fuera de servicio, las solicitudes se dirigirán por correo electrónico a la OSS de Adif.

Para mayor agilidad y prestar un mejor servicio a los Candidatos, se ofrece la posibilidad de establecer un acuerdo que simplifique los trámites del procedimiento de Solicitud de Capacidades. A través de dicho acuerdo, se especificará el sistema establecido entre ambas partes para tramitar las solicitudes.

Cuando la Adjudicación de la Capacidad sea a Candidato distinto de EF, éste deberá comunicar al administrador de infraestructuras ferroviarias los datos de la EF que va a utilizar dicha Capacidad con al menos cinco días de antelación al de su utilización efectiva (Art. 14.2 Orden FOM/897/2005, de 7 de abril).

## Solicitudes de Capacidad en los Corredores Ferroviarios de Mercancías Internacionales

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

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

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

[www.corridor4.eu/es/oss-es](http://www.corridor4.eu/es/oss-es)

[www.railfreightcorridor6.eu](http://www.railfreightcorridor6.eu)

## 4.2.3. Tipos de Solicitudes de Surcos

Se establecen diferentes modalidades de surcos en la Red titularidad de Adif Alta Velocidad, según se generan las necesidades de transporte.

### A. Surcos con Reserva

Cuando las solicitudes de Capacidad se realicen en tiempo y forma oportuna, el Candidato podrá reservar los surcos, obteniendo unos atributos de calidad adecuados, preferencia en la regulación del tráfico y unos compromisos de puntualidad por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias. Las peticiones se realizarán, en general, a través de la aplicación informática SIPSOR, mediante los terminales autorizados al efecto, excepto para aquellos Candidatos que no dispongan de la conexión informática oportuna, en cuyo caso podrán remitir los datos en el modelo de solicitud de Capacidad por cualquier otro medio escrito que garantice su recepción y registro y sea dirigido a la Subdirección de Planificación y Gestión de la Capacidad, de la Dirección de Planificación y Gestión de Red, de Adif.

#### / A.1 Surcos Regulares (Servitren)

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

## / A.2 Surcos Ocasionales (Trendía)

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

### B. Surcos sin Reserva

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

Son asignados por el Centro de Gestión de Red H24, cuando el surco afecta a más de una Gerencia Área de Tráfico de las Subdirecciones de Operaciones de Red Convencional o la Subdirección de Gestión de Tráfico de Alta Velocidad de Adif, en caso contrario, por el Puesto de Mando afectado.

#### / B.1 Surcos Inmediatos

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

Las peticiones se realizarán, en general, a través de la aplicación informática SIGES, mediante los terminales autorizados al efecto, excepto para aquellos Candidatos que no dispongan de la conexión informática oportuna, en cuyo caso podrán remitir los datos del modelo de solicitud de Capacidad por cualquier otro medio escrito que garantice su recepción y registro y sea dirigido al Centro de Gestión de Red H24, o a la Gerencia de Áreas de Tráfico de las Subdirecciones de Operaciones de Red Convencional o la Subdirección de Gestión de Tráfico de Alta Velocidad de Adif, de origen del tren, debiendo confirmar telefónicamente la recepción de dicha solicitud.

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

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

#### / B.2 Surcos Especiales

Estos surcos son asignados con motivo de incidencias o por incumplimiento de las condiciones de transporte programadas por las EE. FF. o por los Candidatos, normalmente a iniciativa de las Áreas de Tráfico de las Subdirecciones de Operaciones de Red Convencional o la Subdirección de Gestión de Tráfico de Alta Velocidad de Adif .

## 4.2.4. El Horario de Servicio

El Horario de Servicio integra todos los datos que determinan los movimientos planificados de trenes y material rodante que tendrán lugar sobre una determinada infraestructura en un periodo de tiempo preestablecido, comprendido entre el segundo domingo de diciembre y el segundo sábado de diciembre del año siguiente.

Los surcos se adjudican a las EE. FF. y Candidatos, exclusivamente para su uso durante el Horario de Servicio para el que fueron solicitados.

Para ofrecer a las EE. FF. y a los Candidatos una agilidad adecuada y dar respuesta a las oportunidades que ofrece el mercado, con unos niveles de calidad aceptables de los surcos, independientemente del momento en que se soliciten los mismos, está prevista la modificación del Horario de Servicio durante la vigencia del mismo. Previamente a la entrada en vigor del Horario de Servicio, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá programar fechas de ajuste para que los Candidatos puedan introducir modificaciones en su Plan de Transporte. Para el establecimiento del calendario se consultará con los distintos Candidatos.

Dichos ajustes podrán ser de dos clases:

### Ajustes Concertados

Están concebidos para que los Candidatos realicen la mayor parte de las modificaciones de su Plan de Transporte durante el Horario de Servicio. En estos ajustes, el Gestor de Capacidades, podrá realizar las adecuaciones técnicas en la malla que estime oportunas, debiendo los Candidatos asumir y garantizar la implantación de aquellas modificaciones que se comuniquen en los plazos establecidos.

El GC ejerce plenamente en estos ajustes la facultad de coordinación entre los Candidatos cuando surjan interferencias en los surcos de un Candidato por peticiones comerciales de otro Candidato.

### Ajustes Mensuales

Su objetivo es facilitar una adecuación selectiva del Plan de Transporte de cada Candidato. Considerando que los cortos plazos de programación y el marco constreñido de modificación de la malla en este tipo de ajustes dificultan el estudio de grandes variaciones de surcos, el GC podrá rehusar por este motivo algunas solicitudes, cuando los plazos previstos de planificación sean insuficientes o las peticiones supongan una modificación sustancial de la explotación.

## Modificaciones

Las modificaciones que generen los Candidatos mediante sus solicitudes en los surcos de otros Candidatos deberán de ser acordadas entre ellos mismos, como requisito previo a su implantación, comunicando por escrito al GC los acuerdos alcanzados. El GC ejercerá, no obstante, su facultad de coordinación, estudiando posibles soluciones técnicas y, eventualmente, mediando entre los Candidatos.

Por causas extraordinarias y justificadas, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá autorizar:

- ◆ La realización de ajustes en fechas distintas de las acordadas.
- ◆ La aplicación de plazos diferentes de los establecidos.
- ◆ La modificación o supresión de surcos en determinadas líneas, sin ningún tipo de restricción, cuando se trate de causas excepcionales.

No se considerarán variaciones de surco, de cara a los Candidatos, las alteraciones en las cuales:

- ◆ No se varíen las condiciones con que fueron solicitados los surcos.
- ◆ No se altere el horario en las paradas comerciales para trenes de viajeros.
- ◆ Para trenes de mercancías, no se varíe el horario comercial más de 15 minutos, en cualquier punto de su recorrido.

En tales circunstancias, el GC, podrá alterar los surcos en cualquier momento sin obligación de consulta previa a los Candidatos, pero deberá comunicar la variación cuando conlleve cambio de código del surco, o del horario comercial en cualquiera de los puntos de su recorrido.

## 4.2.5. Procedimiento de Solicitud y Adjudicación de Surcos Regulares y Ocasionales

- ◆ Las solicitudes de Adjudicación de Capacidad se sustentarán en una necesidad comercial confirmada y en una viabilidad técnica. En caso contrario, el Candidato canalizará sus consultas a modo de estudio por medio de un correo electrónico al GC.
- ◆ Los Candidatos utilizarán preferentemente las herramientas informáticas que Adif pone a su disposición (SIPSOR y PCS). Aquellos que soliciten surcos internacionales podrán asimismo realizar sus peticiones a través de la OSS de Adif o de cualquier OSS de la Red de ventanillas únicas de RNE y en el caso de las solicitudes de mercancías también podrán realizarlas en las OSS de los Corredores Europeos de Mercancías.
- ◆ Las solicitudes formuladas deberán ser presentadas al menos cinco días hábiles antes de la salida de origen del surco.
- ◆ El Candidato queda obligado a actualizar los datos de sus solicitudes. Particularmente comunicará, a la mayor brevedad, cualquier supresión de surcos o la renuncia a una petición.
- ◆ Para facilitar la labor a los Candidatos que acuerden con el GC el uso de SIPSOR, cuando se vaya a iniciar el periodo de peticiones para un nuevo Horario de Servicio, el GC generará automáticamente una solicitud informática en el sistema, a partir de los surcos regulares que estén vigentes en esa fecha. Los Candidatos tendrán obligación de comprobar que se han introducido en el sistema todas las peticiones de surcos para el nuevo periodo Horario y que todos los datos se encuentran debidamente cumplimentados; también deberán anular la petición de los surcos para los que no deseen una nueva adjudicación.
- ◆ El GC comunicará en tiempo oportuno en SIPSOR, o por el medio con que fueran solicitados, los surcos asignados o las modificaciones realizadas sobre los surcos ya asignados por cuestiones de ajuste técnico de la malla. En el campo de "Observaciones" se indicarán aquellas circunstancias que condicionen la aplicación del surco.
- ◆ Los Candidatos tienen la obligación de aceptar las marchas asignadas o rehusarlas, por el medio en que fueran solicitadas, a más tardar cuando finalice el periodo de alegaciones. Pasados los plazos establecidos sin recibir la aceptación por parte del Candidato de un surco asignado, el GC podrá disponer libremente del surco.
- ◆ Con las marchas aceptadas se confeccionarán los documentos reglamentarios que correspondan. La publicación de estos documentos reglamentarios no supondrá en ningún caso la vulneración del principio de confidencialidad.
- ◆ El Candidato deberá comunicar obligatoriamente al GC, en los plazos establecidos, el anuncio definitivo de estas marchas. El anuncio de trenes consiste en declarar por parte del Candidato, de manera formal los días concretos de circulación de los trenes. Para los surcos ocasionales (Trendía), se procederá a anunciar los mismos en función de las fechas solicitadas, una vez haya sido aceptado el surco.
- ◆ Con el anuncio del tren desaparece la confidencialidad del surco y la información se considera pública.



## 4.3 CALENDARIO DE SOLICITUD DE CAPACIDAD (SURCOS)

Dentro del proceso de asignación de surcos, el cumplimiento de los calendarios programados es esencial para garantizar la calidad del producto y permitir planificar la logística de los distintos intervinientes en el proceso, así como posibilitar que el conjunto de Candidatos disponga de sus horarios definitivos en tiempo oportuno.

Para dar respuesta a aquellas solicitudes presentadas fuera de plazo, el GC evaluará el alcance de las mismas, comunicando a los Candidatos en tiempo oportuno su decisión de compromiso de plazo, pudiendo incluso darles tratamiento en ajustes posteriores, asignando eventualmente las capacidades residuales a dichas solicitudes.

### 4.3.1. Calendario de Reserva de Surcos

#### Surcos Regulares (Servitren)

Existe a disposición de los Candidatos una amplia oferta de ajustes con unos plazos adecuados para dar respuesta a la mayoría de las necesidades de transporte.

No obstante, cuando un Candidato pretenda acometer modificaciones en su Plan de Transporte que puedan alterar sustancialmente los esquemas de explotación vigentes, deberá comunicar anticipadamente tal circunstancia al GC, quien evaluará la conveniencia de proponer un calendario de programación más amplio. De no producirse la comunicación anterior, el GC podrá denegar su implantación, proponiendo una fecha en la cual sea técnicamente viable la materialización del estudio de las modificaciones planteadas.

Los calendarios que figuran a continuación incluyen las fechas límite de forma genérica, para la publicación del calendario anual. En el [Anexo A](#) se incluye el calendario de Adjudicación de Capacidad con las fechas concretas para el Horario de Servicio en vigor para los años 2016 y 2017.

Calendario Internacional	
Establecimiento de surcos internacionales de catálogo	15 enero
Finalización del plazo de solicitud de Capacidad	15 abril
Asignación provisional de Capacidad	15 junio
Comunicación del proyecto de horario de servicio	15 septiembre
Alegaciones	15-30 septiembre
Comunicación definitiva del horario de servicio	2º domingo de octubre
Comunicación del anuncio	30 de octubre
Inicio del horario de servicio	12 h. de la noche del 2º sábado de diciembre

Calendario Nacional	
Finalización del plazo de solicitud de Capacidad	15 junio
Asignación provisional de Capacidad (proyecto Horario de Servicio)	15 septiembre
Alegaciones	15-30 septiembre
Comunicación definitiva del horario de servicio	2º domingo octubre
Comunicación del anuncio	1 noviembre
Inicio del horario de servicio	12 h. de la noche del 2º sábado de diciembre

## / Ajustes Concertados

Los plazos normales que servirán de base para la elaboración del calendario se determinarán según la tabla de fechas límite siguiente, donde M es el mes correspondiente a la fecha del Ajuste Concertado:

Ajustes Concertados	
Recepción de peticiones de Capacidad	M - 4
Asignación provisional de Capacidad	M - 3
Alegaciones	M - 2
Comunicación del anuncio	M - 1
Ajuste Concertado	M

En el [Anexo A](#) figuran las fechas concretas para cada Ajuste Concertado de los años 2016 y 2017.

El GC podrá establecer unos plazos extraordinarios cuando confluayan circunstancias que exijan un periodo de programación más amplio, para la totalidad de la Red o únicamente para determinados ejes o relaciones.

## / Ajustes Mensuales

Se indican a continuación los plazos de aplicación con carácter general. Siendo D el día del ajuste, las fechas límite serán:

Ajustes Mensuales	
Recepción de propuestas de Capacidad	D - 21 días
Asignación provisional de Capacidad	D - 14 días
Alegaciones	D -14 días a D - 10 días
Comunicación del anuncio	D - 10 días
Ajuste Mensual	D

En el [Anexo A](#) figuran las fechas concretas para cada Ajuste Concertado de los años 2016 y 2017.

Respecto al calendario de los Ajustes Mensuales, se aplicarán los plazos genéricos detallados anteriormente sin requerir ninguna comunicación expresa, excepto en aquellos casos concretos en que sea aconsejable establecer unos plazos específicos por coincidir, por ejemplo, con periodos vacacionales. Dichos calendarios específicos se comunicarán en la reunión convocada al efecto, o mediante escrito del GC, que se remitirá con la debida antelación.

## / Surcos Ocasionales (Trendía)

Para que sea posible dar respuesta a las solicitudes de los Candidatos a través del producto Trendía, es necesario que la petición sea realizada con una mínima antelación.

Surcos Ocasionales (Trendía)	
Plazo máximo de respuesta	5 días hábiles

Para surcos internacionales, si no hubiese surcos de catálogo disponibles que se ajustasen a la solicitud, se comunicará al Candidato tal circunstancia en este mismo plazo de cinco días hábiles, existiendo un plazo máximo de 30 días para establecer un surco a la medida.

El GC requerirá unos plazos distintos para aquellas solicitudes que conlleven un volumen elevado de surcos como, por ejemplo, en el caso de campañas, o cuando confluayan circunstancias que exijan un periodo de programación más amplio. También podrá demorarse la respuesta, cuando la antelación con la que se solicite un surco TRENDÍA sea tan grande que el GC estime que el servicio regular de trenes no está suficientemente consolidado para realizar estudios de trenes ocasionales.

Por razones excepcionales y justificadas los Candidatos podrán solicitar surcos con menos de cinco días hábiles. Dicho servicio se prestará sólo en días hábiles (de lunes a viernes), debiéndose presentar las solicitudes antes de las 12 horas del día anterior a la salida solicitada del tren. La respuesta será notificada antes de las 18 horas del mismo día



## 4.4 ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD

### Uso Diferenciado de la Infraestructura

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

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

El Manual de Capacidades aporta mayor transparencia al proceso de la Adjudicación de Capacidad y representa una simplificación de la realidad de las mallas de trenes ya que, en su diseño definitivo, pueden influir decisivamente aspectos tales como las paradas solicitadas, las características técnicas de los trenes, las cargas solicitadas, etc. Por tanto, el Manual de Capacidades facilita estas informaciones a efectos únicamente orientativos, quedando el GC facultado para asignar los surcos en función de cada caso, mientras mantenga el espíritu general de los cupos expresados en el Manual de Capacidades.

### 4.4.1. Proceso de Adjudicación de Capacidades

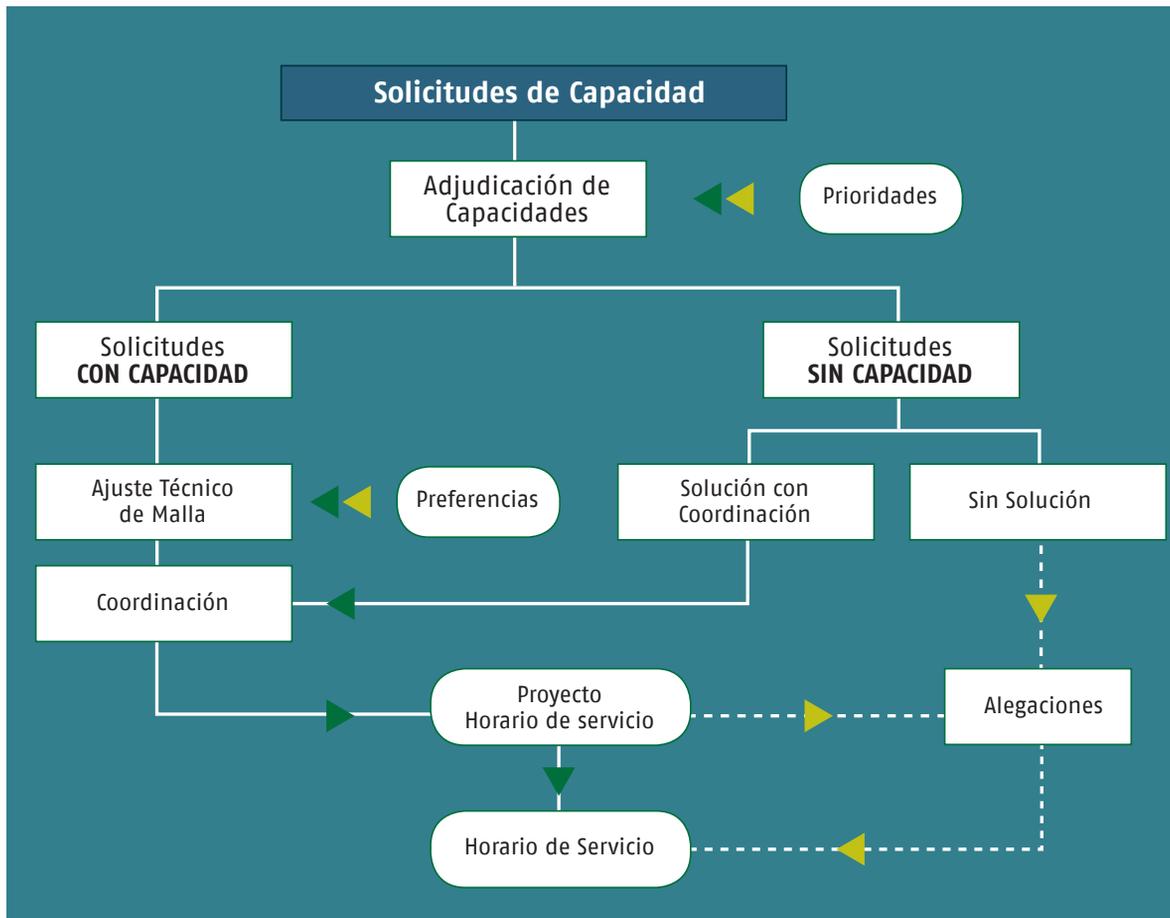
En el proceso de Adjudicación de Capacidades el GC debe garantizar un acceso basado en los principios de objetividad, transparencia e igualdad, asegurando al mismo tiempo que la calidad técnica de los surcos sea la adecuada.

El GC procurará por lo tanto atender de la mejor manera posible las solicitudes de los Candidatos en la confección del Horario de Servicio o en sus ajustes, y también cuando se soliciten surcos ocasionales, optimizando los tiempos de viaje y la Capacidad de vía.

El GC está facultado legalmente para reservar Capacidad para las operaciones de mantenimiento programado, reposición o ampliación de la Red, para resolver problemas de infraestructura congestionada y para la prestación de servicios ferroviarios de interés público, según el Art. 48 del RSF.



El proceso de Adjudicación de Capacidades para la confección del Horario de Servicio (y de manera similar, sus ajustes) se desarrollará por lo tanto de acuerdo al siguiente flujograma.



En los ajustes posteriores a la confección del Horario de Servicio la Adjudicación de Capacidades se resolverá preferentemente en función de las Capacidades residuales y mediante la inserción técnica de los surcos en la malla, procurando no afectar a los surcos ya existentes.

Para los surcos ocasionales, el GC se circunscribirá a las Capacidades disponibles, estableciendo como orden de prioridad el de recepción de las solicitudes.

El GC queda facultado para admitir pequeñas incompatibilidades entre los surcos cuando juzgue que las mismas no perturbarán la circulación del resto de trenes.

### / Fase de Adjudicación de Capacidades en las Franjas Horarias Correspondientes

Durante esta fase se determina qué solicitudes obtendrán Capacidad en las líneas y periodos horarios correspondientes.

Dicho proceso se realizará inicialmente en función de las Capacidades estimadas que se disponen en cada línea, dependiendo de la tipología de tráfico, según figuran en el Manual de Capacidades. Este documento puede ser solicitado por los candidatos con licencia en vigor a la Subdirección de Planificación y Gestión de Capacidad (Estación de Madrid Chamartín, C/ Hiedra, 9; Edificio 23 28036 Madrid) Una vez atendidas las demandas según la tipología de tráfico, aquellas solicitudes que no hayan obtenido Capacidad, podrán disponer de las Capacidades residuales de otra tipología de tráfico, siempre y cuando ello sea técnicamente viable.

Cuando la Adjudicación de la Capacidad sea a un Candidato distinto de EF, éste deberá comunicar al GC los datos de la EF que va a utilizar dicha Capacidad con al menos cinco días de antelación al de su utilización efectiva (Art. 14.2 Orden FOM/897/2005, de 7 de abril).

### Criterios de Prioridad en la Adjudicación

El administrador de infraestructuras ferroviarias adjudicará la capacidad de infraestructura solicitada de la siguiente forma (Art. 11 Orden FOM/ 897/2005, modificada por Orden FOM 420/2014, de 7 de marzo):

- a) Si hubiere capacidad disponible para todos los candidatos, se les adjudicará.
- b) Si existiera coincidencia de solicitudes para una misma franja horaria o la red hubiere sido declarada como congestionada, se tomarán en cuenta para su asignación, por orden descendente de prioridad, las siguientes prioridades de adjudicación:
  1. La existencia de infraestructuras especializadas y la posibilidad de atender dichas solicitudes en dichas infraestructuras.
  2. Los servicios declarados de interés público.

3. Los servicios internacionales.
4. La eventual existencia de acuerdos marco que prevean la adjudicación de esa solicitud de capacidad.
5. La solicitud, por un candidato, de una misma franja horaria durante varios días de la semana o en sucesivas semanas del periodo horario.
6. La eficiencia del sistema.

El GC debe velar por un aprovechamiento razonable de la Capacidad de vía. En este sentido, algunos trenes, por sus características técnicas propias, podrían disminuir la Capacidad o dificultar la explotación. Por lo tanto, El GC podrá restringir la circulación de determinados trenes en base exclusivamente a criterios técnicos de explotación (falta de determinados equipamientos a bordo, tiempos de marcha inadecuados a las características de las líneas, etc.).

Asimismo, cuando se solicite un surco por parte del Candidato y exista un itinerario alternativo menos congestionado, el GC podrá programar el surco a su iniciativa por la ruta más adecuada, con el fin de propiciar la mayor disponibilidad de Capacidad para los tráficos para los cuales la ruta más saturada sea necesaria técnica y económicamente. El GC razonará por escrito ante el Candidato afectado tales situaciones.

Cuando estas exigencias sean significativas en una determinada línea, se hará mención de ellas en el Manual de Capacidades.

## / Ajuste Técnico de Malla

Una vez que las solicitudes han obtenido capacidad, se debe proceder al proceso técnico de inserción en la malla. Dicho proceso está sujeto a determinados principios técnicos de inserción de surcos y ajuste de malla.

El GC queda facultado para aplicar los criterios técnicos siguientes:

### **Adaptación Técnica de Surcos**

El GC podrá variar dentro de unos parámetros razonables el horario propuesto por los Candidatos por motivos técnicos, o bien para compatibilizar todas las peticiones de los distintos Candidatos. Por lo tanto podrá establecer el tiempo de recorrido o las paradas técnicas que estime oportunas para garantizar la puntualidad de la circulación de los trenes, compatibilizar los distintos surcos y optimizar la Capacidad de vía.

### **Servicios Cadenciados**

Las solicitudes que se realicen contemplando servicios cadenciados, podrán tener determinada preferencia durante el proceso de ajuste técnico de malla, para conseguir un servicio cadenciado adecuado.

### **Líneas Especializadas**

El Ministerio de Fomento podrá otorgar la declaración de línea especializada a determinados tramos, líneas completas o periodos horarios de la red ferroviaria. En estas líneas, el proceso de asignación de capacidades, por parte del GC, podrá realizarse dando determinada preferencia en el ajuste técnico de malla a los servicios predominantes.

### **Tráficos de Servicio Público**

El GC puede otorgar preferencia a los servicios que cubran determinados servicios públicos durante el proceso de ajuste técnico de malla, especialmente en hora punta.

### **Trenes de Larga Distancia (Viajeros o Mercancías)**

Dada la especial complejidad técnica que conlleva la construcción de surcos de gran longitud, puesto que éstos circulan por un gran número de líneas, particularmente los internacionales, el GC podrá dar preferencia en el grafiado de malla a los trenes de mayor recorrido.

El GC procurará que, si nada se opone, los surcos asignados en el Horario de Servicio anterior, que obtengan capacidad en el nuevo Horario de Servicio, conserven básicamente sus características primordiales.

Al final de este proceso, el GC asignará a los Candidatos los surcos correspondientes. En el caso de los surcos regulares, esta asignación será provisional hasta que culmine la fase de coordinación y el periodo de alegaciones.

## 4.4.2. Proceso de Coordinación

La fase de coordinación ha sido concebida para resolver los conflictos que puedan surgir en las solicitudes y adjudicaciones de capacidad de infraestructura.

En la confección del Horario de Servicio o en Ajustes Concertados, los Candidatos dispondrán de diez días naturales a partir de la fecha de la propuesta de Adjudicación de Capacidades, para aceptarla o rechazarla, así como para realizar las observaciones oportunas a la misma. Este plazo será de tres días naturales a partir de la fecha de la propuesta de Adjudicación de la Capacidad, para el resto de casos.

Durante esta fase de coordinación, el GC impulsará los estudios de surcos y las acciones negociadoras oportunas con los Candidatos para satisfacer de la mejor manera posible el conjunto de demandas recibidas, aun cuando proponga a los Candidatos en algunos casos adjudicaciones que difieran de lo solicitado.

Para ampliar información ver el Anexo M Procedimiento de Resolución de Conflictos.

### 4.4.3. Proceso de Alegaciones

Se fija un plazo de presentación de alegaciones de 15 días naturales a contar desde la comunicación del proyecto del Horario de Servicio a los Candidatos.

En el caso de solicitudes para el Horario de Servicio presentadas fuera de plazo o para los surcos asignados en ajustes del Horario de Servicio, el periodo de alegación será de cinco días naturales desde la Adjudicación de Capacidad y de dos días naturales para los surcos ocasionales.

Dichas alegaciones deben ser remitidas por escrito a la Jefatura de Adjudicación de Capacidad de la Subdirección de Planificación y Gestión de Capacidad.

Para ampliar información ver el Anexo M Procedimiento de Resolución de Conflictos.

### 4.4.4. Infraestructura Congestionada

La Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la Declaración sobre la Red y al procedimiento de Adjudicación de Capacidad de Infraestructura ferroviaria, modificada por Orden FOM/420/25014, de 7 de marzo, en sus artículos 17, 18 y 19 determina cuando se debe declarar una infraestructura o parte de ella como congestionada, así como las reglas y criterios que, conforme a lo establecido en el artículo 11 de dicha Orden FOM, se aplicarán para la adjudicación de capacidad.

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

Actualmente ninguna infraestructura está declarada como congestionada en la red titularidad de Adif Alta Velocidad.

### 4.4.5. Acuerdos Marco entre Adif Alta Velocidad y los Candidatos

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

Los acuerdos marco tendrán una vigencia máxima de cinco años, renovable por períodos iguales.

Podrá acordarse, sin embargo, un período superior a cinco años cuando esté justificado por la existencia de contratos comerciales, inversiones especializadas o riesgos. Para servicios que utilicen una infraestructura especializada que requiera inversiones de gran magnitud y a largo plazo, debidamente justificadas por el candidato, podrán concertarse acuerdos marco por un período de vigencia de hasta quince años.

Será posible un período de vigencia superior a quince años en casos excepcionales y, en concreto, en caso de inversiones de gran magnitud y a largo plazo, y especialmente cuando éstas sean objeto de compromisos contractuales que incluyan un plan de amortización plurianual. En dicho caso, las necesidades del candidato podrán requerir que se definan con precisión las características de la capacidad, con inclusión de las frecuencias, el volumen y la calidad de las franjas ferroviarias, que se adjudicarán al candidato durante la vigencia del acuerdo marco. En el caso de infraestructuras congestionadas, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá reducir la capacidad reservada cuando, en un período de al menos un mes, ésta haya sido utilizada por debajo de la cuota asignada al candidato.

El administrador de infraestructuras ferroviarias comunicará los acuerdos marco a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y, respetando la confidencialidad de los datos con relevancia comercial, informará a los interesados, cuando fuese así requerido por éstos, de las líneas generales de cada acuerdo marco. El modelo de Acuerdo Marco Nacional se encuentra disponible en el [Anexo L](#). El administrador de infraestructuras ferroviarias pone a disposición de los candidatos la capacidad disponible en todas sus líneas para el establecimiento de Acuerdos Marco.

El administrador de infraestructura ferroviaria pone a disposición de los candidatos la capacidad disponible en todas sus líneas para el establecimiento de los Acuerdos Marcos.

A 31 de diciembre de 2016, ninguna Empresa Ferroviaria ha solicitado el establecimiento de un Acuerdo Marco.

Para más información sobre el Acuerdo Marco Nacional pueden dirigirse a:

SUBDIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE CAPACIDAD  
Dirección de Planificación y Gestión de Red de Adif

Estación Madrid Chamartín, edificio 23  
Calle Hiedra, 9.  
28036 Madrid



## 4.5 CAPACIDAD PARA EL MANTENIMIENTO Y OBRAS EN LA RED TITULARIDAD DE ADIF ALTA VELOCIDAD

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

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

### / Comisiones TOC

En los casos en que resulte imposible que el tráfico ferroviario no sufra alteraciones considerables, las EE. FF. y Candidatos tienen derecho a recibir en tiempo oportuno una información precisa de las repercusiones significativas que pudieran producirse en los surcos adjudicados. La programación de actuaciones en la infraestructura se canalizará a través de las Comisiones TOC, compuestas por los responsables designados por la Dirección de Mantenimiento y Operaciones de Red de Alta Velocidad, Dirección de Mantenimiento y Explotación de Red Convencional y Dirección de Planificación y Gestión de Red, de Adif.

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

Las Comisiones TOC determinan en la sesión ordinaria anual los tiempos permanentes por obras que es necesario contemplar en los surcos de los trenes para el Horario de Servicio del año siguiente. También programan en sesión ordinaria los trabajos en infraestructuras que afecten de modo permanente a la circulación de trenes. En particular, las sesiones ordinarias establecen o revisan los periodos y condiciones de las Bandas de Mantenimiento. Se consideran permanentes aquellos trabajos relevantes o limitaciones de velocidad que tengan una repercusión continuada de tres meses, o bien de menor duración, cuando las consecuencias en el tráfico sean significativas. Las programaciones se establecerán hasta el final del Horario de Servicio, levantándose acta de las sesiones de cada Comisión.

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

Para los casos en que se vayan a producir, a lo largo del Horario de Servicio, variaciones importantes respecto de las previsiones realizadas en la sesión ordinaria anual, está previsto celebrar sesiones ordinarias de ajuste en los meses de enero, julio y octubre. Podrán convocarse además sesiones extraordinarias cuando, por motivos excepcionales, sea necesario acordar trabajos fuera de las sesiones ordinarias.

El GC considerará en el proceso de asignación de surcos las reservas de capacidad que se deriven de los trabajos programados en las Comisiones TOC. Los Candidatos deberán asumir en sus trenes las repercusiones que se deriven (incremento de los tiempos de viaje, reducción de capacidad, etc.) cuando el administrador de infraestructuras ferroviarias comunique las mismas con la antelación necesaria, para lo cual se fija un plazo mínimo de dos meses. El responsable de explotación del administrador de infraestructuras ferroviarias podrá autorizar, por motivos extraordinarios, la aplicación de medidas o plazos diferentes, sin derecho a compensaciones por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias.

### / Bandas de Mantenimiento

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

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

En el Manual de Capacidades figurarán los intervalos previstos para las Bandas de Mantenimiento.



## / Obras Extraordinarias

Cuando se precise realizar una obra durante un periodo prolongado en un intervalo de obras distinto al de la Banda de Mantenimiento, se dejará constancia de cuál es el intervalo extraordinario de obras y cuál es el intervalo normal de mantenimiento. Estos periodos serán programados por las Comisiones TOC.

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



## 4.6 CONTROL DEL USO DE LOS SURCOS

Las EE. FF. y Candidatos tienen la obligación de utilizar la capacidad obtenida en las condiciones en que les fue asignada. En el caso de infraestructuras congestionadas, el no uso injustificado de los surcos asignados puede ser causa de infracción grave, en caso de que sea imputable a la EF. (Art. 107 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario).

El GC realizará mensualmente un análisis del nivel de utilización de los surcos asignados. Sin perjuicio de las acciones contempladas en la LSF y que el administrador de infraestructuras ferroviarias pueda emprender en aquellos casos que supongan un quebranto importante para un uso eficaz de la infraestructura, el GC propondrá a las EE. FF. y Candidatos la supresión o modificación de los surcos cuando detecte la falta de utilización sistemática, especialmente en el caso de líneas congestionadas.

Cuando el porcentaje de uso esté por debajo del 50% en un período continuado de un mes, especialmente en el caso de líneas congestionadas, el GC también podrá modificar la asignación de capacidad, sin restricciones de horario, comunicando por escrito dicha circunstancia y justificando de manera razonada las causas de la decisión adoptada. Se establece un periodo de alegaciones de 10 días a favor de la EF o Candidato.



## 4.7 TRANSPORTES EXCEPCIONALES Y MERCANCÍAS PELIGROSAS

### 4.7.1. Transportes Excepcionales

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

Para la circulación de un transporte excepcional se requiere de una autorización específica de Adif donde se recojan sus particulares condiciones de aceptación y realización del transporte y se regulen las prescripciones de circulación que correspondan.

La Consigna sobre Tratamiento de los transportes excepcionales y los fallos de cargamento en ruta, especifica los transportes que, en el ámbito de la RFIG administrada por Adif y Adif Alta Velocidad, tienen consideración de excepcional, así como el procedimiento que regula su tramitación.

En virtud del mismo, las EF que deseen realizar un Transporte Excepcional deberán dirigirse a la Dirección de Seguridad en la Circulación del administrador de infraestructuras ferroviarias, para que, a través del Grupo de Transportes Excepcionales (en adelante GTE) que preside, integrado por la DSC y las áreas técnicas de Adif afectadas, y una vez realizado el estudio técnico pertinente, emita la correspondiente Autorización, si procede.

La Dirección de Seguridad comunicará las posibles restricciones que se incluyan en la misma, así como las condiciones de transporte, a las Direcciones de Adif afectadas, a la Empresa Ferroviaria y demás organismos afectados.

Si en un transporte intervienen dos o más Redes, la consideración de Transporte excepcional y su gestión se regirá por lo determinado en la normativa internacional en vigor (Ficha UIC 502-1).

Ver también apartado 2.5 y Anexo E de este documento. Para más información, consultar con la Dirección de Seguridad en la Circulación (Directorio de Adif apartado 1.8)

### 4.7.2. Transporte de Mercancías Peligrosas

Las EE. FF. y los Candidatos deberán indicar en sus solicitudes de Adjudicación de Capacidad que ésta va a emplearse para el transporte de materias peligrosas, además de solicitar las paradas que fueran necesarias para la realización de su intervención, para que sea contemplado adecuadamente en el proceso de programación, de acuerdo con el Art. 47.5 del RSF.

Cuando se trate de agregar material que transporte MM. PP. a trenes que no lo tienen contemplado en su plan de transporte, es obligatorio solicitar la autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias previamente a su expedición.

En cuanto a la admisión del tren a vía regulada, las EE. FF. tienen que informar de los datos reales de los vagones que transportan Mercancías Peligrosas, el número de orden que ocupan en la composición del tren, el tipo de mercancías que se transportan, el nº ONU, denominación de las mismas, cantidad, origen y destino de las mismas.

Las EE. FF. y los Candidatos deberán garantizar el cumplimiento de todas las prescripciones y normas que rigen dichos transportes, para salvaguardar la seguridad de terceros y de las propias infraestructuras.



## 4.8 PERTURBACIONES Y CONTROL DEL TRÁFICO

El control del tráfico será realizado por Adif con el objetivo de que la circulación real de trenes se ajuste al máximo a las capacidades asignadas.

Para llevar a cabo con eficacia esta labor, las EE. FF. estarán obligadas a facilitar al administrador de infraestructuras ferroviarias toda la información que se les requiera, en tiempo y forma oportunos, previamente a la salida del tren y durante su recorrido. Si las características técnicas del tren no coincidiesen con las que figuraban en la solicitud para la que se obtuvo capacidad, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá adoptar las medidas de desregularización oportunas e incluso impedir su circulación.

En particular, se establecerá entre el administrador de infraestructuras ferroviarias y las EE. FF. un acuerdo de tráfico donde se designarán las personas o entes autorizados capaces de tomar rápidamente decisiones operativas, en particular con respecto a las operaciones y las interrupciones de tráfico.

### 4.8.1. Criterios para el Control del Tráfico

El control de tráfico deberá basarse en principios transparentes y no discriminatorios. Dado que su objetivo primordial es garantizar la máxima puntualidad de acuerdo con la capacidad asignada, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá aplicar, cuando lo estime oportuno, los siguientes criterios de regulación:

- ◆ Preferencia de los trenes que hayan obtenido capacidad frente a los trenes que no hayan reservado capacidad.
- ◆ Preferencia de los trenes que circulan en su surco frente a aquellos que circulan retrasados, con el objetivo de minimizar la propagación de retrasos a la malla (contaminación de la malla).
- ◆ Preferencia en el caso de producirse perturbaciones en el tráfico ferroviario debidas a fallos técnicos, accidentes o cualquier otra incidencia. En este caso, se adoptarán las medidas oportunas para restablecer la situación de normalidad, como establece el Art. 37 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

### 4.8.2. Normas Aplicables para el Control del Tráfico

La puntualidad no es responsabilidad exclusiva del administrador de infraestructuras ferroviarias. Las EE. FF. tienen un papel muy importante que desempeñar para conseguir que los trenes (propios o de otras EE. FF.) circulen sin retraso. Por ese motivo, el administrador de infraestructuras ferroviarias promoverá la suscripción de convenios de calidad concertada con las distintas EE. FF., en los que se podrán establecer objetivos de calidad del servicio y compromisos de actuaciones para la consecución de los mismos.

De acuerdo con el Art. 37 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y el Art. 8 del Reglamento sobre seguridad en la circulación en la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por el RD 810/2007, de 22 de junio, cuando se produzca una perturbación en el tráfico ferroviario debida a un fallo técnico, un accidente o cualquier otra incidencia, el administrador de infraestructuras ferroviarias deberá adoptar todas las medidas oportunas para restablecer la situación normal.



La entidad pública empresarial Adif Alta Velocidad junto con Adif, tiene elaborado el documento “Plan de Contingencias” que cuenta con la aprobación del Ministerio de Fomento. El Plan de Contingencias es el conjunto de procedimientos alternativos a la operativa habitual, cuya finalidad es la de permitir el funcionamiento de ésta, aun cuando alguna de sus funciones o instalaciones deje de hacerlo por culpa de algún incidente tanto interno como ajeno a la organización, y cuya misión es crear un plan general de actuación para ordenar y resolver cualquier contingencia que perturbe el normal desarrollo del tráfico ferroviario, desde los planos preventivo, predictivo y correctivo. Contiene, entre otros, el marco general de actuación, los criterios de la prioridad en la regulación del tráfico en caso de contingencias, las actuaciones recomendadas, los planes de aviso a los órganos del administrador de infraestructuras y los organismos de las Administraciones Públicas, los mapas de riesgo, junto a otros planes y protocolos que complementan y desarrollan a dicho Plan de Contingencias.

Las EE. FF. están obligadas para completar su Certificado de Seguridad, de acuerdo con lo exigido en el Anexo II del RD 810/2007, a establecer un Plan de Contingencias acordado con el administrador de infraestructuras ferroviarias. Para más información sobre este asunto, consultar el Directorio, apartado 1.8.

En caso de urgencia, y cuando sea absolutamente necesario, debido a una inutilización temporal de la infraestructura, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá, sin previo aviso, suprimir, desviar o modificar los surcos durante el tiempo necesario hasta restablecer la normalidad del sistema y realizar con carácter urgente las reparaciones oportunas, e informar lo antes posible a las EE. FF. y a los Candidatos a los efectos que considere oportunos. En tal caso, ni los Candidatos ni las EE. FF. tendrán derecho a exigir compensación o indemnización alguna, de acuerdo con el Art. 37 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

De conformidad con el Art. 37 LSF las empresas ferroviarias estarán obligadas a poner a disposición del administrador de infraestructuras ferroviarias los recursos que aquél estime apropiados y a prestarle la colaboración que les sea requerida. En todo caso, tanto el administrador de infraestructuras ferroviarias como las EE. FF. actuarán en coordinación y colaboración mutuas, para asegurar el servicio y la atención a los clientes de la manera más eficaz posible.



## 4.9 ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD EN INSTALACIONES DE SERVICIO

A continuación se describe el Proceso Reglado para la tramitación de las solicitudes de capacidad y su adjudicación en las instalaciones de servicio gestionadas por el administrador de infraestructuras ferroviarias, conforme a criterios transparentes y no discriminatorios; asimismo se especifican las condiciones de acceso y uso de las mismas.

El proceso será de aplicación en el ámbito de las instalaciones de servicio, gestionadas por Adif Alta Velocidad, que se encuentren en las estaciones de transporte de viajeros, en las terminales de transporte de mercancías y en cualquier otra instalación que se determine por los administradores de infraestructuras fuera de los ámbitos especificados anteriormente.

El proceso se aplicará a las solicitudes de adjudicación de capacidad que se realicen para uso de:

Tipo de Instalación	Tipo de Clientes
Vías con andén para estacionamiento de trenes para realizar otras operaciones. Canon Modalidad C2	Empresas ferroviarias
Vías de apartado, de formación de trenes y maniobras, de mantenimiento, lavado y limpieza, de suministro de combustible. Canon Modalidad D	Empresas ferroviarias y titulares de material rodante
Puntos de carga para mercancías. Canon Modalidad E	Empresas ferroviarias, titulares de material rodante ferroviario, agentes de transporte, cargadores y los operadores de transporte combinado

La relación de vías ofertadas en las instalaciones de servicio titularidad de Adif Alta Velocidad se publican en el Anexo P Catálogo de las instalaciones de Servicio de esta DR y en la web: [www.adifaltavelocidad.es](http://www.adifaltavelocidad.es)

En el catálogo se especifican la tipología de las instalaciones de servicio, sus características y equipamiento.

Excepcionalmente podrá solicitarse capacidad de uso de instalaciones no recogidas en el citado catálogo, no estando obligado el Gestor de la Instalación de Servicio, GIS, a su asignación. El GIS está facultado para ajustar la capacidad de una instalación al objeto de realizar operaciones de mantenimiento programado, reposición o ampliación de los activos vinculadas a la misma.

Cualquier modificación en estas instalaciones será comunicada a los clientes de la misma y publicada en: [www.adifaltavelocidad.es](http://www.adifaltavelocidad.es) y recogida en las correspondientes actualizaciones de la Declaración sobre la Red.

## 4.9.1. Tipos de Solicitudes

Las solicitudes de asignación de capacidad se sustentarán en una necesidad del cliente y en la viabilidad técnica de la instalación. Estas solicitudes podrán estar vinculadas a trenes de su Plan de Transporte, o no vincularlas cuando no pueda definir una relación específica de trenes de su Plan de Transporte pero conozca la necesidad de utilización de la instalación de servicio de manera regular.

Los administradores de infraestructuras de las instalaciones de servicio podrán celebrar acuerdos de larga duración (más de 4 años) con el objeto de reservar capacidad en una instalación de servicio, siempre que se deriven de un acuerdo marco, celebrado al amparo del Art. 38.3 de la LSF, sobre reserva de capacidad en la infraestructura lineal (surco). Dichos acuerdos tendrán las mismas características que el acuerdo marco sobre reserva de capacidad en la infraestructura lineal que lo origina y que se recogen en los Arts. 38.4 y 38.5 de la LSF.

Al solicitar capacidad, los clientes pueden optar por los siguientes tipos:

### A. Con Reserva de Capacidad

#### / A.1. Para Periodos de Uso Continuo

Reserva de capacidad para aquellos casos en los que el cliente demande, durante las 24 horas del día, un uso igual o superior a un mes natural completo y hasta un máximo de 4 años.

#### / A.2. Para Periodos de Uso Puntual

Reserva de capacidad para aquellos casos en los que el cliente demande un uso por horas o día completo (desde las 00:00 horas hasta las 24:00 horas), de la instalación, por un periodo entre dos fechas, para días sucesivos, discontinuos o cadenciados.

Estas solicitudes deberán ir vinculadas a un tren.

### B. Sin Reserva de Capacidad

#### / B.1. Para Periodos de Uso Puntual

Solicitud de capacidad para aquellos casos en los que el cliente demande un uso puntual, bien sea por día completo de la instalación (desde las 00:00 horas hasta las 24:00 horas), o bien por horas.

Estas solicitudes deberán ir vinculadas a un tren.

## 4.9.2. Calendario de Asignación

Las solicitudes formuladas al Gestor de Instalación de Servicio (GIS) deberán ser presentadas en los siguientes plazos:

### Para solicitudes tipo A: Con Reserva de Capacidad

El GIS pondrá a disposición de los clientes, cada 2 meses, la oferta de instalaciones de servicio disponibles para que se puedan realizar este tipo de solicitudes.

Para dar respuesta a aquellas solicitudes presentadas fuera de plazo de recepción y que sean consecuencia de una alteración sustancial de los esquemas de explotación del cliente, el GIS evaluará el alcance de sus necesidades, comunicándole en tiempo oportuno una eventual asignación provisional de capacidad y que, en todo caso, deberá volver a solicitarla en el siguiente periodo de asignación.

### Para solicitudes tipo B.1: Sin Reserva de Capacidad Para Usos Puntuales

Para que sea posible dar respuesta a estas solicitudes, es necesario que los clientes realicen la petición con una antelación mínima de siete días naturales, para que el GIS pueda estudiarla y atenderla convenientemente.

Por razones excepcionales y justificadas los clientes podrán solicitar capacidad para una instalación de servicio con menos de siete días naturales de antelación. Dicho tipo de solicitudes únicamente se podrán presentar de Lunes a Viernes, antes de las 12 horas del día anterior a la salida del tren y debiendo identificar ante el GIS el tren al que va vinculada la solicitud. La respuesta será notificada antes de las 18 horas del mismo día.

Las solicitudes de capacidad en instalaciones de servicio para el suministro de combustible de tracción a través de puntos móviles se podrán presentar, como norma general, antes de las 18 horas del día anterior al solicitado para el repostaje, siempre dentro del horario de apertura de la terminal/estación y adaptándose en todo caso a las condiciones que fije el titular de la instalación.

En el caso de suministro de combustible en puntos fijos la asignación de capacidad estará implícita en la prestación del servicio de suministro.

## 4.9.3. Fases del Proceso

El GIS analizará las solicitudes de los clientes, optimizando los tiempos de respuesta y la capacidad de la instalación.

El proceso de asignación de capacidades se subdivide en las siguientes fases:

### 4.9.3.1. Fase de Solicitud y Estudio de Capacidad

El cliente realizará las solicitudes de capacidad a través de una aplicación informática, mediante las autorizaciones que se otorgarán al efecto. Excepcionalmente, en aquellos casos en que no se disponga de conexión informática se podrán remitir las solicitudes por cualquier otro medio escrito que garantice su recepción y registro.

Las solicitudes recibidas se irán registrando por fecha y hora de entrada.

Por parte del GIS se realizará el estudio de las solicitudes recibidas y en función de los criterios de asignación se llevará a cabo una adjudicación provisional de capacidad.

Con carácter previo a la solicitud oficial, el cliente podrá realizar consultas al GIS, sobre capacidad disponible, mediante medios telemáticos.

Si existiera coincidencia de solicitudes para reserva de capacidad en un mismo periodo de uso, ya sea continuado o puntual, y para una misma instalación de servicio, la adjudicación se atenderá buscando el máximo aprovechamiento de las instalaciones y sus características técnicas, tomando en cuenta para su asignación, por orden descendente de prioridad, los siguientes criterios de asignación:

- 1. Tipología del servicio de transporte.** El uso diferenciado de las instalaciones conforme a los distintos tipos de servicios de transporte, ya sean de viajeros de larga distancia, viajeros de cercanías y media distancia o mercancías.
- 2. Duración del uso.** Se dará prioridad a las solicitudes que favorezcan el uso continuado de las instalaciones de servicio:
  - ◆ Las solicitudes de tipo A1 sobre las A2, y dentro de las A1, las de mayor periodo de uso.
  - ◆ Para las A2, aquellas de mayor aprovechamiento del periodo solicitado entre dos fechas, teniendo en cuenta la relación entre el número de días solicitados y el total de días que comprende el periodo.
- 3. Funcionalidad.** La compatibilidad del uso solicitado con la funcionalidad de la instalación (formación y maniobras, apartado, mantenimiento, ...) y su equipamiento.
- 4. Orden de solicitud.** En caso de igualdad en los criterios anteriores se asignará conforme al orden de entrada de la petición.

### 4.9.3.2. Fase de Coordinación y Propuesta de Asignación Provisional

Si hubiere capacidad disponible para todos los clientes, se les adjudicará provisionalmente. Cuando no se sea posible atender inicialmente las solicitudes, el GIS ofrecerá alternativas sobre la capacidad disponible, para buscar una solución coordinada con el cliente para resolver los conflictos que puedan surgir entre las solicitudes y asignaciones de capacidad, siempre y cuando sea técnicamente viable.

Finalizado el proceso de coordinación, el GIS comunicará la propuesta de asignación provisional de capacidad a los clientes, y éstos quedan obligados a actualizar los datos de sus solicitudes. Los clientes comunicarán, a la mayor brevedad, cualquier renuncia de la asignación provisional de capacidad concedida.

### 4.9.3.3. Fase de Alegaciones

Durante esta fase los clientes podrán realizar alegaciones a la asignación provisional de capacidad que haya comunicado el GIS. Aquellas solicitudes que no haya sido posible atender, una vez analizadas las alegaciones, serán comunicadas motivadamente

### 4.9.3.4. Fase de Comunicación y Aceptación de Asignación de Capacidad

Finalmente, el GIS comunicará la asignación definitiva de capacidad, que el cliente deberá aceptar o rehusar en el plazo estipulado y por el medio en que fue solicitada. Pasado el plazo establecido sin recibir la aceptación por parte del cliente de la capacidad asignada, el GIS podrá disponer libremente de la misma.

La aceptación por el cliente de la capacidad asignada, supone también la aceptación de las condiciones de uso de las instalaciones de servicio que se especifican en el [Anexo N](#).

El GIS publicará la capacidad aceptada, lo que no supondrá en ningún caso la vulneración del principio de confidencialidad.

## 4.9.4. Medidas Especiales en Caso de Perturbaciones del Tráfico Ferroviario

Si durante el proceso de transporte fuese necesario segregar o apartar material, por motivos de incidencias sobrevenidas, para evitar afecciones al tráfico ferroviario el área de tráfico de Adif podrá asignar capacidad de forma excepcional, estando obligado el cliente a regularizar esta adjudicación, en la aplicación al efecto, a la mayor brevedad posible.

## 4.9.5. Supervisión y Control del Uso Real de la Capacidad Asignada

Los clientes tienen la obligación de utilizar la capacidad obtenida en las instalaciones de servicio en las condiciones de uso aceptadas y haciendo un aprovechamiento óptimo de las mismas.

El no uso injustificado o la falta de uso sistemático, imputable al cliente, de una instalación de servicio, que suponga un quebranto importante para su aprovechamiento eficaz, podrá ser causa de una modificación o supresión de la capacidad asignada por parte del GIS.

El GIS podrá realizar los análisis de nivel de utilización y aprovechamiento de las instalaciones de servicio que considere oportunos, con la información aportada por los clientes o con la que disponga el GIS.

En el [Anexo N](#) "Condiciones de Uso", están especificados los criterios de aprovechamiento de la capacidad asignada.

## 4.9.6. Cancelación de la Asignación de Capacidad

Los clientes podrán cancelar la asignación de capacidad realizada en las instalaciones de servicio sujetas a los cánones modalidad D y E, en los términos y condiciones recogidos en el Art. 98.4 de la LSF:

Para instalaciones con reserva de capacidad para un periodo de uso continuado, o bien para un periodo puntual por horas o días completos, las cancelaciones deberán realizarse con una antelación mínima de 30 días naturales y:

- ♦ Si no se ha utilizado el 50% del periodo adjudicado deberán abonar un importe mínimo equivalente al 50% del importe total del canon.
- ♦ Si se ha utilizado más del 50% del periodo adjudicado no tendrán penalización alguna.

Para aquellas instalaciones sin capacidad reservada que hayan sido solicitadas para un periodo de uso puntual por un día completo o por horas:

- ♦ Las cancelaciones realizadas con una antelación mayor de 24 horas al uso de la instalación no tendrán penalización alguna.
- ♦ Las cancelaciones realizadas con una antelación inferior a 24 horas al uso de la instalación abonarán el cien por cien del canon.

## 4.9.7. Mantenimiento y Causas Excepcionales

Cuando se precise realizar trabajos de mantenimiento en las instalaciones de servicio, el GIS podrá modificar de manera temporal la capacidad asignada, previa comunicación con 30 días de antelación a los clientes afectados.

Cuando por causas excepcionales y debidamente justificadas, alguna instalación de servicio haya quedado temporalmente inutilizable, el GIS se reserva el derecho a la modificación parcial o cancelación de la capacidad asignada, que será comunicada al cliente junto con las alternativas que pudiera ofertar, derivadas de esta circunstancia. Los clientes afectados no tendrán derecho a exigir compensación o indemnización alguna.



# Servicios de Adif-Alta Velocidad

## Capítulo 5

Declaración  
sobre la red  
2017

# Servicios de Adif-Alta Velocidad

## Capítulo 5

Declaración  
sobre la red  
2017



## 5.1 INTRODUCCIÓN

Las EE.FF. y demás candidatos tienen derecho a recibir de modo no discriminatorio los servicios básicos mínimos de acceso a la infraestructura, incluido el acceso por vía férrea a las instalaciones y a los servicios que se prestan en ellas.

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y el Reglamento del Sector Ferroviario regulan la prestación de los Servicios Complementarios y Auxiliares, determinando tanto el régimen que les resulta aplicable como los sujetos facultados para su prestación.

Los servicios que puede prestar el administrador de infraestructuras ferroviarias en su ámbito competencial son los siguientes:

- ◆ Servicios Básicos Mínimos de Acceso.
- ◆ Servicios Complementarios.
- ◆ Servicios Auxiliares.



## 5.2 SERVICIOS BÁSICOS MÍNIMOS

Las EE.FF. y demás Candidatos tendrán derecho a recibir en condiciones de igualdad los Servicios Básicos Mínimos de acceso a la infraestructura, concretamente, tendrán derecho a:

- ◆ Tramitación de las solicitudes de capacidad de infraestructura ferroviaria.
- ◆ Puesta a disposición de la capacidad concedida.
- ◆ Utilización de la infraestructura ferroviaria, incluidas bifurcaciones y desvíos de la red.
- ◆ Control del tren, incluida señalización, regulación, expedición, así como comunicación y suministro de información sobre circulación ferroviaria.
- ◆ Utilización de las instalaciones de alimentación eléctrica para la corriente de tracción, cuando estén disponibles.
- ◆ Información sobre los servicios de circulación de trenes y eventuales retrasos.
- ◆ Cualquier otra información necesaria para introducir o explotar el servicio para el que se ha concedido capacidad.



## 5.3 ACCESO Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN INSTALACIONES

El acceso y la prestación de servicios en las instalaciones se encuentran regulados por la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

### 5.3.1. Acceso a Instalaciones de Servicio

Los administradores de infraestructuras ferroviarias y los restantes explotadores de las instalaciones de servicio facilitarán, de modo no discriminatorio, a todas las empresas ferroviarias y a los demás candidatos el acceso, incluido el acceso por vía férrea, a dichas instalaciones y a los servicios que se prestan en ellas.

Las solicitudes de las empresas ferroviarias y de los demás candidatos para acceder a las instalaciones de servicio y a los servicios prestados en ellas deberán ser respondidas por los explotadores de éstas en un plazo razonable, no superior al máximo que establezca la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

Solo podrán ser denegadas las solicitudes si existen alternativas viables que permitan a las empresas ferroviarias explotar los servicios de transporte de viajeros o mercancías en los mismos itinerarios o en itinerarios alternativos en condiciones económicamente aceptables. No obstante, ello no implicará la obligación para el responsable de la instalación de servicio de hacer las inversiones en recursos o equipos que fueran precisas para atender a todas las solicitudes que se formulen.

Para más información consultar el apartado 3.6 y Mapas de esta DR.

### 5.3.1.1. Estaciones de Transporte de Viajeros

Las EE FF tendrán derecho al acceso y a los servicios que en ellas se presten:

#### SERVICIO DE ESTACIÓN

Engloba la utilización de las instalaciones comunes de las estaciones por parte de sus viajeros, entendiéndose como tales los vestíbulos, salas de espera, accesos de los viajeros, etc. El administrador de infraestructuras ferroviarias se compromete al mantenimiento de las condiciones adecuadas de confort, limpieza y accesibilidad. Asimismo incluye los servicios de megafonía, información estática y dinámica, y de vigilancia en las estaciones.

#### USO DE VÍAS CON ANDÉN

Comprende el estacionamiento de los trenes y la utilización de los andenes para servicios comerciales de viajeros. El estacionamiento de trenes conlleva la obtención de Capacidad de estacionamiento, concedida en el momento de la asignación del surco. El Candidato tiene la obligación de solicitar en SIPSOR, o cualquier otro medio conocido, el tiempo de estacionamiento requerido en vías de estación.

Asimismo incluye la utilización de las vías con andén, que se determinen, para otras operaciones tales como limpieza, carga y descarga de servicios de abordaje, etc. La utilización de las vías con andén para otras operaciones precisa de la obtención de capacidad en la instalación que será requerida por el interesado al administrador de infraestructuras ferroviarias, quién regulará su asignación mediante el correspondiente proceso reglado de adjudicación.

El catálogo de las instalaciones de servicio que pone a disposición Adif Alta Velocidad se encuentra recogido en el Anexo P.

#### OTROS

- ♦ La asignación de un espacio en las estaciones para la venta de títulos de transporte de viajeros.
- ♦ Recibir servicio de dirección de maniobras.

Para más información consultar los siguientes apartados de este documento. Capítulo 3.6. y apartado [Mapas](#).

### 5.3.1.2. Cambiadores de Ancho de Vía

Las EE.FF. tendrán derecho al uso de los Cambiadores de Ancho de Vía gestionados por el administrador de infraestructuras ferroviarias, en la medida que su material rodante esté adaptado a las características técnicas de éstos. El administrador de infraestructuras ferroviarias garantiza en todo momento la prestación de este servicio asociado a la adjudicación de surcos para circular por las líneas de la RFIG.

Las operaciones técnicas del material, acoplamiento de las locomotoras, pruebas de freno, descongelación de rodales, dirección de las maniobras u operaciones de cambio de ancho de vía, así como la responsabilidad de las mismas, corresponden a la EE FF.

Para más información consultar los siguientes apartados de este documento. Capítulo 3.6. y apartado Mapas.

### 5.3.1.3. Instalaciones de Mantenimiento

El administrador de infraestructuras ferroviarias garantizará el acceso a todas las instalaciones de mantenimiento de material rodante ferroviario que estén conectados por vía férrea a la RFIG.

Las condiciones de prestación de servicios en las mismas serán puestas a disposición del interesado por parte del explotador de la instalación.

Para más información consultar los siguientes apartados de este documento. Capítulo 3.6.

### 5.3.1.4. Instalaciones portuarias

Las EE.FF. tendrán derecho al acceso a las infraestructuras ferroviarias que, en cada momento existan en el ámbito de los Puertos de Interés General, en las condiciones establecidas al efecto entre las autoridades portuarias y el administrador de infraestructuras ferroviarias.

La prestación de servicios complementarios y auxiliares en las instalaciones de servicio ubicadas en los puertos de interés general se ajustará a lo dispuesto en la legislación portuaria.

Para más información consultar los siguientes apartados de este documento. Capítulo 3.6.

### 5.3.1.5. Instalaciones de protección

Son el conjunto de sistemas que se disponen en las instalaciones de Adif Alta Velocidad destinadas a favorecer la evacuación, la autoprotección de las personas y la intervención de los servicios de rescate, en situaciones de emergencia.

Para más información consultar el Capítulo 3.6.

## 5.3.2. Condiciones de Prestación de los Servicios

Los servicios se prestarán en las instalaciones de servicio que se incluyan en la Declaración sobre la Red.

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

La descripción de las instalaciones de servicio y las condiciones de uso de las mismas se recoge en Capítulo 3 y 4 de esta DR y en los respectivos Anexos y mapas de la misma.

Asimismo se pondrán a disposición de las Empresas Ferroviarias, en la página Web, [www.adifaltavelocidad.es](http://www.adifaltavelocidad.es), los servicios ofertados y los horarios de prestación en dichas Instalaciones.

El administrador de infraestructuras ferroviarias también podrá prestar servicios en otras instalaciones no gestionadas por él, en cuyo caso la formalización de esta prestación se establecerá a través de acuerdos específicos con los demandantes de dichos servicios.

Las Empresas Ferroviarias podrán solicitar la apertura al tráfico de aquellas instalaciones que no estén en explotación ferroviaria en la actualidad, fuera de los horarios programados de prestación de servicios, sin personal operativo, o aquellas no gestionadas a través de sistemas de control de tráfico automatizados. La prestación de dichos servicios extraordinarios se establecerá en base a las condiciones específicas de la prestación, operaciones asociadas, duración, frecuencia, etc. Las condiciones económicas se establecerán en función de los costes de personal necesarios para atender la solicitud presentada, los servicios solicitados y el tiempo de dedicación; se recogerán en acuerdos específicos a suscribir entre el administrador de infraestructuras ferroviarias y la empresa ferroviaria solicitante. La apertura extraordinaria de estaciones para la circulación de transportes excepcionales se encuentra regulada por la Tarifa del Servicio Complementario SC-9

Para la prestación de los servicios de suministro de combustible y energía eléctrica de tracción, las Empresas Ferroviarias que se incorporen al tráfico ferroviario, deberán suscribir un convenio de prestación del servicio, anterior al inicio de su actividad ferroviaria.

La prestación de servicios relacionados con los transportes excepcionales se realizará previa petición de las Empresas Ferroviarias. Este servicio consiste en la realización de todas aquellas tareas necesarias para la seguridad y asistencia a la circulación de convoyes especiales.

El administrador de infraestructuras ferroviarias presta los servicios con arreglo a las condiciones establecidas en las descripciones de los mismos contenidas en el presente documento, garantizando la seguridad, eficacia y calidad del servicio, aportando los medios y el personal habilitado para su ejecución.

Las condiciones particulares para la prestación del servicio y su normativa general aplicable, será accesible a cualquier usuario de los servicios que lo solicite, tanto en las instalaciones del administrador de infraestructuras ferroviarias, como por medios telemáticos.

La suscripción de un contrato de prestación de servicios o la formalización de la petición del servicio presupone la aceptación y conformidad del usuario con las condiciones establecidas, así como con los requisitos de colaboración y facilitación de información que, a tal efecto, le sean requeridos por el administrador de infraestructuras ferroviarias.



## 5.4. SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

Los Servicios Complementarios en las instalaciones de servicio, titularidad de Adif Alta Velocidad, tendentes a facilitar el funcionamiento del sistema ferroviario, se prestarán a las Empresas Ferroviarias y otros Candidatos conforme se establece en el Art. 44 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario.

Los Servicios Complementarios que ofrezca en cada momento el administrador de infraestructuras ferroviarias, a través de la Declaración sobre la Red o documento equivalente, deberá prestarlos de manera no discriminatoria a cualquier empresa ferroviaria que los solicite.

La prestación de Servicios Complementarios en las instalaciones de servicio titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias, se efectuará en régimen de Derecho privado y podrá ser realizada directamente por el administrador de infraestructuras ferroviarias con sus propios recursos o en régimen de gestión indirecta por medio de entidades seleccionadas con arreglo a la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, o bien por otros explotadores, públicos o privados, a su riesgo y ventura.

La prestación de los Servicios Complementarios que se recogen en este documento, abarca los siguientes campos de actividad: Servicios de suministro de energía para tracción y servicios relacionados con la seguridad en la circulación.

Para la prestación de los Servicios Complementarios cabe diferenciar las instalaciones en función de dónde se realizan los servicios y del uso a que están destinadas:

- ◆ Instalaciones de electrificación para la tracción.

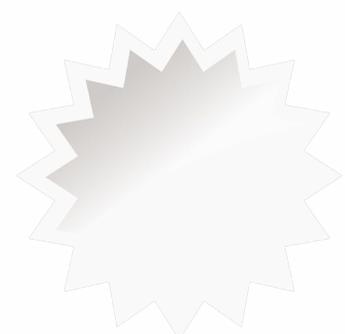
En el Anexo I de la nueva Ley del Sector Ferroviario 38/2015, de 29 de septiembre, se definen los siguientes servicios complementarios

- ◆ Suministro de corriente de tracción. (Servicio prestado por Adif Alta Velocidad)
- ◆ Suministro de combustible de tracción en instalaciones fijas. (Servicio prestado por Adif )
- ◆ Precalentamiento de trenes de viajeros. (Este servicio no se ofrece ni por Adif ni Adif Alta Velocidad)
- ◆ Contratos personalizados para control del transporte de mercancías peligrosas y asistencia a la circulación de convoyes especiales. (Servicio prestado por Adif y Adif Alta Velocidad)
- ◆ Carga y descarga de unidades de transporte intermodal (UTI) sobre y desde vagón. (Servicio prestado por Adif )

### 5.4.1. Oferta de Servicios, Definición y Descripción

De acuerdo con lo expresado en el presente documento, Adif Alta Velocidad oferta a las Empresas Ferroviarias la prestación de los servicios recogidos en la siguiente clasificación:

Servicios Complementarios	
SC-7	Suministro de la corriente de tracción.
SC-9	Transportes Excepcionales.



## Servicios Complementarios

SC-7 Suministro de la Corriente de Tracción	
Descripción	Este servicio supone la disponibilidad de electrificación para la tracción en las líneas que disponen de las Instalaciones adecuadas para la prestación de este servicio.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestión de la contratación de corriente de tracción en los diferentes mercados de la energía eléctrica.</li> <li>• Mantenimiento de las instalaciones de medida asociadas al consumo en subestaciones de tracción.</li> <li>• Gestión inherente a la prestación del servicio.</li> </ul>
Unidad de Facturación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Líneas de Alta Velocidad: Importe facturado a Adif Alta Velocidad por las compañías eléctricas en cada una de las subestaciones existentes en las líneas.</li> <li>• Resto de Líneas: TKB.</li> </ul>
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• No se prestará el servicio de corriente de tracción durante las franjas de mantenimiento establecidas.</li> <li>• No supondrá penalización alguna para Adif Alta Velocidad la ausencia de corriente de tracción, cuando se deba a una avería ocasionada por alguna Empresa Ferroviaria, o sea consecuencia de obras u operaciones de mantenimiento debidamente programadas, así como las producidas por causas de fuerza mayor.</li> </ul>

De conformidad con el Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial Adif Alta Velocidad, en su artículo 3. 1 ) corresponde a Adif Alta Velocidad la adquisición de energía eléctrica para el suministro del servicio de corriente al sistema ferroviario.

SC-9 Transportes Excepcionales	
Descripción	Este servicio consiste en la realización de todas aquellas tareas necesarias para la seguridad y asistencia a la circulación de Transportes Excepcionales.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estudios realizados por Adif Alta Velocidad asociados a la viabilidad y seguridad de la circulación del transporte.</li> <li>• Plan de marcha</li> <li>• Acompañamiento, asistencia al transporte y vehículos de apoyo para la circulación.</li> <li>• Apertura extraordinaria de estaciones</li> <li>• Servicios contratados de apoyo y seguridad</li> </ul>
Unidad de Facturación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Por Estudio</li> <li>• Por Plan de Marcha</li> <li>• Por servicio.</li> </ul>
Condiciones de Aplicación	Estos tráficos están regulados por lo dispuesto en la normativa nacional e internacional vigente de Transportes Excepcionales, la Instrucción Técnica de Gálidos y la ficha UIC 502/1. En el caso de comunicación de la supresión o cambio de fecha de la circulación de un Transporte Excepcional con menos de 72 h de antelación y esta nos sea por una causa de fuerza mayor, la EF estará obligada a abonar el 15% de valor de los costes estimados para la realización del transporte .

Este servicio será realizado por Adif, de conformidad con la encomienda de gestión realizada por Adif Alta Velocidad.



## 5.5 SERVICIOS AUXILIARES

### 5.5.1. Definición

Son Servicios Auxiliares los que las EE.FF. pueden solicitar al administrador de infraestructuras ferroviarias o a otros prestadores. El explotador de la instalación de servicio no tendrá obligación de prestar dichos servicios, pero si ofrece su realización a alguna empresa ferroviaria, deberá prestarlos de manera no discriminatoria a cualquier empresa ferroviaria que los solicite.

La prestación de servicios auxiliares se efectuará en régimen de Derecho privado.

### 5.5.2. Condiciones de la Prestación de los Servicios

Los Servicios Auxiliares se prestarán en las estaciones de transporte de viajeros, que se incluyan en la Declaración sobre la Red, y podrá ser realizada directamente por el administrador de infraestructuras ferroviarias con sus propios recursos o en régimen de gestión indirecta por medio de entidades seleccionadas con arreglo a la Ley 31/2007, de 30 de octubre, o bien por otros explotadores, públicos o privados, a su riesgo y ventura.

La utilización de estas instalaciones precisa de la obtención de capacidad en la instalación que será requerida por el interesado al administrador de infraestructuras ferroviarias, quién regulará su asignación mediante el correspondiente proceso reglado de adjudicación.

Las empresas ferroviarias podrán prestar para sí mismas o en régimen de colaboración con otras empresas ferroviarias, bien directamente o mediante contratos con terceros, servicios auxiliares en las instalaciones de servicio de titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias.

No obstante, si para la prestación del servicio del transporte ferroviario la empresa ferroviaria requiriese, además del uso de la instalación de servicio, otros espacios, equipamientos o medios que el administrador de infraestructuras pueda ofrecer, éstos se regularán mediante el correspondiente contrato de arrendamiento a un coste razonable y con una duración equivalente al periodo de capacidad adjudicada.

El administrador de infraestructura ferroviaria también podrá prestar servicios en otras instalaciones no gestionadas por él, en cuyo caso la formalización de esta prestación se establecerá a través de acuerdos específicos con los demandantes de dichos servicios.

Lo dispuesto en los apartados anteriores no será de aplicación en las instalaciones de servicio ubicadas en los puertos de interés general, ni en aquellas infraestructuras ferroviarias de uso privado (cargaderos particulares) no pertenecientes a la RFIG.

### Oferta de Servicios

De conformidad con la nueva Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario, los servicios auxiliares, a los que se refiere el artículo 44.3, podrán comprender los siguientes:

- ◆ El acceso a la red de telecomunicación.
- ◆ El suministro de información complementaria.
- ◆ La inspección técnica del material rodante.
- ◆ Los servicios de venta de billetes en estaciones de transporte de viajeros.
- ◆ Los servicios de mantenimiento pesado de material rodante, siendo éstos los que requieren instalaciones específicas en las que se realizan tareas que no se llevan a cabo como parte de las operaciones diarias de rutina y que requieren que el vehículo sea retirado del servicio.
- ◆ Los servicios de maniobras y cualquier otro relacionado con las operaciones del tren.

La prestación de servicios auxiliares estará sujeta a precios libremente acordados entre las partes. No obstante, cuando tales servicios sean prestados por un solo proveedor, los precios que éste aplique no podrán superar el coste de su prestación más un beneficio razonable.

En la actualidad Adif Alta Velocidad no presta Servicios Auxiliares.

# Régimen Económico y Tributario

## Capítulo 6

Declaración  
sobre la red  
2017

# Régimen Económico y Tributario

## Capítulo 6

Declaración  
sobre la red  
2017



## 6.1 INTRODUCCIÓN

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario, modifica la estructura de las Tasas y Cánones Ferroviarios, así como la de las Tarifas por la Prestación de servicios complementarios.

En dicha Ley, en su Disposición transitoria cuarta, se establece que hasta que no se fijen, de conformidad con las reglas establecidas en el título VI, los cánones ferroviarios, seguirán siendo aplicables los vigentes a la entrada en vigor de esta Ley. .

La adecuación de los cánones ferroviarios a lo dispuesto en el título VI se incluirá, en todo caso, en el primer proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado que se tramite después de la entrada en vigor de esta Ley.

Por lo que hasta la aprobación de la Ley Presupuestos Generales del Estado 2017, se mantendrán en vigor la estructura y cuantías de los actuales cánones ferroviarios.

Asimismo, por lo que se refiere a las Tasas Ferroviarias, la precitada Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, en su Disposición transitoria quinta, aplicación provisional de las tasas ferroviarias, establece que hasta que no se fijen las cuantías de las tasas ferroviarias recogidas en el título VI seguirán siendo aplicables las vigentes a la entrada en vigor de esta Ley.

Por lo que hasta la aprobación de la Ley de Presupuestos Generales del Estado 2017, se mantendrán en vigor la estructura y cuantías de las actuales Tasas Ferroviarias.

En cuanto a la tarifas por la prestación de los servicios complementarios, de conformidad con Art. 102 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario, serán aprobadas por el explotador de la instalación de servicio previo informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia



## 6.2 PRINCIPIOS DE TARIFICACIÓN

Estos principios se sustentan en las siguientes figuras:

- ◆ Tasas y Cánones Ferroviarios.
- ◆ Tarifas por Prestación de Servicios Complementarios.

Las Tasas ferroviarias satisfacen los hechos imponibles relacionados con la prestación de servicios ferroviarios regulados en la LSF y en la Orden Ministerial correspondiente.

Los cánones se fijarán de acuerdo con los principios generales de viabilidad económica de las infraestructuras, explotación eficaz de las mismas, situación del mercado y equilibrio financiero en la prestación de los servicios, y con arreglo a criterios de igualdad, transparencia y no discriminación entre prestadores de servicios de transporte ferroviario.

Según el Art. 96 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario, para la cuantificación de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, se tomarán en consideración los costes directamente imputables al servicio ferroviario. No obstante, hasta la publicación de unos nuevos cánones, conforme la disposición transitoria cuarta de dicha Ley, continua en vigor lo determinado en la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario, fijándose las cuantías resultantes de la aplicación de los elementos y los criterios cuantificadores de los cánones por utilización de las infraestructuras Ferroviarias mediante la Orden FOM 898/2005, modificada por Orden FOM 2336/2012, de 31 de octubre, de conformidad con el Art. 77.1 de dicha Ley, y a su vez modificada por el R.D. Ley 11/2013 de 2 de agosto tramitado y aprobado parlamentariamente como Ley 1/2014 de 28 de febrero.

La prestación de los Servicios Ferroviarios Complementarios, está sujeta al pago de tarifas, que tienen el carácter de precios privados.

El importe de las tarifas se fijará atendiendo al tipo de actividad, a su interés ferroviario y a su relevancia económica, así como al coste que suponga la prestación de los servicios.

Según el Art. 102 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario el importe de las tarifas se fijará al coste que suponga la prestación de los servicios, más un beneficio razonable.



## 6.3 TASAS Y CÁNONES FERROVIARIOS

### 6.3.1. Tasas

A continuación se detallan las principales Tasas Ferroviarias, en vigor hasta el establecimiento de unas nuevas que les sustituyan, de conformidad con la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario.

#### 6.3.1.1. Tasa de Seguridad en el Transporte de Viajeros

Afecta a la prestación del servicio de vigilancia y control de acceso, tanto de viajeros como de equipajes, a las estaciones y demás recintos ferroviarios titularidad de Adif Alta Velocidad. Los viajeros serán los sujetos pasivos de la tasa, pudiendo considerarse sujetos pasivos sustitutos, el organismo o la Empresa Ferroviaria con los que el viajero hubiera contratado el servicio de transporte. El sujeto pasivo sustituto está obligado a liquidar con Adif Alta Velocidad el importe de la misma, conforme al Art. 65 de la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario, de 17 de noviembre.

Tasa de Seguridad en el Transporte de Viajeros	
Servicios de recorrido ≤ 150 Km.	0,02 € por persona y viaje
Servicios de recorrido > 150 Km.	0,15 € por persona y viaje
Servicios de recorrido > 300 Km. o internacionales	0,34 € por persona y viaje
Contratos de transporte con un número indeterminado de viajes	0,03 € por nº de días de validez del título
Contratos de transporte con un número indeterminado de viajes en dos o más medios	0,20 € por nº de meses o fracción de mes de validez del título

#### 6.3.1.2. Otras Tasas

Constituye el hecho imponible de estas tasas, la prestación de los servicios necesarios para el otorgamiento de las homologaciones, certificaciones, expedición de títulos al personal ferroviario y expedición de Licencias o Certificados de Seguridad.

Estas tasas son:

- ◆ Homologación de centros de formación del personal ferroviario.
- ◆ Certificación de centros de material rodante.
- ◆ Expedición de títulos al personal ferroviario.
- ◆ Expedición de Licencia y/o expedición del Certificado de Seguridad.
- ◆ Ampliación, renovación o revisión de Licencia o de Certificado de Seguridad.

Según establece la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, la gestión y la liquidación de estas tasas corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

### 6.3.2. Cánones Ferroviarios

Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario, en su Título VI, Artículos 96 a 100 establece que los Cánones Ferroviarios son las tasas que el administrador de infraestructuras ferroviarias recibe de las EE.FF que utilicen las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General, así como las estaciones de transporte de viajeros, terminales de transporte de mercancías y otras instalaciones de servicio.

De conformidad con la disposición transitoria cuarta de la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario, hasta tanto no se fijen de conformidad con las reglas establecidas en el título VI, los cánones ferroviarios, seguirán siendo aplicables los vigentes a la entrada en vigor de esta ley.

Consecuentemente se mantienen en vigor los cánones fijados de conformidad con la anterior Ley 39/2003, del Sector Ferroviario, los cuales se establecieron tal y como se prescribía en su artículo 77, a propuesta del administrador de infraestructuras ferroviarias y actualizados de conformidad con lo estipulado en el Art 65 de la ley 36/2014 de 26 de diciembre de Presupuestos Generales del Estado (BOE del 30 de diciembre de 2014), en tanto no se apruebe una Ley de Presupuestos Generales del Estado que la modifique.

A continuación se detallan los principales Cánones en vigor

### 6.3.2.1. Canon por Utilización de las Líneas Ferroviarias Integrantes de la RFIG Gestionada por Adif Alta Velocidad

Constituye el hecho imponible del Canon la utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la RFIG, titularidad de Adif Alta Velocidad, así como la prestación de servicios inherentes a dicha utilización.

Serán sujetos pasivos del Canon las EE.FF. que utilicen la RFIG, titularidad de Adif Alta Velocidad, las Administraciones Públicas con atribuciones en materia de prestación de servicios de transporte y que estuvieran interesadas en la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario, así como los agentes de transporte, los cargadores y los operadores de transporte combinado que, sin tener la consideración de EE.FF., obtengan Adjudicación de Capacidad.

Existen las siguientes modalidades:

#### / Canon de Acceso (Modalidad A)

El Canon de Acceso regula el derecho de utilización con carácter general de la RFIG, titularidad de Adif Alta Velocidad o de parte de ella. Su importe se devengará y liquidará de una sola vez al inicio de cada Horario de Servicio al que afecte la Adjudicación de Capacidad. En el caso de Adjudicaciones de Capacidad no recogidas en el Horario de Servicio aprobado para cada año por el administrador de infraestructura ferroviaria, el Canon se liquidará con la primera adjudicación que reciba dentro de dicho horario.

La cuantía por acceder a la Red Ferroviaria de Interés General se determina en función del tipo de tramos de red en los que se pretende prestar los servicios y la declaración de actividad realizada por el sujeto pasivo de acuerdo con el nivel de tráfico previsto en cada uno de ellos.

Para cada uno de los niveles de tráfico, se establecerán dos cuantías: una para los servicios que se lleven a cabo en líneas de categoría A, y otra para aquellos que se produzcan en el resto de líneas.

#### Líneas Tipo A

Canon de Acceso (Modalidad A)		
Nivel	Volumen de Tráfico	€/ Año
N1.A	≤ 0,2 millones Km./Tren-año	60.600,00
N1.B	> 0,2 y ≤ 0,5 millones de Km./Tren-año	151.500,00
N1.C	> 0,5 y ≤ 1 millones de Km./Tren-año	303.000,00
N2.A	> 1 y ≤ 2,5 millones de Km./Tren-año	757.500,00
N2.B	> 2,5 y ≤ 5 millones de Km./Tren-año	1.515.000,00
N2.C	> 5 y ≤ 10 millones de Km./Tren-año	3.030.000,00
N3.A	> 10 y ≤ 15 millones de Km./Tren-año	4.545.000,00
N3.B	> 15 y ≤ 20 millones de Km./Tren-año	6.060.000,00
N3.C	> 20 y ≤ 30 millones de Km./Tren-año	7.575.000,00
N3.D	> 30 y ≤ 40 millones de Km./Tren-año	9.090.000,00
N3.E	> 40 y ≤ 50 millones de Km./Tren-año	12.120.000,00
N3.F	> 50 millones de Km./Tren-año	15.150.000,00

En la Tabla 1 de las "Tablas de Referencia", apartado 6.3.6, se encuentran clasificadas las Líneas por Tipo.

## Resto de Tipos de Líneas

Canon de Acceso (Modalidad A)		
Nivel	Volumen de Tráfico	€/ Año
N1.A	≤ 0,2 millones Km./Tren-año	13.251,56
N1.B	> 0,2 y ≤ 0,5 millones de Km./Tren-año	33.128,92
N1.C	> 0,5 y ≤ 1 millones de Km./Tren-año	66.257,83
N2.A	> 1 y ≤ 2,5 millones de Km./Tren-año	116.178,60
N2.B	> 2,5 y ≤ 5 millones de Km./Tren-año	165.644,60
N2.C	> 5 y ≤ 10 millones de Km./Tren-año	364.418,11
N3.A	> 10 y ≤ 15 millones de Km./Tren-año	761.965,14
N3.B	> 15 y ≤ 20 millones de Km./Tren-año	1.557.059,19
N3.C	> 20 y ≤ 30 millones de Km./Tren-año	1.557.059,19
N3.D	> 30 y ≤ 40 millones de Km./Tren-año	1.557.059,19
N3.D	> 40 y ≤ 50 millones de Km./Tren-año	1.557.059,19
N3.F	> 50 millones de Km./Tren-año	1.557.059,19

En la Tabla 1 de las "Tablas de Referencia", apartado 6.3.6, se encuentran clasificadas las Líneas por Tipo.

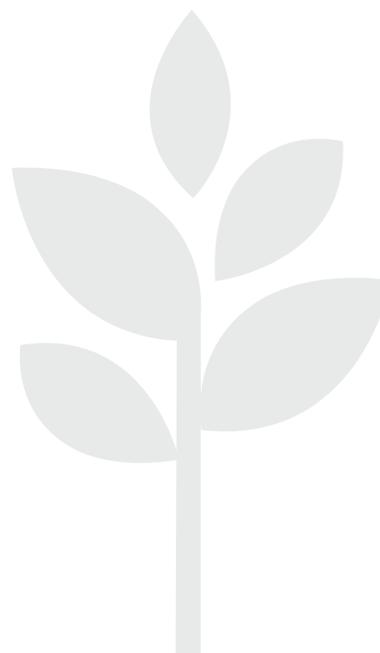
### / Canon por Reserva de Capacidad (Modalidad B)

El Canon por Reserva de Capacidad grava la disponibilidad del trayecto solicitado.

Las cuantías del Canon se establecen en función de los kilómetros-tren reservados, tomando en cuenta el tipo de línea, el tipo de servicio a prestar, el tipo de tren y el periodo del día al que afecte la reserva (valle, normal o punta).

A efectos de la determinación del periodo horario de aplicación, se tomarán en consideración las paradas que realiza el tren en estaciones para la subida y bajada de viajeros (parada comercial). Así, en un punto determinado del recorrido, se aplicará el periodo horario correspondiente a la hora de la última parada comercial realizada por el tren en una estación, o si dicha estación fuera la del origen del tren, se aplicará el período correspondiente a la hora de la salida del tren de la misma.

Se tomarán en consideración los datos registrados en las herramientas de planificación correspondientes para la determinación de la reserva de surcos.



Canon por Reserva de Capacidad (Modalidad B)							
Periodo Horario	Tipo Línea	Tipo de Servicio/Tren					
		VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
		€/Tren-Km. reservado					
Punta	A1	2,8371	1,5089	2,8371	1,5089	1,5089	0,5757
	A2	2,7169	1,4241	2,7169	1,4241	1,4241	0,5757
	B1	1,4241	1,4241	1,4241	1,4241	0,4040	0,5757
	C1	0,4040	0,4040	0,4040	0,4040	0,4040	0,3333
	C2	0,4040	0,4040	0,4040	0,4040	0,4040	0,3333
Normal	A1	2,8371	1,5089	2,8371	1,5089	1,5089	0,5757
	A2	2,7169	1,4241	2,7169	1,4241	1,4241	0,5757
	B1	1,4241	1,4241	1,4241	1,4241	0,4040	0,5757
	C1	0,4040	0,4040	0,4040	0,4040	0,4040	0,0505
	C2	0,4040	0,4040	0,4040	0,4040	0,4040	0,0505
Valle	A1	2,8371	1,5089	2,8371	1,5089	1,5089	0,5757
	A2	2,7169	1,4241	2,7169	1,4241	1,4241	0,5757
	B1	1,4241	1,4241	1,4241	1,4241	0,4040	0,5757
	C1	0,2020	0,2020	0,2020	0,2020	0,2020	0,0505
	C2	0,2020	0,2020	0,2020	0,2020	0,2020	0,0505

En la Tabla 1 de las "Tablas de Referencia", apartado 6.3.6 de este capítulo, se encuentran clasificadas las líneas en función de su tipo, en la Tabla 2 en función de las características de los servicios y tipos de tren y en la Tabla 3 los periodos horarios.

Los servicios de pruebas que se realicen para la validación o certificación de la infraestructura ferroviaria y/o de la integración entre ésta y el material rodante no estarán sujetos a ninguna modalidad de Canon de los considerados en la presente DR.

Las cuantías indicadas se aplican a las Reservas de Capacidad sujetas a los procedimientos ordinarios establecidos en las normas relativas a la adjudicación de capacidad. Asimismo, cuando las Reservas de Capacidad sean de carácter extraordinario, fuera de los plazos establecidos, las cuantías se verán incrementadas en un 5% cuando superen el volumen total de Capacidad adjudicada.

No obstante lo anterior, cuando de conformidad con dichas normas, se produzca un ajuste o reasignación de franjas horarias con arreglo al mecanismo que establezca el administrador de infraestructuras ferroviarias, el canon aplicable será el correspondiente a la nueva franja asignada.

## / Canon por Circulación (Modalidad C)

El Canon por Circulación regula la utilización efectiva de la Capacidad reservada.

Las cuantías del Canon se establecen en función de los kilómetros-tren efectivamente utilizados, tomando en cuenta el tipo de línea y el tipo de servicio prestado.

Se tomarán en consideración los datos registrados en las herramientas de seguimiento de circulaciones de Adif, correspondientes a efectos de determinación de la utilización efectiva de Capacidades.

Canon por Circulación (Modalidad C)						
Tipo Línea	Tipo de Servicio / Tren					
	VL1	VL2	VL3	VCM	VOT	M
	€/ Tren-Km. Circulado					
A1	2,2018	0,8484	2,2018	0,8484	0,8484	0,5050
A2	2,1008	0,7676	2,1008	0,7676	0,7676	0,5050
B1	0,7676	0,7676	0,7676	0,7676	0,1313	0,5050
C1	0,1212	0,1212	0,1212	0,1212	0,1207	0,0606
C2	0,1212	0,1212	0,1212	0,1212	0,1207	0,0606

En las "Tablas de Referencia" de este capítulo, se encuentran clasificadas las líneas en función de su tipo en la Tabla 1 y en función de las características de los servicios y tipos de tren en la Tabla 2.

## / Canon por Tráfico (Modalidad D)

El Canon por Tráfico grava el tráfico producido sobre la infraestructura ferroviaria.

Esta modalidad sólo se aplica a los servicios de viajeros definidos en las "Tablas de Referencia" de este capítulo, apartado 6.3.6, Tablas 1, 2 y 3, en función del valor económico del servicio de transporte ferroviario prestado, medido en términos de la capacidad ofertada (plazas- Km. distinguiendo por tipo de línea y hora del día).

Se establecerá un importe unitario para cada combinación de tipo de línea, tipo de servicio y periodo horario.

La cuantía del canon por tráfico será la que resulte de multiplicar los importes unitarios antes citados por cada 100 plazas-kilómetro ofertadas, o fracción. La capacidad ofertada en plazas-kilómetro será el resultado de multiplicar el número total de plazas que tiene la composición de un tren por los kilómetros totales recorridos.

A efectos de la determinación del periodo horario de aplicación, se tomarán en consideración las paradas que realice el tren en estaciones para la subida y bajada de viajeros (parada comercial). Así, en un punto determinado del recorrido, se aplicará el periodo horario correspondiente a la hora de la última parada comercial realizada por el tren en una estación, o si dicha estación fuera la del origen del tren, se aplicará el período correspondiente a la hora de la salida del tren de la misma.

No obstante lo anterior, para determinar que un servicio de cercanías se produce dentro de uno de los periodos clasificados en este anexo será preciso que más del cincuenta por ciento del tiempo de duración del mismo tenga lugar dentro de dicho período.

### Canon por Tráfico (Modalidad D)

Periodo Horario	Tipo Línea	Tipo de Servicio / Tren				
		VL1	VL2	VL3	VCM	VOT
		€/100 Plazas -Km.				
Punta	A1	2,4019	0,7878	1,0204	1,1358	0,0000
	A2	1,8617	0,7272	0,9839	0,9055	0,0000
	B1	0,4833	0,4833	0,4833	0,4833	0,0000
	C1	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
	C2	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Normal	A1	1,6369	0,5454	0,6955	0,7864	0,0000
	A2	1,2412	0,4848	0,6560	0,6037	0,0000
	B1	0,4833	0,4833	0,4833	0,4833	0,0000
	C1	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
	C2	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Valle	A1	1,3922	0,4646	0,5915	0,6698	0,0000
	A2	1,0085	0,3939	0,5330	0,4905	0,0000
	B1	<b>0,4833</b>	0,3939	0,4833	0,4833	0,0000
	C1	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
	C2	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000



### 6.3.2.2. Canon por Utilización de las Estaciones y otras Instalaciones Ferroviarias

Constituye el hecho imponible del Canon la utilización de las estaciones y otras instalaciones ferroviarias de la RFIG, titularidad de Adif Alta Velocidad, así como la prestación de servicios inherentes a dicha utilización, en las modalidades siguientes:

En todos los Cánones de este apartado no se incluyen los gastos por consumos o suministros que facilite el administrador de infraestructura ferroviaria.

#### / Canon por Utilización de Estaciones (Modalidad A)

Esta modalidad se aplica a los viajeros que utilicen el servicio de transporte ferroviario, en función de la distancia recorrida y de la categoría de estación en la que se inicie o finalice el viaje.

A estos efectos se considerarán viajeros aquellas personas no pertenecientes a los equipos de operación, gestión y supervisión de las EE.FF.

La cuantía del Canon será la que resulte de aplicar las cuantías unitarias que se indican a continuación, por el número de viajeros que hayan contratado la prestación del servicio de transporte ferroviario, iniciando o finalizando el viaje en dicha estación. Para los viajes en los que se realicen transbordos se entenderá finalizado e iniciado un nuevo viaje en la estación que se produzca.

Canon por Utilización de Estaciones (Modalidad A)				
Categoría	Duración del Recorrido / Trayecto			
	A	B	C	D
	€/ Viajero			
1ª	1,3519	0,5450	0,2369	0,0824
2ª	0,6269	0,3910	0,1778	0,0618
3ª	0,0474	0,0474	0,0474	0,0206

En la Tabla 4 de las "Tablas de Referencia", apartado 6.3.6, se encuentran clasificadas las Estaciones por categorías.

Tipo de Trayecto	
A	Superior a 250 Km.
B	Entre 126 y 250 Km.
C	Entre 80 y 125 Km.
D	Inferior a 80 Km.

En el caso de los servicios de cercanías, dada la peculiaridad de los mismos donde los títulos de transporte son en su mayor parte multiviajes e incluso intermodales, dentro de los crecientes procesos de consorciación e integración tarifaria con las Autoridades de Transporte de las Comunidades Autónomas, se utilizará para el cómputo de viajeros el número de viajes o etapas que diariamente se hayan iniciado o finalizado en una determinada estación conforme al modelo de cuantificación utilizado por el Operador Ferroviario del servicio público de cercanías.

En el caso de títulos de transporte multiviajes o billetes colectivos, para los que el número de viajeros no quede reflejado en los sistemas de venta, el cómputo de viajeros se determinará en función del número máximo de viajes a que da lugar el correspondiente título de transporte en el momento de su expedición.

## / Canon por el Estacionamiento y Utilización de Andenes en las Estaciones (Modalidad B)

Este Canon se calcula en función del tiempo de estacionamiento del tren, la realización de operaciones de cambio de vía a solicitud del operador y la categoría de la estación con especial incidencia en las de categoría 1ª donde existen problemas de congestión.

Con carácter general se establece un periodo de 15 minutos durante el cual el Canon no será aplicable. Tampoco se considerará aplicable, a los efectos de este Canon, los supuestos de estacionamiento y utilización de andenes en horario valle, o de servicios de cercanías o regionales que utilicen andenes reservados para su uso exclusivo, según la relación de estaciones que se adjunta en la Tabla 5, del apartado 6.3.6.

La cuantía del canon se establece en función de la categoría de la estación y será la que resulte de aplicar a cada tren la cantidad unitaria que se indica a continuación.

Canon por el Estacionamiento y Utilización de Andenes en las Estaciones (Modalidad B)			
Categoría	Estacionamiento		
	A	B	C
	€/ Tren		
1ª	2,2458	3,3688	4,4917
2ª	1,1229	1,6998	2,2458
3ª	-	-	-

En la Tabla 4 de las "Tablas de Referencia", apartado 6.3.6, se encuentran clasificadas las Estaciones por categorías.

Para su cuantificación el administrador de infraestructura ferroviaria utilizará los gráficos de ocupación de vía en estaciones por trenes programados, previamente puestos a disposición del sujeto pasivo.

Tipo de Estacionamiento	
A	Por cada 5 minutos adicionales o fracción entre 15 min. y 45 min.
B	Por cada 5 minutos adicionales o fracción entre 45 min. y 120 min.
C	Por cada 5 minutos adicionales o fracción a partir de los 120 min.

A los efectos de cómputo del tiempo de estacionamiento en andenes no se considerarán las paradas intermedias de un trayecto comercial, ni aquellos en los que el administrador de infraestructura ferroviaria decida la permanencia del tren en la vía de estacionamiento.

## / Canon por Paso por Cambiadores de Ancho (Modalidad C)

La cuantía de esta modalidad será la que resulte de aplicar la cantidad unitaria en euros a cada paso de un tren por un cambiador de ancho.

Canon por Paso por Cambiadores de Ancho (Modalidad C)	
Valor unitario por tren	112,64 €

## / Canon por Utilización de vías de Apartado (Modalidad D)

Las cuantías del Canon se establecen en función del tipo de línea de la estación a la que pertenezca la vía de apartado utilizada, del tiempo de ocupación de la vía y el tipo de servicio/tren.

No se considerarán, a los efectos de esta modalidad, los supuestos de utilización de vías de apartado en el horario valle referido en la Tabla 3 de las "Tablas de Referencia", apartado 6.3.6.

Canon por Utilización de Vías de Apartado (Modalidad D)						
Tipo de Línea	Tipo de Servicio / Tren	Estacionamiento				
		a	b	c	d	
		€/ Tren				
A	VL1- VL2- VL3- VCM	16,2669	2,1428	3,1627	40,5487	
B - C	-	-	-	-	-	-

En la Tabla 1 de las "Tablas de Referencia", apartado 6.3.6, se encuentran clasificadas las Líneas por Tipo.

Para su cuantificación el administrador de infraestructura ferroviaria utilizará los gráficos de ocupación de vía en estaciones por trenes programados, previamente puestos a disposición del sujeto pasivo.

Tipo de Estacionamiento	
a	Entre 1 y 6 horas.
b	Por cada hora de estacionamiento desde la hora sexta hasta la decimosegunda.
c	Por cada hora de estacionamiento a partir de la decimosegunda hora.
d	Estacionamiento por día completo.

## / Canon por la Prestación de Servicios que Precisen de Autorización para la Utilización del Dominio Público Ferroviario (Modalidad E)

Esta modalidad se aplica al uso del dominio público ferroviario, cuya intensidad en el uso se determina en función de la superficie ocupada.

Canon por la Prestación de Servicios que Precisen de Autorización para la Utilización del Dominio Público Ferroviario (Modalidad E)	
Zona de dominio público	0,6799 € / m <sup>2</sup> - mes

Conforme a lo dispuesto en la Ley 25/1998, de 13 de julio, de modificación del Régimen Legal de las Tasas Estatales y Locales y de Reordenación de las Prestaciones Patrimoniales de Carácter Público y en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, no se exigirá el pago del canon cuando la utilización del dominio público ferroviario no lleve aparejada una utilidad económica para el concesionario, persona autorizada o adjudicatario de un contrato público o, aun existiendo dicha utilidad, cuando la utilización o aprovechamiento comporte condiciones o contraprestaciones para el beneficiario que anulen o hagan irrelevante aquélla.

En todo caso, para lo no contemplado en este Capítulo, se estará a lo dispuesto en la Ley del Sector Ferroviario o en la Orden Ministerial que fije las cuantías y se encuentre vigente en el momento de la aplicación de las Tasas Ferroviarias y Cánones que correspondan.

### 6.3.3. Actualización o Modificación de las Tasas y Cánones Ferroviarios

Conforme a la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario la cuantía de las tasas se determinará por vez primera en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y podrá ser actualizada posteriormente mediante una orden del Ministro de Fomento.

La propuesta de modificación o actualización de las cuantías correspondientes a los cánones por utilización de infraestructuras ferroviarias deberá ser elaborada por el administrador de infraestructuras ferroviarias, junto con la correspondiente memoria económico-financiera sobre el coste o valor del recurso o actividad de que se trate y la justificación de la cuantía propuesta, la cual deberá ajustarse a lo establecido en el artículo 20.1 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos.

Dicha propuesta será sometida a consulta de las empresas ferroviarias y a informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, y establecerá los valores concretos de los parámetros de los cánones, particularizando en su caso, en cada línea, elemento de la red o periodos de aplicación.

Sin perjuicio de las facultades que corresponden a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, los valores así obtenidos se remitirán al Ministerio de Fomento para su inclusión en el anteproyecto de la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

### 6.3.4. Forma de Pago de las Tasas y Cánones Ferroviarios

Las Tasas de Seguridad en el transporte de viajeros, que deberán estar incluidas en el precio del transporte, se recaudarán por parte de las EE.FF. y se ingresarán en el patrimonio de Adif (Art. 67 Ley 39/2003 del Sector Ferroviario).

En cuanto a los Cánones Ferroviarios, las modalidades descritas podrán ser objeto de liquidación de forma individualizada o conjunta, en los términos previstos en la Orden FOM 898/2005, de 8 de abril, que aprueba los modelos de liquidación y regula los plazos y medios para hacer efectivo el ingreso de las cuantías exigibles. Las liquidaciones resultantes tendrán los elementos y requisitos establecidos en la Ley General Tributaria. El ingreso de los Cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias debe ser efectuado por las EE.FF. o Candidatos Habilitados, una vez hayan recibido la notificación de pago correspondiente, en los términos, plazos y demás condiciones indicadas en la Orden Ministerial que fija las cuantías de los Cánones Ferroviarios.

Sobre las cuantías que resulten exigibles se aplicarán los impuestos indirectos que graven la prestación de los servicios objeto de gravamen, en los términos establecidos en la legislación vigente.

Para todo lo no recogido en este apartado se aplicará lo que disponga la LSF, el RSF y la Orden Ministerial vigente que fije las cuantías de los Cánones ferroviarios.

### 6.3.5. Sistema de Incentivos (Performance Scheme)

De conformidad con la nueva redacción dada al Art. 96 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, para incentivar a las empresas ferroviarias y al propio administrador de infraestructuras ferroviarias a reducir al mínimo las perturbaciones del tráfico en la Red Ferroviaria de Interés General, se establecerá un sistema de incentivos, cuyos principios básicos se aplicarán a toda la red.

Dicho sistema podrá incluir la imposición de penalizaciones por acciones que perturben el funcionamiento de la red, la concesión de indemnizaciones a las empresas que las sufran y la concesión de primas a los resultados mejores de lo previsto.

Los principios básicos de aplicación del sistema de incentivos incluyen:

- a) Procedimientos de cálculo de tiempos de viaje y márgenes de puntualidad.
- b) Clasificación de los retrasos y perturbaciones.
- c) Procedimientos de cómputo de retrasos y de imputación de responsabilidades de la perturbación.
- d) Periodos de cálculo.
- e) Procedimientos de valoración de los retrasos y de liquidación.
- f) Procedimientos de resolución de conflictos.
- g) Obligaciones de información periódica del sistema.

Los citados principios se recogen en la Orden FOM 189/2015, de 11 de febrero.

Durante la vigencia de esta DR Adif Alta Velocidad acordará y establecerá con las EE.FF. y demás candidatos los parámetros principales del sistema de incentivos y adaptará los sistemas de gestión para la implantación del mismo.

## 6.3.6. Tablas de Referencia para la Aplicación de Cánones

Se mantienen en vigor las siguientes tablas hasta que conforme a la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario se establezcan unas nuevas que las sustituyan.

Tabla 1		Clasificación de las Líneas Ferroviarias
Tipo de Línea	Velocidad Máxima de la Línea	
A	A.1	Línea Madrid-Barcelona-Frontera Francesa (Límite con la Sección Internacional entre Figueras- Perpignan administrada por TP Ferro).
	A.2	Resto de líneas con V máx > 250 Km./h en al menos 2/3 de su recorrido.
B	B.1	250 Km./h $\geq$ V máx Línea > 200 Km./h en al menos 2/3 de su recorrido.
C	C.1	Núcleos de Cercanías.
	C.2	Resto de líneas.

La información anualizada sobre la clasificación de líneas se incluirá en la Declaración sobre la Red que elabora el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias periódicamente.

Tabla 1		Clasificación Nominativa de las Líneas Ferroviarias
Tipo de Línea	Líneas	
A	A.1	Línea Madrid-Barcelona-Frontera Francesa (Límite con la Sección Internacional entre Figueras- Perpignan administrada por TP Ferro).
	A.2	Resto de líneas con V máx > 250 Km./h en al menos 2/3 de su recorrido, que comprenden: Madrid - Sevilla (ancho internacional) Córdoba - Málaga (ancho internacional) Madrid - Valladolid - Palencia - León* (ancho internacional) Madrid - Albacete - Alicante (ancho internacional) Madrid - Valencia (ancho internacional) Madrid - Zamora* (ancho internacional)
* El trayecto Bif. Venta de Baños - León, y el trayecto Bif. Medina - Zamora, provisionalmente son tipo C2		
B	B.1	250 Km./h $\geq$ V max Línea > 200 Km./h en al menos 2/3 de su recorrido, que comprende: Tramo La Sagra - Toledo (ancho internacional)
C	C.1	Núcleo de Cercanías de Valencia: Línea 600 desde Valencia Estació del Nord hasta Castellò de la Plana
	C.2	Resto de líneas ( <a href="#">Anexo G</a> catálogo de líneas de la RFIG)

El artículo 97 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, en su apartado 7, tipos de línea, tipos de servicio y tipos de tracción, establece los criterios de clasificación de las líneas considerando sus características técnicas, necesidades de mantenimiento, los tipos de servicio que aportan y la intensidad de estos.

Conforme a dichos parámetros y con datos acumulados enero-octubre de 2016, se ha elaborado una clasificación provisional de las líneas titularidad de Adif Alta Velocidad a efectos meramente informativo pues su aplicación no será efectiva hasta su aprobación en la Ley de Presupuestos Generales del Estado:

Subred (Tipo de Línea)		Longitud	
Titularidad	Adif Alta Velocidad	Kms. Línea	%
A		2.298,5	73 %
B1		437,3	14 %
B2		333,1	11 %
C1		0,0	0 %
C2		73,5	2 %
D		3,8	0 %
E		0,0	0 %
TOTAL		3.146,2	100 %

Asimismo, el [Anexo K](#) de la Declaración sobre la Red se recoge la segmentación de cada línea del cuadro de velocidades máximas en trayectos con tipo de línea (Subred) homogéneo.

Este anexo se incluye con carácter meramente informativo y no será de aplicación hasta su aprobación en la Ley de Presupuestos Generales del Estado.



Tabla 2 Características de los Servicios y Tipos de Tren		
Clase	Tipo	Características
Viajeros	VL1	Servicios de larga distancia, excepto los designados como VL2, VL3 y VOT.
Viajeros	VL2	Servicios de larga distancia en relaciones de ancho variable, siempre que al menos un 10 % de su recorrido total discurra por líneas de ancho ibérico.
Viajeros	VL3	Servicios de larga distancia en relaciones transversales largas: recorridos superiores a 700 Km. que no tengan origen, destino o parada intermedia en Madrid y sus ramas.
Viajeros	VCM	Servicios urbanos o suburbanos: los que discurren íntegramente dentro de un núcleo de cercanías. Servicios interurbanos: los que no siendo urbanos ni suburbanos tienen recorridos inferiores a 300 Km. Se excluyen los trenes internacionales y las ramas de trenes de larga distancia. Servicios declarados como obligaciones de servicio público.
Viajeros	VOT	Trenes y material de viajeros sin pasajeros, incluidas máquinas aisladas, movimiento de trenes en vacío, formación y pruebas.
Mercancías	M	Todos los servicios de mercancías, incluidos los cargados, los vacíos, las máquinas aisladas y pruebas.

Se entenderá por servicios de pruebas la circulación de trenes que se realicen para la adecuación y calibración técnica de vehículos ferroviarios de nueva fabricación, o de vehículos nuevos o existentes, que necesiten autorización de puesta en servicio o de circulación, así como para la calibración de algunos de sus componentes.

Tabla 3 Periodos Horarios		
Período	Tramo Horario	
	Inicio	Fin
Valle	0:00	5:59
Punta	6:00	9:29
Normal	9:30	17:59
Punta	18:00	20:29
Normal	20:30	23:59

El periodo punta no se aplica a sábados, domingos, ni a los doce días festivos de carácter nacional o autonómico. Los tramos horarios de dicho período en estos días se consideran período normal.

A efectos de la determinación del periodo horario de aplicación, se tomarán en consideración las paradas que realice el tren en estaciones para la subida y bajada de viajeros (parada comercial). Así, en un punto determinado del recorrido, se aplicará el periodo horario correspondiente a la hora de la última parada comercial realizada por el tren en una estación, o si dicha estación fuera la del origen del tren, se aplicará el período correspondiente a la hora de la salida del tren de la misma.

No obstante lo anterior, para determinar que un servicio de cercanías se produce dentro de uno de los períodos clasificados en estas tablas será preciso que más del cincuenta por ciento del tiempo de duración del mismo tenga lugar dentro de dicho período.

Asimismo, en los servicios de mercancías, en líneas del tipo B y C, sólo será de aplicación el período punta en la distancia de los 100 kilómetros anteriores a los núcleos urbanos de Madrid (estación Atocha Cercanías), Barcelona (estación Barcelona Sants), Valencia (estación Valencia Nord) y Bilbao (estación Intermodal Abando Indalecio Prieto). Al resto de kilómetros del trayecto les será de aplicación, según corresponda, el período normal o valle.

**Tabla 4 Clasificación Nominativa de Estaciones (en vigor desde 01/01/2017)**

Categoría 1		
Alacant - Terminal	Girona	Málaga - María Zambrano
Albacete Los Llanos	León	Sevilla - Santa Justa
Barcelona - Sants	Lleida- Pirineus	Valencia Joaquín Sorolla
Camp de Tarragona	Madrid - Chamartín	Valladolid - Campo Grande
Córdoba	Madrid - Puerta de Atocha	Zaragoza - Delicias
Categoría 2		
Antequera - Santa Ana	Murcia del Carmen	Santiago de Compostela
Cáceres	Ourense	Segovia- Guiomar
Calatayud	Palencia	Toledo
Castelló de la Plana	Pontevedra	Vilagarcía de Arousa
Ciudad Real	Puente Genil - Herrera	Villanueva de Córdoba
Cuenca Fernando Zóbel	Puertollano	Villena A.V.
Figueres - Vilafant	Requena- Utiel	Vigo Urzáiz
Granada	San Sebastián / Donostia	Zamora
Guadalajara-Yebes		
Categoría 3		
Loja	Medina Alta Velocidad	

**Tabla 5 Estaciones con Andenes Reservados para los Servicios de Cercanías y Regionales**

Gerencia	Estación
Madrid	Atocha, Chamartín, Fuenlabrada, Móstoles, Aranjuez, Villalba, Alcalá de Henares, El Escorial, Guadalajara, Parla, Tres Cantos, Colmenar, Ávila, Segovia, Valladolid, Medina, Ciudad Real, Toledo, Badajoz, Puertollano, Soria.
León	Gijón Cercanías, Oviedo, León, A Coruña, Ferrol, Vigo, Ponferrada, Santiago de Compostela.
Sevilla	Cádiz, Sevilla Santa Justa, Córdoba - Central, Málaga, Granada, Almería, Ronda, Jaén, Huelva, Fuengirola, Jerez de la Frontera, Linares, Bobadilla, Utrera.
Valencia	Valencia- Estació del Nord, Teruel, Castelló, Gandía, Tortosa, Xàtiva, Alacant-Terminal, Cuenca, Cartagena, Vinaròs, Murcia del Carmen.
Barcelona	Barcelona Sants, Barcelona Estació de França, L'Hospitalet, Sant Vicenç de Calders, Vilanova i la Geltrú, Sant Andreu Comtal, Portbou, Girona, Figueres, Massanes, Sant Celoni, Vic, Ripoll, Manresa, Terrassa, Blanes, Mataró, Granollers, Canfranc, Huesca, Zaragoza Delicias, Calatayud, Tarragona, Reus, Mora la Nova, Lleida.
Miranda	Bilbao Abando, Irún, Santander, Vitoria-Gasteiz, Orduña, Santurtzi, Muskiz, Burgos, Logroño, Palencia, Pamplona.





## 6.4 TARIFAS 2017 POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

Las Tarifas para el año 2017 contenidas en el presente documento sólo serán de aplicación para los Servicios Complementarios que se presten en las instalaciones de servicio pertenecientes a la Red Ferroviaria de Interés General y las áreas de las zonas de servicio ferroviario, que sean administrados por los administradores de infraestructuras ferroviarias.

Las presentes Tarifas entrarán en vigor el 1 de enero de 2017 y estarán vigentes hasta el 31 de diciembre de 2017, o hasta la publicación de unas nuevas tarifas que las sustituyan, conforme a la Resolución del Consejo de Administración de Adif Alta Velocidad, de fecha 21 de diciembre de 2016.

### 6.4.1. Régimen Jurídico

La prestación de los Servicios Complementarios se encuentra regulada en la vigente Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y en el Reglamento del Sector Ferroviario (R.D. 2387/2004, de 30 de diciembre), en tanto este último no se oponga a lo previsto en la citada ley.

### 6.4.2. Principios Tarifarios

La prestación de los Servicios Complementarios estará sujeta al pago de Tarifas, que tendrán el carácter de precios privados.

Según el Art.102 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario el importe de las tarifas se fijará al coste que suponga la prestación de los servicios, más un beneficio razonable.

El establecimiento y aplicación de las Tarifas se regirá siempre por los principios de objetividad, transparencia, igualdad de acceso y no discriminación a las Empresas Ferroviarias.

Las tarifas de los servicios prestados por Adif Alta Velocidad, serán abonadas a éste y se utilizarán para financiar su actividad, tendiendo a garantizar el equilibrio financiero.

La política tarifaria tenderá a crear una dinámica que favorezca la contención de los gastos de explotación, adecuando las inversiones a los requerimientos reales de la demanda, evitando sobrecapacidades o problemas de congestión.



## 6.4.3. Tablas de Tarifas Provisionales por la Prestación de Servicios Complementarios 2017

Las tarifas en vigor a partir del 1 de enero de 2017 son las siguientes:

Tarifas - Servicios Complementarios			
SC-7	SUMINISTRO DE LA CORRIENTE DE TRACCIÓN	UNIDAD DE TRACCIÓN	TARIFA AÑO 2017
	Líneas de Alta Velocidad	SERVICIO	Coste Real
	Resto de líneas:		
	Cercanías - unidades eléctricas	Miles de TKB	8,303228 €
	Media distancia - Electrotrenes	Miles de TKB	2,555925 €
	Larga distancia - trenes convencionales	Miles de TKB	3,288052 €
	Larga distancia - Autopropulsados	Miles de TKB	3,163133 €
	Mercancías - trenes convencionales	Miles de TKB	2,635221 €
	RAM- Autopropulsados	Miles de TKB	6,804474 €
	RAM- Mercancías	Miles de TKB	2,217151 €
	Coste de gestión (importe sobre el total de MegaWattios hora)	MWh	1,12€/MWh

Los importes resultantes, tanto de los costes de energía eléctrica como de gestión, se ajustarán al final del ejercicio de acuerdo con los gastos realmente incurridos en cada uno de los componentes

SC-9	TRANSPORTES EXCEPCIONALES	UNIDAD DE FACTURACIÓN	TARIFA AÑO 2017
	Estudios realizados por Adif asociados a la viabilidad y seguridad de la circulación del transporte.	POR ESTUDIO	85 € / h / agente
PLAN DE MARCHA			
	Itinerario UN área territorial operativa (*)	PLAN DE MARCHA	800 €
	Itinerario DOS o más áreas territoriales operativas(*)	PLAN DE MARCHA	1.300 €
	Acompañamiento y asistencia al transporte	SERVICIO PRESTADO	62 € / h / agente
	Vehículos de apoyo a la circulación(**)	SERVICIO PRESTADO	294 €/100 Km. y 3 €/Km. cuando supere los 100 Km. iniciales
	Apertura Extraordinaria de Estaciones	SERVICIO PRESTADO	62 € / h / agente
	Servicios contratados de apoyo y seguridad	SERVICIO PRESTADO	Coste servicio

(\*) Las áreas territoriales operativas serán las que figuren anualmente en los mapas de la Declaración sobre la Red.  
 (\*\*) Circulación de vagonetas y otro equipamiento necesario precediendo o tras el Transporte Excepcional.

## 6.4.4. Aprobación y Vigencia de las Tarifas por la Prestación de Servicios Complementarios

El artículo 102 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario, establece que:

- ♦ Las tarifas de los servicios complementarios prestados en las instalaciones de servicio, independientemente de quién sea su titular, serán aprobadas por el explotador de la instalación de servicio, previo informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

Una vez aprobadas, las tarifas deberán publicarse en la Declaración sobre la Red o en un sitio web en el que dicha información pueda obtenerse gratuitamente en formato electrónico.

El periodo de vigencia de las mismas se extenderá desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2017, o hasta la publicación de unas nuevas Tarifas.

## 6.4.5. Facturación por la Prestación de Servicios Complementarios

Las Tarifas serán exigibles desde que se solicite la prestación del servicio, la realización de la actividad o la utilización de que se trate, y deberán hacerse efectivas en las condiciones que se establezcan en el momento de su fijación o actualización.

El sujeto obligado al pago de las tarifas será aquella Empresa Ferroviaria u otro candidato que haya solicitado los servicios.

La acción para exigir el pago de las tarifas por servicios prestados directamente por Adif Alta Velocidad prescribirá a los cinco años desde la prestación del servicio.

Adif Alta Velocidad podrá suspender la prestación del servicio en el supuesto de impago de las tarifas correspondientes, previa comunicación expresa dirigida al obligado al pago. La suspensión del servicio se mantendrá en tanto no se efectúe el pago o se garantice suficientemente la deuda. Igualmente, Adif Alta Velocidad podrá solicitar depósitos, avales, pagos a cuenta o cualquier otra garantía suficiente para el cobro del importe de las tarifas por los servicios que preste.

Corresponde a la jurisdicción ordinaria la resolución de cuantas controversias se susciten en relación con la determinación o pago de las Tarifas, sin que resulten de aplicación al efecto los procedimientos de exacción ejecutiva previstos para los casos de impago en el Reglamento General de Recaudación, aprobado por Real Decreto 939/2005, de 29 de julio y sin perjuicio de las competencias que correspondan en las referidas materias a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, de conformidad con lo establecido en la Ley 3/2013, de 4 de junio.



# Mapas

Declaración  
sobre la red  
**2017**

# Mapas

Declaración  
sobre la red  
**2017**



# MAPAS

## MAPAS DE LA RED FERROVIARIA

### MAPAS DE LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL TITULARIDAD DE ADIF ALTA VELOCIDAD

#### Mapa 1

- \* Líneas, Estaciones especificando su Categoría, Longitudes máximas de los trenes de viajeros y de los trenes de mercancías y Velocidades máximas de las líneas.

#### Mapa 2

- \* Distancias kilométricas y Rampas características expresadas en milésimas.

#### Mapa 3

- \* Ancho de vías y cambiadores de ancho y sus Tipos.

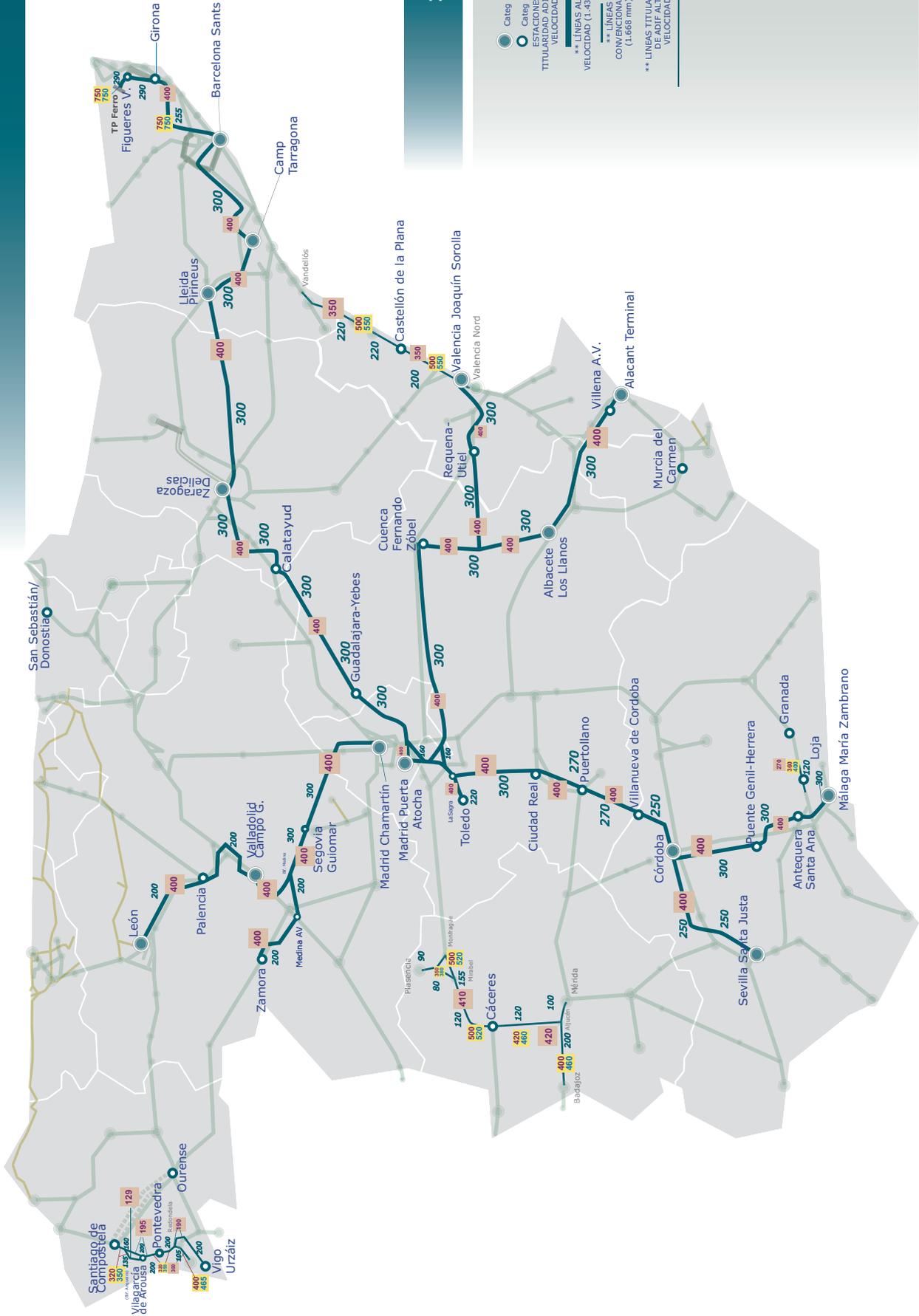
#### Mapa 4

- \* Tipología de la electrificación especificando el tipo de Catenaria, Sistemas de Seguridad y Bloqueos.

Estos mapas se han editado en formato Pdf interactivos que permiten agregar y desagregar capas para visualizar e imprimir, individualmente el contenido de cada uno de ellos.



# MAPA 1 ADIF ALTA VELOCIDAD



19 Enero 2017

**VELOCIDAD MÁXIMA**  
xxx Km/h

● Categ 1  
○ Categ 2

ESTACIONES TITULARIDAD ADIF ALTA VELOCIDAD

LONGITUD MÁXIMA TRENES DE MERCANCÍAS (metros)

**BÁSICA ESPECIAL**

LONGITUD MÁXIMA TRENES DE VIAJEROS (metros)

\* LÍNEAS TITULARIDAD DE ADIF

● Categ 1  
● Categ 2  
● ESTACIONES TITULARIDAD ADIF ALTA VELOCIDAD

CONVENCIONALES

\* LÍNEAS CONVENCIONALES (1.668 mm)

\*\* LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.435 mm)

\* TRENES CARBIL (1.435 mm y 1.668 mm)

\* LÍNEAS ANCHO METRO

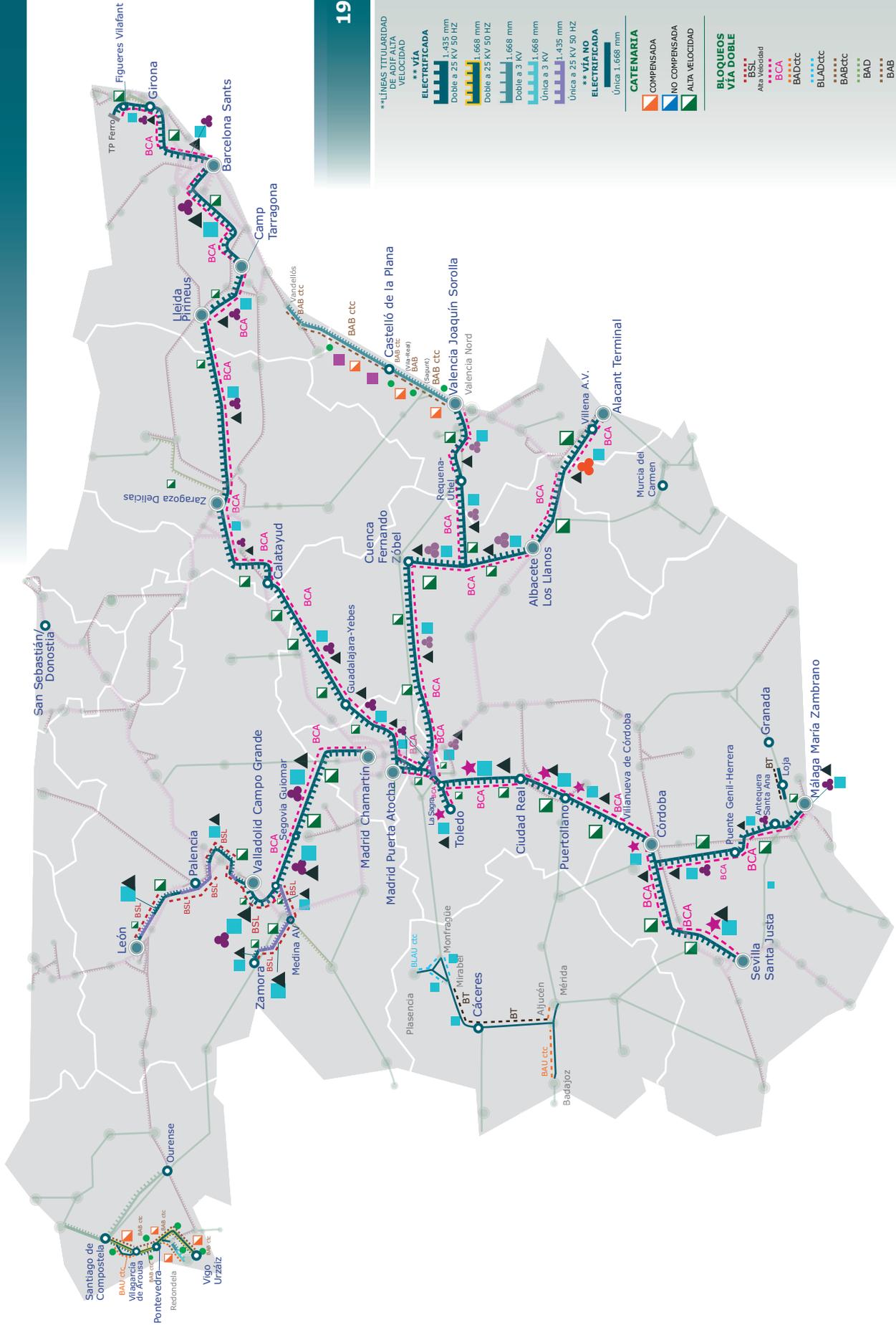
\*\* LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.435 mm)







# MAPA 4 ADIF ALTA VELOCIDAD



19 enero 2017

### \*\*LÍNEAS TITULARIDAD DE ADIF ALTA VELOCIDAD

**ELECTRIFICADA**

**\*\* VÍA**

**\* LÍNEAS TITULARIDAD DE ADIF**

**ELECTRIFICADA**

**\*\* VÍA**

### SISTEMAS DE SEGURIDAD

ERTMS N1, LZB

ERTMS N2, TERA

ERTMS N1/2, ATTB-EBI/AB

ERTMS N1, LZB

ERTMS N2, TERA

ERTMS N1/2, ATTB-EBI/AB

ERTMS N1, LZB

ERTMS N2, TERA

ERTMS N1/2, ATTB-EBI/AB

ERTMS N1, LZB

ERTMS N2, TERA

ERTMS N1/2, ATTB-EBI/AB

ERTMS N1, LZB

ERTMS N2, TERA

ERTMS N1/2, ATTB-EBI/AB

ERTMS N1, LZB

ERTMS N2, TERA

ERTMS N1/2, ATTB-EBI/AB

ERTMS N1, LZB

ERTMS N2, TERA

ERTMS N1/2, ATTB-EBI/AB

ERTMS N1, LZB

ERTMS N2, TERA

ERTMS N1/2, ATTB-EBI/AB

ERTMS N1, LZB

ERTMS N2, TERA

ERTMS N1/2, ATTB-EBI/AB

ERTMS N1, LZB

ERTMS N2, TERA

ERTMS N1/2, ATTB-EBI/AB

ERTMS N1, LZB

ERTMS N2, TERA

ERTMS N1/2, ATTB-EBI/AB

ERTMS N1, LZB

ERTMS N2, TERA

ERTMS N1/2, ATTB-EBI/AB

ERTMS N1, LZB

ERTMS N2, TERA

ERTMS N1/2, ATTB-EBI/AB

ERTMS N1, LZB

ERTMS N2, TERA

ERTMS N1/2, ATTB-EBI/AB

ERTMS N1, LZB

ERTMS N2, TERA

ERTMS N1/2, ATTB-EBI/AB

ERTMS N1, LZB

ERTMS N2, TERA

ERTMS N1/2, ATTB-EBI/AB

ERTMS N1, LZB

### CATENARIA

COMPENSADA

NO COMPENSADA

ALTA VELOCIDAD

### BLOQUEOS VÍA ÚNICA

BSL

### BLOQUEOS VÍA DOBLE

BSL

### ALTA VELOCIDAD

### ALTA VELOCIDAD



# Mapas



# Anexos

Declaración  
sobre la red  
2017

# Anexos

Declaración  
sobre la red  
**2017**



# ANEXO A

## HORARIO DE SERVICIO 2016/2017 Y 2017/2018

- \* El domingo 11 de diciembre de 2016 comienza un nuevo Horario de Servicio del año 2017, el cual finalizará el sábado 9 de diciembre de 2017.
- \* El domingo 10 de diciembre de 2017 comienza un nuevo Horario de Servicio del año 2018, el cual finalizará el sábado 8 de diciembre de 2018.
- \* El Horario de Servicio marca los plazos efectivos que se deben cumplir durante los procedimientos de Adjudicación de Capacidad de Infraestructura conforme la LSF y Orden FOM 897/2005, descritos en el Capítulo 4 de la presente DR.

2017					
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
2 3 4 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	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28	1 2 3 4 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	1 2 3 4 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	1 2 3 4 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	1 2 3 4 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	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 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	1 2 3 4 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	1 2 3 4 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	1 2 3 4 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	1 2 3 4 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	1 2 3 4 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

2018					
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 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	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28	1 2 3 4 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	1 2 3 4 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	1 2 3 4 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	1 2 3 4 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	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 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	1 2 3 4 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	1 2 3 4 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	1 2 3 4 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	1 2 3 4 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	1 2 3 4 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

## Principales Hitos

Horario de Servicio 2016/2017	Calendario Ajuste Concertado		Ajustes Mensuales	
	2017	2018	2017	2018
<b>11-dic-16</b> Inicio Horario de Servicio 2016/17	<b>11-jun-17</b> Ajuste concertado	<b>10-jun-18</b>	<b>05-feb-17</b>	<b>04-feb-18</b>
<b>10-abr-17</b> Solicitudes Internacionales	<b>13-feb-17</b> Solicitudes	<b>12-feb-18</b>	<b>05-mar-17</b>	<b>04-mar-18</b>
<b>12-jun-17</b> Solicitudes Nacionales	<b>13-mar-17</b> Asignación provisional de capacidad	<b>12-mar-18</b>	<b>02-abr-17</b>	<b>01-abr-18</b>
<b>11-sep-17</b> Asignación provisional de capacidad	<b>10-abr-17</b> Asignación definitiva de capacidad	<b>09-abr-18</b>	<b>07-may-17</b>	<b>06-may-18</b>
<b>08-oct-17</b> Asignación definitiva de capacidad	<b>15-may-17</b> Comunicación del anuncio de trenes	<b>14-may-18</b>	<b>06-ago-17</b>	<b>05-ago-18</b>
<b>29-oct-17</b> Comunicación del anuncio de trenes			<b>03-sep-17</b>	<b>02-sep-18</b>
			<b>01-oct-17</b>	<b>07-oct-18</b>
			<b>05-nov-17</b>	<b>04-nov-18</b>

Nota: Se podrán designar otras fechas para Ajustes Concertados cuando entren en funcionamiento nuevas infraestructuras. Se comunicarán dichas fechas con la oportuna antelación.





# ANEXO B

## CATÁLOGOS DE SURCOS INTERNACIONALES DE MERCANCIAS 2016/2017

### SURCOS DEL CORREDOR: BADAJOZ –MÉRIDA (CORREDOR ATLÁNTICO)

Nº de Surco	Badajoz	-	Abroñigal	Conexiones	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
40357	10h45	-	21h50	Sines	1340 tn 400 m Loc 335
Nº de Surco	Conexiones	Abroñigal	-	Badajoz	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
40136	Sines	23h25	-	09h45	1260 tn 400 m Loc 335

### SURCOS DEL CORREDOR: FIGUERES V.-BARCELONA (CORREDOR MEDITERRÁNEO)

Nº de Surco	Barcelona M.	Figueras V.	Lím. Adif-TP Ferro	Conexiones	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
49107	10h40	14h38	14h43	Lyon, Modane, Forbach, Somain	1500 tn 500m Loc 252 (doble tracción)
49187	15h30	18h45	18h49	Lyon, Modane, Forbach, Somain	1500 tn 500m Loc 252 (doble tracción)
Nº de Surco	Conexiones	Lím. Adif-TP Ferro	Figueras V.	Barcelona M.	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
49185	Lyon, Modane, Forbach, Somain	09h05	09h12	12h08	1500 tn 500m Loc 252 (doble tracción)
49155	Lyon, Modane, Forbach, Somain	11h15	11h22	15h18	1500 tn 500m Loc 252 (doble tracción)



## SURCOS DEL CORREDOR: CERBERE-PORTBOU-BARCELONA-ALGECIRAS-ALMERÍA / MADRID (CORREDOR MEDITERRANEO)

Nº de Surco	Granollers	Gerona	Portbou	Conexiones	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
40105	21h40	22h38	23h54	Lyon y Somain	960 tn 500m Loc 253
Nº de Surco	Conexiones	Portbou	Gerona	Granollers	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
40890/1	Lyon y Somain	03h00	04h22	05h45	960 tn 500m Loc 253
Nº de Surco	Constatí	Gerona	Portbou	Conexiones	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
40117/6	19h45	23h46	00h47	Lyon y Forbach	960 tn 500m Loc 253
Nº de Surco	Conexiones	Portbou	Gerona	Conexiones	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
40110/1	Lyon y Forbach	04h45	05h47	11h06	960 tn 500m Loc 253
Nº de Surco	Grisén	Gerona	Cerbère	Conexiones	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
40852/3	16h32	02h06	03h12	Lyon y Forbach	960 tn 500m Loc 253
Nº de Surco	Conexiones	Cerbère	Gerona	Grisén	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
40586/7	Lyon y Forbach	00h55	02h02	10h57	960 tn 500m Loc 253
Nº de Surco	Algeciras	Vicálvaro Cl.	Cerbère	Conexiones	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
40152/3 (2)	19h05	12h35	03h52	Lyon y Modane	1000 tn. 450 m. Loc. 335 960 tn. 500 m Loc 253
Nº de Surco	Conexiones	Cerbère	Vicalvaro Cl.	Algeciras	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
40512/3 (2)	Lyon y Modane	22h55	15h27	08h40	1080 tn. 500 m. Loc. 253 1080 tn. 450 m Loc 335
Nº de Surco	Almeria	Vicálvaro Cl.	Cerbère	Conexiones	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
40459 (2)	19h30	12h35	03h52	Lyon y Modane	750 tn. 430 m. Loc. 335 1080 tn. 450 m Loc 253
Nº de Surco	Conexiones	Cerbère	Vicálvaro Cl.	Almeria	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
40546 (2)	Lyon y Modane	22h55	15h27	10h40	1080 tn. 450 m. Loc. 253 960 tn. 430 m Loc 335
Nº de Surco	Murcia	Silla	Cerbère	Conexiones	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
40492/3	06h50	13h57	00h15	Lyon, Forbach	960 tn. 450 m. Loc. 335 960 tn. 450 m Loc 253
Nº de Surco	Conexiones	Cerbère	Silla	Murcia	Carga, Longitud y Locomotora Tipo
40846/7	Lyon, Forbach	02h15	11h25	16h27	960 tn. 450 m. Loc. 253 960 tn. 450 m Loc 335

(2) Surcos compartidos con el 40197 y el 40194/5 del corredor Atlántico.



# ANEXO C

## MODELOS DE SOLICITUD DE CAPACIDAD

### Modelo de Solicitud de Capacidad de Infraestructura Nacional

Se encuentra disponible en: [www.adifaltavelocidad.es](http://www.adifaltavelocidad.es)



Candidato o Representante:

\_\_\_\_\_

Domicilio (a efectos de notificaciones):

\_\_\_\_\_

Registro Especial Ferrovario:

\_\_\_\_\_

Fecha de Petición: \_\_\_\_\_

Fecha de Aceptación: \_\_\_\_\_

N.º de Ficha: \_\_\_\_\_

Fecha de Asignación: \_\_\_\_\_ Capacidad Asignada: \_\_\_\_\_

Origen: \_\_\_\_\_ Destino: \_\_\_\_\_

Corredor: \_\_\_\_\_ Ruta: \_\_\_\_\_

Días de Circulación: \_\_\_\_\_

Periodo de Circulación: \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_ al \_\_\_\_\_

Denom. Comercial: \_\_\_\_\_ Longitud: \_\_\_\_\_

Horario Solicitado (S/L/P): \_\_\_\_\_ a las \_\_\_\_\_ Estación: \_\_\_\_\_

Materias Peligrosas: \_\_\_\_\_ Prescrip. Especiales: \_\_\_\_\_

Observaciones: \_\_\_\_\_

#### CAMBIOS DE TRACCIÓN

Hasta	Tipo	Peso	Locomotora	Número
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____

Observaciones: \_\_\_\_\_

#### PARADAS

Estación	Minutos	Tipo	Descripción
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____

Observaciones: \_\_\_\_\_

## Modelo de Solicitud de Capacidad de Infraestructura Internacional

Se encuentra disponible en [http://www.rne.eu/tl\\_files/RNE\\_Upload/Timetabling/Path\\_Request%20Form.doc](http://www.rne.eu/tl_files/RNE_Upload/Timetabling/Path_Request%20Form.doc) el resto de los modelos de solicitud de capacidad internacional



INTERNATIONAL STUDY / PATH REQUEST FORM											
Leading Applicant		Nb									
		Freight traffic									
		Passenger traffic									
Timetable period		Meeting name, date, place									
Date : (Last PF version date)											
Path Study		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th colspan="2" style="text-align: left;">Type of file</th> </tr> <tr> <td style="width: 70%;">New request</td> <td style="width: 30%;"></td> </tr> <tr> <td>Change in course of the timetable construction</td> <td></td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>		Type of file		New request		Change in course of the timetable construction			
Type of file											
New request											
Change in course of the timetable construction											
Path order											
Path offer											
Detailed name of Appendices											
Dossier Name											
PCS Version Nb		PCS Status									
Train route											
Comments											

- 1) Please give a reference number.
- 2) Please attach the relevant documentation to the front page.

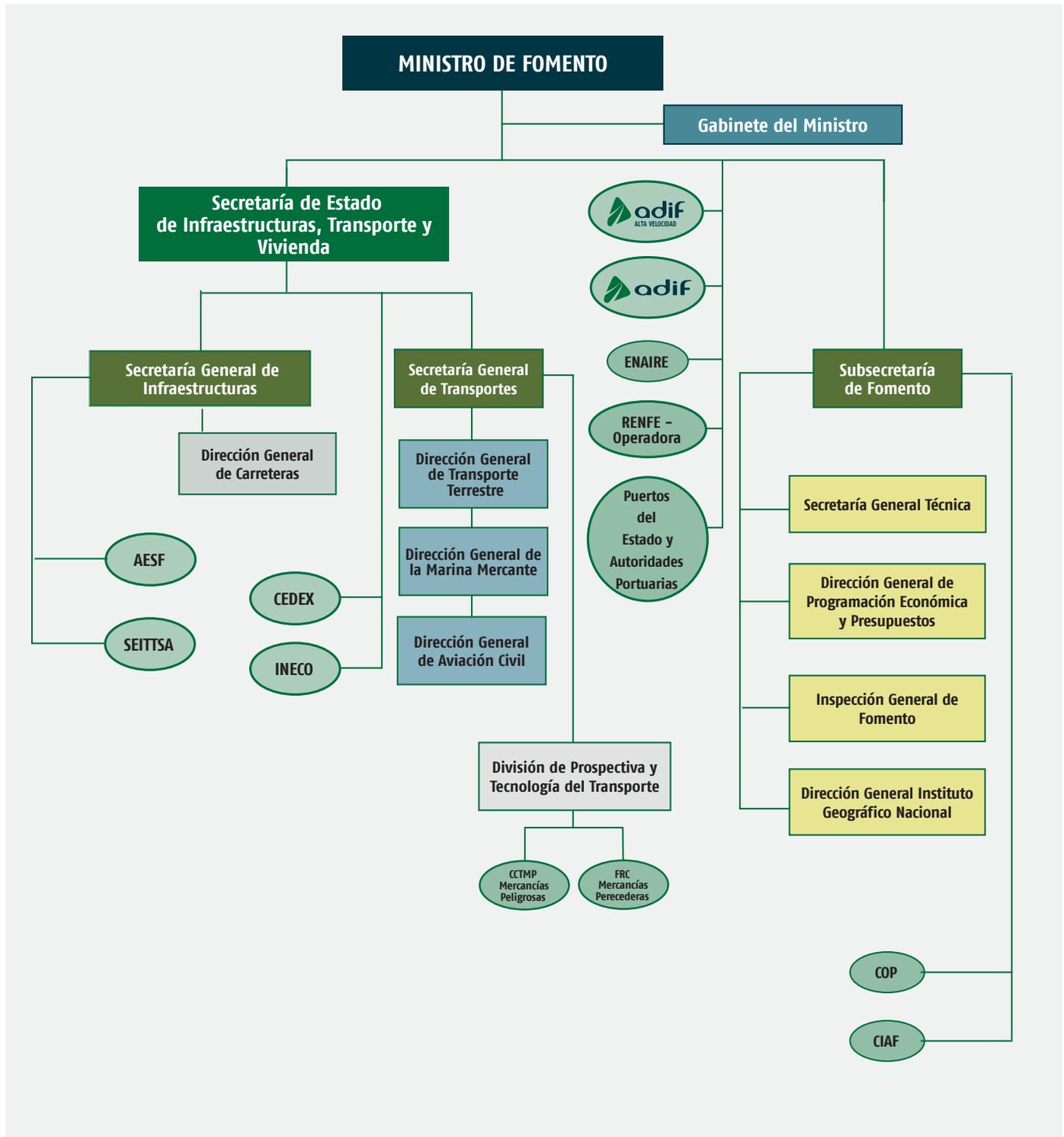
For details on completing this form please check the "Customer Handbook for processes for international timetabling"  
<http://www.rne.eu/timetabling-documents.html>

RNE 2013



## ANEXO D

## ORGANIGRAMA DEL MINISTERIO DE FOMENTO

Actualizado en: [www.fomento.gob.es](http://www.fomento.gob.es)



# ANEXO E

## DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA

Actualizado a 31 de enero de 2017

### Derecho Internacional

Convenio Internacional relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF), hecho en Berna el 9 de mayo de 1980. BOE 16, de 18/01/1986. Corrección de errores BOE 125, de 26/05/1986 (versión actualizada).

Modificado por Protocolo de Vilna de 3 de junio de 1999.

BOE 149, de 23 de junio de 2006.

Acuerdos Internacionales.- Información sobre la entrada en vigor el día 1 de julio de 2011 del Acuerdo entre la Unión Europea y la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril de adhesión de la Unión Europea al Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF), de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilnius de 3 de junio de 1999.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 13 de julio de 2011.

Modificación del Convenio Internacional sobre Armonización de los Controles de Mercancías en las Fronteras (Convenio sobre Armonización), Ginebra 21 de octubre de 1982, por el que se modifica el Anexo 9 "Agilización de los procedimientos de cruce de fronteras en el transporte ferroviario internacional de mercancías".

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 30 de noviembre de 2011.

Enmiendas al Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID 2015), Anejo al Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF), hecho en Berna el 9 de mayo de 1980, adoptadas por la Comisión de expertos para el transporte de mercancías peligrosas en su 53ª sesión celebrada en Berna 22 de mayo de 2014.

BOE de 23 de febrero de 2015.

### Normativa Europea

#### Reglamentos

**Reglamento (CEE) nº 1192/69**, del Consejo, de 26 de junio de 1969.

Relativo a las estadísticas sobre el transporte ferroviario.

Derogado por Reglamento (UE) 2337/2016 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 14 de diciembre de 2016.

**Reglamento (CEE) nº 1108/1970**, del Consejo, de 4 de junio de 1970.

Por el que se establece una contabilidad de los gastos relativos a las infraestructuras de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable.

DO L 130 de 15 de junio de 1970

**Reglamento (CE) 91/2003**, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2002.

Relativo a las estadísticas sobre el transporte ferroviario.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 014 de 21 de enero de 2003.

## Normativa Europea

### Reglamentos

**Reglamento (CE) 332/2007** de la Comisión, de 27 de marzo de 2007.

Relativo a las modalidades técnicas de transmisión de las estadísticas sobre el transporte ferroviario.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 56 de 29 de febrero de 2008.

**Reglamento (CE) 653/2007** de la Comisión, de 13 de junio de 2007.

Sobre el uso de un formato europeo común para los certificados de seguridad y los documentos de solicitud, de conformidad con el Art. 10 de la Directiva 2001/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, y sobre la validez de los certificados de seguridad expedidos en virtud de la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 153, de 14 de junio de 2007.

Modificado por:

**M1** Reglamento (UE) 445/2011 de la Comisión de 10 de mayo de 2011.

**Reglamento (CE) 1370/2007** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007.

Sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n° 1191/69 y (CEE) n° 1107/70 del Consejo.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 315, de 3 de diciembre de 2007.

**M1** Reglamento (UE) 2338/2016 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 14 de diciembre de 2016.

**Reglamento (CE) 1371/2007** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007.

Sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 315, de 3 de diciembre de 2007.

**Reglamento (CE) 169/2009** del Consejo, de 26 de febrero de 2009.

Por el que se aplican las normas de competencia a los sectores de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 61/1, de 5 de marzo de 2009.

**Reglamento (UE) 36/2010** de la Comisión, de 3 de diciembre de 2009.

Sobre los modelos comunitarios de licencias de conducción de trenes, certificados complementarios, copias autenticadas de certificados complementarios y formularios de solicitud de licencias de conducción de trenes, en aplicación de la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 13/1, de 19 de enero de 2010.

Modificado por:

**M1** Reglamento (UE) 519/2013 DE LA COMISIÓN de 21 de febrero de 2013.

Rectificado por:

**C1** Rectificación, DO L 286, 4.11.2010, p. 22 (36/2010).

**Reglamento (UE) N° 913/2010** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de septiembre de 2010.

Sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 276/22, de 20 de octubre de 2010.

Modificado por:

**M1** Reglamento (UE) 1316/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 11 de diciembre de 2013.

**Reglamento (UE) N° 1158/2010** de la Comisión, de 9 de diciembre de 2010.

Sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de un certificado de seguridad ferroviaria.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 10 de diciembre de 2010.

Rectificado por:

**C1** Rectificación, DO L 032, 8.2.2011, p. 23 (1158/2010).

**Reglamento (UE) N° 1169/2010** de la Comisión, de 10 de diciembre de 2010.

Sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de una autorización de seguridad ferroviaria.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 11 de diciembre de 2010.

## Normativa Europea

### Reglamentos

**Reglamento (UE) nº 201/2011** de la Comisión, de 1 de marzo de 2011.

Sobre el modelo de declaración de conformidad con un tipo autorizado de vehículo ferroviario.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 2 de marzo de 2011.

**Reglamento (UE) Nº 454/2011** de la Comisión, de 5 de mayo de 2011.

Relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema “aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros” del sistema ferroviario transeuropeo.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 12 de mayo de 2011.

Modificado por:

**M1** Reglamento (UE) 665/2012 de la Comisión de 20 de julio de 2012.

**M2** Reglamento (UE) 1273/2013 de la Comisión de 6 de diciembre de 2013.

**M3** Reglamento (UE) 2015/302 de la Comisión, de 26 de febrero de 2015.

**Reglamento (UE) Nº 1078/2012** de la Comisión, de 16 noviembre de 2012.

Relativo a un método común de seguridad en materia de vigilancia que deberán aplicar las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras que hayan obtenido un certificado de seguridad o una autorización de seguridad, así como las entidades encargadas del mantenimiento.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 17 de noviembre de 2012.

**Reglamento (UE) Nº 1077/2012** de la Comisión, de 16 noviembre de 2012.

Relativo a un método común de seguridad para la supervisión por parte de las autoridades nacionales de seguridad tras la expedición de certificado de seguridad o autorizaciones de seguridad.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 17 de noviembre de 2012.

**Reglamento (UE) Nº 321/2013** de la Comisión, de 13 marzo de 2013.

Sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «material rodante – vagones de mercancías» del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se deroga la Decisión 2006/861/CE.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 12 de abril de 2013.

Modificado por:

**M1** Reglamento (UE) 1236/2013 DE LA COMISIÓN de 2 de diciembre de 2013.

**M2** Reglamento (UE) 2015/924 de la Comisión, de 17 de junio de 2015.

**Reglamento de Ejecución (UE) nº 402/2013** de la Comisión, de 30 de abril de 2013.

Relativo a la adopción de un método de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 352/2009.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 3 de mayo de 2013.

Modificado por:

**M1** Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1136 de la Comisión, de 14 de julio de 2015.

**Reglamento (UE) Nº 642/2014** del Consejo, de 16 de junio de 2014.

Por el que se establece la Empresa Común Shift2Rail.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 17 de junio de 2014.

**Reglamento de Ejecución(UE) Nº 869/2014** de la Comisión, de 11 de agosto de 2014.

Sobre nuevos servicios de transporte ferroviario de viajeros.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 12 de agosto de 2014.

**Reglamento (UE) Nº 1299/2014** de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014.

Relativo a las especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema “infraestructura” en el sistema ferroviario de la Unión Europea.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 12 de diciembre de 2014.

## Normativa Europea

### Reglamentos

**Reglamento (UE) N° 1300/2014** de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014.

Sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a la accesibilidad del sistema ferroviario de la Unión para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 12 de diciembre de 2014.

**Reglamento (UE) N° 1301/2014** de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014.

Sobre especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema de “energía” del sistema ferroviario de la Unión Europea.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 12 de diciembre de 2014.

**Reglamento (UE) N° 1302/2014** de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014.

Sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante “locomotoras y material rodante de viajeros” del sistema ferroviario en la Unión Europea.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 12 de diciembre de 2014.

**Reglamento (UE) N° 1303/2014** de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014.

Sobre especificación técnica de interoperabilidad relativa a la “seguridad en los túneles ferroviarios” del sistema ferroviario de la Unión Europea.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 12 de diciembre de 2014.

**Reglamento (UE) N° 1304/2014** de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014.

Sobre la especificación técnica de interoperabilidad aplicable al subsistema -material rodante-ruido- y por el que se modifica la decisión 2008/232/CE y se deroga la decisión 2011/229/UE.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 359 de 12 de diciembre de 2014.

**Reglamento (UE) N° 1305/2014** de la Comisión, de 11 de diciembre de 2014.

Sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema de aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías en la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (CE) n° 62/2006.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 12 de diciembre de 2014.

**Reglamento de Ejecución (UE) n° 10/2015** de la Comisión, de 6 de enero de 2015.

Sobre criterios para los candidatos a la obtención de capacidad de infraestructura ferroviaria y por el que se deroga el reglamento de Ejecución (UE) n° 870/2014.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 7 de enero de 2015.

**Reglamento de Ejecución (UE) n° 171/2015** de la Comisión, de 4 de febrero de 2015.

Relativo a determinados aspectos del procedimiento de concesión de licencias a las empresa ferroviarias.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 5 de febrero de 2015.

**Reglamento (UE) n° 302/2015** de la Comisión, de 25 de febrero de 2015.

Por el que se modifica el reglamento (UE) n° 454/2011, relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema “aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros”, del sistema ferroviario transeuropeo.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 26 de febrero de 2015.

**Reglamento de Ejecución (UE) n° 909/2015** de la Comisión, de 12 de junio de 2015.

Relativo a las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 13 de junio de 2015.

**Reglamento (UE) n° 924/2015** de la Comisión, de 8 de junio de 2015.

Por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 321/2013, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema “material rodante vagones de mercancías”, del sistema ferroviario de la Unión Europea.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 17 de junio de 2015.

**Reglamento (UE) n° 995/2015** de la Comisión, de 8 de junio de 2015.

Por el que se modifica la decisión 2012/757/UE, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema “explotación y gestión del tráfico”, del sistema ferroviario de la Unión Europea.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 30 de junio de 2015.

## Normativa Europea

### Reglamentos

**Reglamento de Ejecución (UE) nº 1100/2015** de la Comisión, de 7 de julio de 2015.

Sobre las obligaciones de información de los Estados miembros en el marco de la supervisión del mercado ferroviario.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 9 de julio de 2015.

**Reglamento de Ejecución (UE) nº 1136/2015** de la Comisión, de 13 de julio de 2015.

por el que se modifica el Reglamento de Ejecución nº 402/2013 relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 14 de julio de 2015.

**Reglamento de Ejecución (UE) nº 545/2016** de la Comisión, de 7 de abril de 2016.

Sobre los procedimientos y criterios relativos a los acuerdos marco de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 8 de abril de 2016.

**Reglamento de Ejecución (UE) nº 796/2016** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016.

Relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 881/2004.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 26 de mayo de 2016.

**Reglamento de Ejecución (UE) nº 919/2016** de la Comisión, de 27 de mayo de 2016.

Sobre especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de control mando y señalización, del sistema ferroviario de la Unión Europea.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 15 de junio de 2016

**Reglamento (UE) nº 2337/2016** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2016.

Por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 1192/69 del Consejo, relativo a las normas comunes para la normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 23 de diciembre de 2016.

**Reglamento de Ejecución 2338/2016** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2016.

Por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 1370/2007 en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 23 de diciembre de 2016.

### Directivas

**Directiva 2004/49/CE** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004.

Sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las Empresas Ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE relativa a la Adjudicación de la Capacidad de Infraestructura Ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, L 164 de 30 de abril de 2004, L 220 de 21 de junio de 2004, L313/65 de 28 de noviembre de 2009.

Modificado por:

**M1** DIRECTIVA 2008/57/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO Texto pertinente a efectos del EEE de 17 de junio de 2008.

**M2** DIRECTIVA 2008/110/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO Texto pertinente a efectos del EEE de 16 de diciembre de 2008.

**M3** DIRECTIVA 2009/149/CE DE LA COMISIÓN Texto pertinente a efectos del EEE de 27 de noviembre de 2009.

**M4** DIRECTIVA 2012/34/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO Texto pertinente a efectos del EEE de 21 de noviembre de 2012

**M5** DIRECTIVA 2014/88/UE DE LA COMISIÓN Texto pertinente a efectos del EEE de 9 de julio de 2014.

Rectificado por.

**C1** Rectificación, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (2004/49).

## Normativa Europea

### Directivas

**Directiva 2005/47/CE** del Consejo, de 18 de julio de 2005.

Relativa al acuerdo entre la Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (EFT) sobre determinados aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector ferroviario.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 195, de 27 de julio de 2005.

**Directiva 2007/59/CE** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007.

Sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 315, de 3 de diciembre de 2007.

Modificado por:

**M1** DIRECTIVA 2014/82/UE DE LA COMISIÓN Texto pertinente a efectos del EEE de 24 de junio de 2014.

**M2** DIRECTIVA 2016/82/UE DE LA COMISIÓN Texto pertinente a efectos del EEE de 1 de junio de 2016.

**Directiva 2008/57/CE** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008.

Sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad. (Texto refundido).

Diario Oficial de la Unión Europea L 191, de 18 de julio de 2008.

Modificado por:

**M1** DIRECTIVA 2009/131/CE DE LA COMISIÓN Texto pertinente a efectos del EEE de 16 de octubre de 2009.

**M2** DIRECTIVA 2011/18/UE DE LA COMISIÓN Texto pertinente a efectos del EEE de 1 de marzo de 2011.

**M3** DIRECTIVA 2013/9/UE DE LA COMISIÓN Texto pertinente a efectos del EEE de 11 de marzo de 2013.

**M4** DIRECTIVA 2014/38/UE DE LA COMISIÓN Texto pertinente a efectos del EEE de 10 de marzo de 2014.

**M5** DIRECTIVA 2014/106/UE DE LA COMISIÓN Texto pertinente a efectos del EEE de 5 de diciembre de 2014.

**C1** Rectificación,, DO L 103, 22.4.2015, p. 11 (2008/57/CE).

**Directiva 2008/68/CE** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008.

Sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 260, de 30 de septiembre de 2008.

Modificado por:

**M1** DECISIÓN DE LA COMISIÓN 2009/240/CE de 4 de marzo de 2009.

**M2** DECISIÓN DE LA COMISIÓN 2010/187/UE de 25 de marzo de 2010.

**M3** DIRECTIVA 2010/61/UE DE LA COMISIÓN Texto pertinente a efectos del EEE de 2 de septiembre de 2010.

**M4** DECISIÓN DE LA COMISIÓN 2011/26/UE de 14 de enero de 2011.

**M5** DECISIÓN DE EJECUCIÓN DE LA COMISIÓN 2012/188/UE de 4 de abril de 2012.

**M6** DIRECTIVA 2012/45/UE DE LA COMISIÓN Texto pertinente a efectos del EEE de 3 de diciembre de 2012.

**M7** DECISIÓN DE EJECUCIÓN DE LA COMISIÓN 2013/218/UE de 6 de mayo de 2013.

**M8** DIRECTIVA 2014/103/UE DE LA COMISIÓN Texto pertinente a efectos del EEE de 21 de noviembre de 2014.

**M9** DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2015/217 DE LA COMISIÓN de 10 de abril de 2014.

**M10** DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2015/974 DE LA COMISIÓN de 17 de junio de 2015.

**M11** DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2016/629 DE LA COMISIÓN de 20 de abril de 2016.

**Directiva 2012/34/UE** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012.

Por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 14 de diciembre de 2012.

**C1** Rectificación, DO L 067, 12.3.2015, p. 32 (Directiva 2012/34/UE).

**M1** DIRECTIVA 2016/2370/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2016.

**Directiva 2016/797/UE** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016.

Sobre interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea..

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 26 de mayo de 2016.

**Directiva 2016/798/UE** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016.

Sobre seguridad ferroviaria.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 26 de mayo de 2016

**Directiva 2016/2370/UE** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2016.

Que modifica la Directiva 2012/34/UE, en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 23 de diciembre de 2016.

## Normativa Estatal

### Normas con Rango de Ley

**Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.**

BOE de 5 de junio de 2013.

**Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario**

BOE de 30 de septiembre de 2015

### Normas con Rango de Real Decreto

**Real Decreto 387/1996, de 1 de marzo.**

Por el que se aprueba la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril.

**Real Decreto 1566/1999 de 8 de octubre.**

Sobre los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril o por vía navegable.

**Real Decreto 412/2001, de 20 de abril.**

Por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.

BOE de 8 de mayo de 2001.

SE MODIFICA los anejos 2 y 3 y SE SUSTITUYE el anejo 1, por Orden ITC/254/2007, de 1 de febrero..

**Real Decreto 1256/2003 de 3 de octubre.**

Por el que se determinan las autoridades competentes de la Administración General del Estado en materia de transporte de mercancías peligrosas y se regula la comisión para la coordinación de dicho transporte.

**Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre.**

Por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

BOE de 31 de diciembre de 2004.

SE SUPRIME la disposición transitoria 1.1, por Real Decreto 664/2015, de 17 de julio.

SE MODIFICA la disposición adicional 11, por Real Decreto 623/2014, de 18 de julio.

SE DEROGA el título VI, por Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto.

SE MODIFICA el art. 56, por Real Decreto 641/2011, de 9 de mayo.

SE MODIFICA:

- los arts. 129 y 134 , por Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre.
- los arts. 54 a 56 y 78.2.f) y SE SUPRIME la disposición adicional 10, por Real Decreto 100/2010, de 5 de febrero.
- el artículo 134 por el Real Decreto 1006/2015, de 6 de noviembre

SE DEROGA los capítulos V y VI del título III y SE MODIFICA los arts. 16.1, 27.2, 35.2, 63.2 y 3, 82, 88, 133, 134.2 y el anexo, por Real Decreto 810/2007, de 22 de junio.

SE DEROGA la disposición adicional 14 y SE MODIFICAN determinados preceptos, por Real Decreto 354/2006, de 29 de marzo.

**Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre.**

Por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

BOE de 31 de diciembre de 2004.

SE MODIFICA los arts. 1, 3, 4, 6, 9, 11, 13, 16, 17, 23, 27, 30, 31, 33, 34 y 40, por Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre.

SE MODIFICA:

- el art. 15.1, por Real Decreto 104/2011, de 28 de enero.
- los arts. 3.1 y 16.1.p), por Real Decreto 458/2010, de 16 de abril.

CORRECCIÓN de errores en BOE num. 23 de 27 de enero de 2005.

## Normativa Estatal

### Normas con Rango de Real Decreto

#### **Real Decreto 810/2007, de 22 de junio.**

Por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General. Traspone la Directiva 2004/49/CE.

BOE de 7 de julio de 2007.

SE SUPRIME el apartado 1 y SE RENUMERA los apartados 2 a 4 de la disposición adicional 4, que pasan a numerarse del 1 al 3, SE MODIFICA el art. 6 y 7 del Reglamento, la disposición adicional 2 y SE AÑADE la disposición final 5, por Real Decreto 664/2015, de 17 de julio.

SE DEROGA:

- el título III y el anexo V y MODIFICA lo indicado y los arts. 1 y 4.2 del Reglamento y DEROGA los apartados 6 y 7 de la disposición adicional 3, por Real Decreto 623/2014, de 18 de julio.
- el art. 5 del reglamento, por Real Decreto 776/2011, de 3 de junio.
- la disposición adicional 5 y transitoria 4, y se MODIFICA el Anexo I, por Real Decreto 1006/2015, de 6 de noviembre.

SE AÑADE el título V y SE MODIFICA los arts. 2, 3, 4 y 16 del Reglamento y la disposición adicional 4, por Real Decreto 641/2011, de 9 de mayo.

SE MODIFICA el art. 4, la disposición adicional 4, SE AÑADE la disposición adicional 8 y SE SUSTITUYE el anexo I, por Real Decreto 918/2010, de 16 de julio.

CORRECCIÓN de errores en BOE núm. 220, de 13 de septiembre de 2007.

SE MODIFICA el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, por Real Decreto 1006/2015, de 6 de noviembre..

#### **Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre.**

Por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.

BOE de 4 de diciembre de 2007.

SE MODIFICA los anexos I y IX, por Real Decreto 1276/2011, de 16 de septiembre.

CORRECCIÓN de errores en BOE núm. 55, de 4 de marzo de 2008

#### **Real Decreto 1579/2008, de 26 de septiembre.**

Por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, y se regulan determinados aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector del transporte ferroviario.

BOE de 4 de octubre de 2008.

#### **Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre.**

Sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de Interés General.

BOE de 6 de noviembre de 2010.

SE MODIFICA:

- el anexo III, por Orden FOM/22/2015, de 19 de enero.
- el anexo III, por Orden FOM/421/2014, de 13 de marzo.
- los anexos II, V y VI, por Orden FOM/3218/2011, de 7 de noviembre.
- los anexos I, V y VI, por Orden FOM/2437/2015, de 13 de noviembre.

SE DEROGA:

- la disposición transitoria 5, y se MODIFICA la rúbrica del Capítulo VII y el artículo 19, por el Real Decreto 1006/2015, de 6 de noviembre.

#### **Real Decreto 626/2013, de 2 de agosto.**

Por el que se establecen seis certificados de profesionalidad de la familia profesional Transporte y mantenimiento de vehículos que se incluyen en el Repertorio Nacional de certificados de profesionalidad y se actualizan los certificados de profesionalidad establecidos como anexo V del Real Decreto 723/2011, de 20 de mayo y como anexo V del Real Decreto 1539/2011, de 31 de octubre.

BOE de 18 de septiembre de 2013.

#### **Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto.**

Por el que se aprueba el Estatuto Orgánico de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia.

BOE de 31 de agosto de 2013.

#### **Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre.**

Por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad.

BOE de 28 de diciembre de 2013.

## Normativa Estatal

### Normas con Rango de Real Decreto

#### **Real Decreto 623/2014, de 18 de julio.**

Por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.

BOE de 19 de julio de 2014.

#### **Real Decreto 627/2014, de 18 de julio.**

De asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares.

BOE de 19 de julio de 2014.

#### **Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre.**

Por el que se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y se aprueba su Estatuto .

BOE de 23 de diciembre de 2014.

#### **Real Decreto 664/2015, de 17 de julio.**

Por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.

BOE de 18 de julio de 2015.

Modificado por Real Decreto 292/2016, de 15 de julio, por el que se modifica la disposición transitoria única del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.

### Órdenes Ministeriales

#### **Orden FOM/605/2004 de 27 de febrero.**

Sobre capacitación profesional de los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable.

#### **Orden INT/3716/2004, de 28 de octubre.**

Por la que se publican las fichas de intervención para la actuación de los servicios operativos en situaciones de emergencia por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril.

BOE de 16 de noviembre de 2004.

#### **Orden FOM/32/2005, de 17 de enero.**

Por la que se crea la Comisión de Coordinación de las Actividades Ferroviarias.

BOE de 21 de enero de 2005.

#### **Orden FOM/897/2005, de 7 de abril.**

Relativa a la Declaración sobre la Red y al procedimiento de Adjudicación de Capacidad de Infraestructura Ferroviaria.

BOE de 9 de abril de 2005.

SE MODIFICA por:

Orden FOM/420/2014, de 7 de marzo, BOE de 19 de marzo de 2014.

el art. 10, por Orden FOM/1977/2015, de 29 de septiembre.

SE AÑADE:

La disposición adicional única, por Orden FOM/189/2015, de 11 de febrero.

#### **Orden FOM/898/2005, de 8 de abril.**

Por la que se fijan las cuantías de los cánones ferroviarios establecidos en los artículos 74 y 75 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

BOE de 9 de abril de 2005.

SE MODIFICA:

- el art. 1 y los anexos I, II y III, por Ley 1/2014, de 28 de febrero.
- los arts. 1 y 2, por Ley 22/2013, de 23 de diciembre.
- el art. 1.1.a) y d) y los anexos I a III, por Real Decreto-ley 11/2013, de 2 de agosto.
- los arts. 1 y 2 y los anexos I, II, IV y V, por Orden FOM/2336/2012, de 31 de octubre.
- Orden FOM/3236/2010, de 13 de diciembre, BOE 15 diciembre 2010.
- los anexos II y V, por Orden FOM/3417/2011, de 1 de diciembre.
- los anexos II Y V, por Orden FOM/3852/2007, de 20 de diciembre.

## Normativa Estatal

### Órdenes Ministeriales

**Orden FOM/233/2006, de 31 de enero.**

Por la que se determina el régimen de homologación de los centros de material rodante y sus condiciones de funcionamiento. BOE de 8 de febrero de 2006.

SE DEROGA los arts. 3, 4, 15, 16, 18 y 19, los títulos II a IV y VII y las disposiciones adicionales, SE MODIFICA el título, el art. 1 y lo indicado y SE AÑADE las nuevas disposiciones adicionales 1 a 3, por Orden FOM/167/2015, de 6 de febrero.

**Orden FOM/1269/2006, de 17 de abril.**

Por la que se aprueban los Capítulos 6 Balasto y 7 Subbalasto, del pliego de prescripciones técnicas generales de materiales ferroviarios.

BOE 1 de mayo de 2006.

**Orden FOM/2520/2006, de 27 de julio.**

Por la que se determinan las condiciones para la obtención de títulos y habilitaciones que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad, así como el régimen de los centros de formación de dicho personal y de las de valoración de su aptitud psicofísica.

Derogada por la Orden FOM 2872/2010, de 5 de noviembre, salvo la vigencia temporal del Título V de conformidad con lo previsto en la Disposición transitoria octava hasta el 11 de enero de 2019.

**Orden FOM/2909/2006, de 19 de septiembre.**

Por la que se determinan los bienes, obligaciones y derechos pertenecientes a RENFE-Operadora.

BOE de 22 de septiembre de 2006.

Resolución de 27 de marzo de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.

BOE 28 de marzo de 2014.

**Orden FOM/2924/2006, 19 de septiembre.**

Por la que se regula el contenido mínimo del informe anual para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable.

**Orden FOM/3671/2007, de 24 de septiembre.**

Por la que se aprueba la Instrucción sobre acciones a considerar en el proyecto de puentes de ferrocarril (IAPF-07).

BOE 17 de diciembre de 2007.

Corrección errores BOE 1 de noviembre de 2008.

**Orden FOM/2257/2010, de 2 de agosto.**

Por la que se establece la fecha a partir de la que la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias asumirá las competencias en materia de certificados de seguridad establecidas en el Reglamento sobre Seguridad en la Circulación de la Red Ferroviaria de Interés General.

BOE de 23 de agosto de 2010.

**Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre.**

Por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal.

BOE de 9 de noviembre de 2010.

Corrección erratas BOE 26 de 11 de febrero de 2011.

Modificada por Orden FOM/679/2015, de 9 de abril, BOE de 20 de abril de 2015.

Modificada por Orden FOM/1613/2016, de 4 de octubre, BOE de 8 de octubre de 2016.

**Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre.**

Por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento.

BOE 23 de diciembre de 2010.

**Orden FOM/2814/2012, de 28 de diciembre.**

Por la que se aprueba la relación del personal de la Entidad Pública Empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE) que se integra en las entidades RENFE-Operadora y Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

BOE de 31 de diciembre de 2012.

**Orden FOM/2818/2012, de 28 de diciembre.**

Por la que se fijan los criterios de segregación de activos y pasivos de la Entidad Pública Empresarial Ferrocarriles Españoles de Vía estrecha (FEVE) entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) y RENFE-Operadora.

BOE de 31 de diciembre de 2012.

## Normativa Estatal

### Órdenes Ministeriales

#### **Orden ECD/101/2013, de 23 de enero.**

Por la que se establece el currículo del ciclo formativo de grado medio correspondiente al título de Técnico en Mantenimiento de Material Rodante Ferroviario.  
BOE de 1 de febrero de 2013.

#### **Orden FOM/1403/2013, de 19 de julio.**

Sobre servicios de transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística.  
BOE de 25 de julio de 2013.

#### **Orden FOM/2438/2013, de 27 de diciembre.**

Por la que se aprueba la relación del personal de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias que se integra en la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad.  
BOE de 28 de diciembre de 2013.

#### **Orden PRE/2443/2013, de 27 de diciembre.**

Por la que se determinan los activos y pasivos de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias que pasan a ser titularidad de la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad.  
BOE de 28 de diciembre de 2013.  
Resolución de 27 de marzo de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.  
BOE 28 de marzo de 2014.

#### **Orden FOM/167/2015, de 6 de febrero.**

Por la que se regulan las condiciones para la entrada en servicio de subsistemas de carácter estructural, líneas y vehículos ferroviarios.  
BOE de 10 de febrero de 2015.

#### **Orden FOM/189/2015, de 11 de febrero.**

Por la que se desarrollan principios básicos de aplicación de incentivos en el sistema de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, establecidas en el Art. 73 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.  
BOE de 12 de febrero de 2015.

#### **Orden FOM/710/2015, de 30 de enero.**

Por la que se aprueba el catálogo de líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General.  
BOE de 23 de abril de 2015.

#### **Orden FOM/1630/2015, de 14 de julio.**

Por la que se aprueba la "Instrucción ferroviaria de gálibos".  
BOE de 4 de agosto de 2015.

#### **Orden FOM/1631/2015, de 14 de julio.**

Por la que se aprueba la Instrucción para el proyecto y construcción de obras ferroviarias IF-3. Vía sobre balasto. Cálculo de espesores de capas de la sección transversal.  
BOE de 4 de agosto de 2015.

#### **Orden FOM/1977/2015, de 29 de septiembre.**

Sobre procedimiento de licitación para el otorgamiento del título habilitante para la realización del transporte ferroviario de viajeros previsto en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 13 de junio de 2014, por el que se determina el número y vigencia de títulos habilitantes para la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros en régimen de concurrencia en determinadas líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General.  
BOE de 30 de septiembre de 2015.

#### **Orden FOM/1613/2016, de 4 de octubre.**

Por la que se modifica la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal.  
BOE de 8 de octubre de 2016

#### **Orden FOM/2015/2016, de 30 de diciembre.**

Por la que se aprueba el Catálogo Oficial de Señales de Circulación Ferroviaria en la Red Ferroviaria de Interés General.  
BOE de 19 de enero de 2017.

## Normativa Estatal

### Resoluciones del Ministerio de Fomento

**Resolución de 10 de julio de 2009, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.**

Por la que se aprueba la "Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Locomotoras".  
BOE de 13 de agosto de 2009.

Corrección de errores en BOE de 1 de diciembre de 2009.

**Resolución de 10 de julio de 2009, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.**

Por la que se aprueba la "Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Vagones".  
BOE de 14 de agosto de 2009.

Corrección de errores en BOE de 3 de diciembre de 2009.

**Resolución de 10 de julio de 2009, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.**

Por la que se aprueba la "Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Unidades Autopropulsadas".  
BOE de 15 de agosto de 2009.

Corrección de errores en BOE de 3 de diciembre de 2009.

**Resolución de 10 de julio de 2009, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.**

Por la que se aprueba la "Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Coches".  
BOE de 17 de agosto de 2009.

Corrección de errores en BOE de 3 de diciembre de 2009.

**Resolución de 10 de julio de 2009, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.**

Por la que se aprueba la "Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Material Rodante Auxiliar".  
BOE de 19 de agosto de 2009.

Corrección de errores en BOE de 4 de diciembre de 2009.

**Resolución de 22 de marzo de 2010, de la Dirección General de Transporte Terrestre.**

Por la que se publica el Acuerdo de Consejo de Ministros de 5 de marzo de 2010, por el que se adapta a la situación actual del transporte ferroviario el reglamento (CE) n° 1371/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros por ferrocarril.

BOE de 1 de mayo 2010.

**Resolución de 2 de junio de 2010, del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.**

Por la que se crea la Sede Electrónica del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

BOE de 5 de octubre de 2010.

**Resolución de 24 de noviembre de 2010, del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.**

Por la que se crea el Registro Electrónico del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

BOE de 27 de diciembre de 2010.

**Resolución de 29 de julio de 2011, de la Subsecretaría del Ministerio de Fomento.**

Por la que se establece el procedimiento para la presentación de la autoliquidación y las condiciones para el pago por vía telemática de diversas tasas correspondientes al Ministerio de Fomento.

BOE de 16 de julio de 2011.

## Normativa Estatal

### Resoluciones del Ministerio de Fomento

**Resolución de 11 de junio de 2013, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.**

Por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por el que se acuerda aprobar la Resolución de fecha 31 de mayo de 2013, del Presidente de Adif sobre delegación de competencias. BOE de 25 de junio de 2013.

**Resolución de 11 de junio de 2013, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.**

Por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por el que se delegan determinadas competencias en el Presidente de Adif y en órganos internos de la Entidad. BOE de 25 de junio de 2013.

**Resolución de 28 de enero de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.**

Por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración de Adif -Alta Velocidad, por el que se acuerda encomendar la realización de determinadas tareas a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) BOE de 11 de febrero de 2014.

**Resolución de 28 de enero de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.**

Por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración de ADIF-Alta Velocidad, sobre creación, composición y funciones de la Mesa de Contratación para los contratos del ámbito de competencia del Consejo de Administración de la entidad. BOE de 13 de febrero de 2014.

**Resolución de 28 de enero de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.**

Por la que se publica la Resolución de 31 de diciembre de 2013, del Presidente de ADIF-Alta Velocidad, por la que se establece la composición y funciones de la Mesa de Contratación para los contratos del ámbito de su competencia. BOE de 13 de febrero de 2014.

**Resolución de 3 de abril de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.**

Por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se encomienda la realización de determinadas tareas a la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad. BOE de 26 de abril de 2014.

**Resolución de 3 de abril de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.**

Por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración de ADIF- Alta Velocidad, por la que se encomienda la realización de determinadas tareas a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. BOE de 26 de abril de 2014.

**Resolución de 27 de junio de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.**

Por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 13 de junio de 2014, por el que se determina el número y vigencia de los títulos habilitantes para la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros en régimen de concurrencia en determinadas líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General. BOE de 4 de julio de 2014.

**Resolución de 5 de noviembre de 2015, de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.**

Por la que se publican la Especificación Técnica de material rodante de ancho métrico y la Norma Básica de Seguridad del Material. BOE de 26 de noviembre de 2015.

**Resolución de 23 de diciembre de 2015, de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.**

Por la que se establecen los itinerarios formativos básicos y la carga lectiva mínima de los programas formativos para las habilitaciones de personal ferroviario, a impartir en los centros homologados de formación de personal ferroviario. BOE de 27 de enero de 2016

## Normativa Básica de Circulación de Aplicación en Adif

Respecto a la Normativa Básica de Circulación, serán de aplicación sus respectivas ediciones vigentes. Para mantener esta información actualizada consultar con la Dirección de Seguridad en la Circulación de Adif.

### Normas Generales

Reglamento de Circulación Ferroviaria, (RCF).  
Aprobado mediante Real Decreto 664/2015, de 17 de julio.  
BOE de 18 de julio de 2015.

Una vez que finalice el período transitorio, fijado en el apartado quinto de la disposición transitoria única del RD 664/2015, de 17 de julio, quedarán derogadas las siguientes normas hasta entonces aplicables en materia de seguridad en el tráfico ferroviario:

- Reglamento General de Circulación de RENFE, (RGC).
- Normas Específicas de Circulación (NEC) aplicables a la línea Madrid-Sevilla.
- Prescripciones Técnicas y Operativas de Circulación y Seguridad, (PTO) correspondientes al tramo Madrid-Zaragoza de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Figueras, Versión 2.
- Reglamento de Circulación de Trenes de FEVE.

Por otra parte, en virtud de lo dispuesto en el apartado tres de la disposición derogatoria única, quedarán derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en el dicho real decreto.

Por consiguiente, la documentación reglamentaria complementaria a las normas que quedarán derogadas, está sometida a un proceso de adaptación con objeto de posibilitar el desarrollo del Reglamento Circulación Ferroviaria, (RCF) y determinar con precisión las condiciones de operación de la infraestructura ferroviaria. Como consecuencia de dicho proceso de adaptación, la documentación complementaria citada pasará a uno de los siguientes estados:

- a) Integración en el propio RCF.
- b) Actualización en un documento reglamentario nuevo.
- c) Regulación en procedimientos o documentos internos de los SGS del administrador de infraestructura ferroviarias o las Empresas Ferroviarias.
- d) Regulación al margen del RCF por tratar aspectos sin vínculo con él.
- e) Derogación, al estar regulado su contenido en la normativa ferroviaria nacional o comunitaria.
- f) Derogación definitiva por obsolescencia técnica o normativa.

En base al criterio del apartado b) anterior, la documentación reglamentaria básica, complementaria al Reglamento de Circulación Ferroviaria, estará compuesta por los documentos siguientes:

- Consignas Serie C
- Consignas Serie CO (Tramos fronterizos)
- Consignas Serie TE (Transportes Excepcionales)
- Documentación Horario de Trenes

No obstante, teniendo en cuenta lo dispuesto en el apartado tres de la disposición derogatoria única, y habida cuenta, de que en el nuevo marco normativo regulado en el RCF y los SGS de los AI y las EF, algunos documentos que establecían normas y procesos operativos vigentes para la circulación de trenes y maniobras aplicando la reglamentación anterior, no han sido integrados en su totalidad en el nuevo escenario reglamentario, podrán seguir aplicándose hasta que se complete el proceso de adaptación normativa, siempre que no se opongan a los criterios del RD 664/2015, por el que se aprobó el RCF.

La documentación reglamentaria de circulación, actualizada en cada momento, se encuentra disponible a través de la aplicación informática RGD (Registro General de Documentos Reglamentarios).

Se deberá tener en cuenta, como documentación de referencia, el resto de normativa legal o reglamentaria que sea de aplicación.

El administrador de infraestructura ferroviarias tendrá a disposición de las EE.FF. y Candidatos Habilitados una copia de la normativa técnica referenciada y facilitará una reproducción de la misma al precio estricto de coste.



# ANEXO F

## GLOSARIO: ACRÓNIMOS Y DEFINICIONES

Acrónimos	
AESF	Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria
ASFA	Anuncio de Señales y Frenado Automático
ATP	Automatic Train Protection
BA	Bloqueo Automático
BAB	Bloqueo Automático Banalizado
BAD	Bloqueo Automático de Vía Doble
BAU	Bloqueo Automático de Vía Única
BCA	Bloqueo de Control Automático
BLA	Bloqueo de Liberación Automática
BSL	Bloqueo de Señalización Lateral
BT	Bloqueo Telefónico
CE	Comisión Europea
CNMC	Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia
CIAF	Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios
CTC	Control de Tráfico Centralizado
DGTT	Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Fomento
DR	Declaración sobre la Red
EF / EE. FF.	Empresa Ferroviaria / Empresas Ferroviarias
ETH	Especificaciones Técnicas de Homologación
ETI	Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad

Acrónimos	
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ETCS	European Train Control System
GC	Gestor de Capacidades
GSM-R	Group Special Mobile for Railways
H24	Centro de Gestión de Red H24
LSF	Ley del Sector Ferroviario
LZB	Linien Zug Beeinflussung
NEC	Normas Específicas de Circulación
OSS	One Stop Shop (Ventanilla Única)
PAT	Plan Alternativo de Transporte
PITVI	Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda
PM	Puesto de Mando
RCF	Reglamento de Circulación Ferroviaria
REF	Registro Especial Ferroviario
RFIG	Red Ferroviaria de Interés General
RNE	Rail Net Europe
RSF	Reglamento del Sector Ferroviario
SIGES	Sistema de Gestión de Trenes Especiales
SIPSOR	Sistema Informático de Petición de Surcos Ocasionales y Regulares
TEN-T/RTE-T	Trans European Network-Transport/ Red Transeuropea de Transporte
TERFN	Trans European Rail Freight Network (Red Transeuropea de Transporte de Mercancías)
UE	Unión Europea
UIC	Unión International de Chemins de Fer

## Definiciones

**Acuerdo Marco:** Acuerdo celebrado entre el administrador de infraestructuras ferroviarias y un Candidato, por un periodo de vigencia superior al del Horario de Servicio, en el que se establecen las características de la capacidad de infraestructura solicitada y ofrecida al Candidato, el procedimiento para satisfacer sus legítimas necesidades comerciales sin mermar los derechos de los demás Candidatos y en el que se podrán establecer las pautas de colaboración para la mejora de la calidad de los servicios ofrecidos.

**Adjudicación de Capacidad:** Es la asignación por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias de aquellas franjas horarias a los correspondientes Candidatos con el fin de que un tren pueda circular entre dos puntos, durante un periodo determinado.

**Agencia Ferroviaria Europea / European Railway Agency (AFE / ERA):** Agencia creada por la UE, con el objetivo de aproximar progresivamente las normas técnicas y de seguridad nacionales en los Estados miembros y fijar objetivos de seguridad comunes a todos los ferrocarriles europeos.

**Agrupación Empresarial Internacional:** cualquier asociación de, al menos, dos empresas ferroviarias establecidas en Estados miembros de la Unión Europea distintos, con el fin de prestar servicios de transportes internacionales entre Estados miembros.

**Ajuste de servicio:** Fecha establecida por el administrador de infraestructuras ferroviarias para la adecuación del Plan de Transporte.

**Ajuste de servicio concertado:** Ajuste de servicio en el que se introducen las modificaciones generalizadas al Plan de Transporte.

**Ajuste de servicio mensual:** Ajuste de servicio limitado del Plan de Transportes de los Operadores. Se establece habitualmente uno al mes. Tiene unas condiciones de modificación y creación de surcos más restrictivas.

**Anuncio de trenes:** Declaración formal por parte de las EE. FF. de los días concretos de circulación de los trenes.

**Apeadero:** Infraestructura ferroviaria para la subida y bajada de viajeros.

**Autoridad Responsable de la Seguridad:** Es el organismo nacional encargado de las funciones relativas a la seguridad en la circulación ferroviaria o cualquier organismo binacional al que los Estados miembros hayan encomendado dichas funciones para garantizar un régimen unificado de seguridad en relación con la infraestructura transfronteriza especializada.

**Autorización de circulación de vehículos ferroviarios:** La realización de las pruebas, ensayos o traslados en la Red Ferroviaria de Interés General exigirá que el vehículo ferroviario con el que se realicen cuente con una autorización provisional de circulación otorgada por el administrador de infraestructuras ferroviarias. El solicitante deberá comunicar a la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria las oportunas autorizaciones provisionales de circulación

**Autorización de Transporte Excepcional:** Es un documento establecido por la CPCTE, presidida por la Dirección de Seguridad en la Circulación, en la que, derivadas del Estudio de Viabilidad, se establecen las condiciones de transporte y las prescripciones de circulación que se deberán cumplir en el transcurso del mismo. Caso de ser necesario, se podrá determinar, entre otras prescripciones, la necesidad de personal de acompañamiento de vía, electrificación u otros.

**Banda de Mantenimiento:** Reserva de la capacidad de vía necesaria para el mantenimiento ordinario de la infraestructura.

**Bloqueo:** Sistema o proceso cuyo objetivo es garantizar que los trenes que circulen por la misma vía y en el mismo sentido, lo hagan separados a una distancia que impida su alcance, y que cuando un tren circule por una vía, no circule otro en sentido contrario por la misma vía.

**Calendario de Adjudicación de Capacidad:** Calendario de plazos que deberá seguir una EF o Candidato Habilitado para solicitar la adjudicación de Capacidad de infraestructura.

**Candidatos:** Las empresas ferroviarias y las agrupaciones empresariales internacionales que constituyan dichas empresas. Asimismo, las Administraciones públicas con competencias en materia de transporte ferroviario que tengan interés de servicio público en la adquisición de capacidad o los consignatarios, los cargadores y aquellas empresas transportistas y operadores de transporte que, sin tener la consideración de empresas ferroviarias, tengan interés comercial en la adquisición de capacidad.

**Cantón:** Se define como cantón de bloqueo a la parte de vía o de cada una de las vías en la que en condiciones normales de circulación, no puede haber más de un tren de forma simultánea. En función del sistema de bloqueo, puede estar comprendido entre dos estaciones colaterales o dos señales o pantallas de bloqueo.

**Capacidad de Infraestructura:** la capacidad para programar las franjas ferroviarias solicitadas para un segmento de la infraestructura durante un periodo determinado.

**Cargadero:** Infraestructura ferroviaria de titularidad pública o privada, consistente en una instalación de vías para la carga, descarga y estacionamiento de vagones con enlace a una línea mediante una o más agujas de plena vía (o a una terminal de transporte de mercancías), que sirve para complementar la Red Ferroviaria de Interés General.

**Centro de Gestión de Red H24:** Área de Adif cuya función principal es la coordinación de la gestión del tráfico ferroviario con las diferentes Delegaciones de Circulación y Centros de Regulación y Control de la Red de Alta Velocidad. Así como facilitar a las EE.FF. soluciones alternativas ante cambios en la programación de sus tráficos, y cualquier otra solución que ayude a mantener la regularidad y normalidad en sus circulaciones. También y si las condiciones de explotación lo requieren, establecerá planes alternativos de transporte ante las diferentes contingencias e incidencias que se presentan en la Red.

**Certificado de Seguridad:** El certificado de seguridad acredita que la empresa ferroviaria ha establecido un sistema propio de gestión de la seguridad y está en condiciones de cumplir los requisitos sobre sistemas de control, circulación y seguridad ferroviaria, sobre conocimientos y requisitos de su personal relacionado con la seguridad de la circulación ferroviaria y sobre características técnicas del material rodante que utilizará y de las condiciones de su mantenimiento, con objeto de controlar los riesgos y operar en la red de manera segura.

**CIS (Charging Information System):** Sistema de Información Tarifario para la Red ferroviaria Europea que usa Rail Net Europe.

**Comisiones TOC:** Son las que definen y acuerdan la programación de actuaciones y obras en la infraestructura que afecten de modo permanente a la circulación de trenes y circunstancias que han de ser contempladas en los surcos que se asignen a los operadores. Están compuestas por personal de Adif de mantenimiento de infraestructura, construcción de infraestructura y Circulación.

**Coordinación:** El procedimiento mediante el cual el Gestor de Capacidades y los Candidatos intentan resolver situaciones de conflicto de solicitudes de capacidad de infraestructura.

**Declaración sobre la Red (DR):** Documento donde se exponen las características de la infraestructura puesta a disposición de las EE.FF. y las condiciones de acceso a la misma. Detalla las normas generales, plazos, procedimientos y criterios relativos a los sistemas de Cánones y adjudicación de capacidad. Contiene, asimismo, cualquier otra información que pueda ser necesaria para cursar una solicitud de Capacidad de infraestructura.

**Empresa Ferroviaria (EF):** Son empresas ferroviarias las entidades, titulares de una licencia de empresa ferroviaria, cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de viajeros o de mercancías por ferrocarril, en los términos establecidos en la LSF. Las empresas ferroviarias deberán, en todo caso, aportar la tracción. Se consideran, asimismo, empresas ferroviarias aquellas que aporten exclusivamente la tracción.

**Entidad encargada del mantenimiento:** Entidad encargada del mantenimiento de vehículos ferroviarios, registrada como tal en el Registro Especial Ferroviario y que asume la responsabilidad de las siguientes funciones de mantenimiento: gestión, desarrollo del mantenimiento, gestión del mantenimiento de la flota, y ejecución del mantenimiento.

**Especificaciones Técnicas de Homologación (ETH):** Conjunto de normas técnicas, requisitos y condiciones que, en materia de seguridad, fiabilidad, compatibilidad técnica, salubridad, protección del medioambiente y, en su caso, interoperabilidad, debe cumplir todo vehículo ferroviario para poder obtener las autorizaciones de puesta en servicio y de circulación.

**Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETI):** Una especificación adoptada con arreglo a la normativa comunitaria de la que es objeto cada subsistema o parte de subsistema, con vistas a satisfacer los requisitos esenciales y garantizar la interoperabilidad del sistema ferroviario.

**Explanación:** La franja de terreno en la que se ha modificado la topografía natural del suelo y sobre la que se construye la línea férrea, se disponen sus elementos funcionales y se ubican sus instalaciones.

**Explotador de la instalación de servicio:** La entidad privada o pública responsable de la gestión de una o varias de las instalaciones de servicio especificadas en el artículo 42 de la LSF, o de la prestación a empresas ferroviarias de uno o varios de los servicios complementarios y auxiliares definidos en la LSF.

**Franja horaria:** La Capacidad de infraestructura necesaria para que un tren circule entre dos puntos en un periodo de tiempo determinado.

**Gestor de Capacidades (GC):** Departamento de Adif que tiene encomendada la planificación y adjudicación de capacidad en la RFIG administrada por Adif y por Adif-Alta Velocidad, al cual remiten los candidatos las solicitudes de capacidad de infraestructura. En Adif se enmarca en la Subdirección de Planificación y Gestión de Capacidad de la Dirección de Planificación y Gestión de la Red de Adif.

**GTRENES:** Aplicación de Adif, orientada a la gestión de trenes en cuanto a sus composiciones y características, así como a las alteraciones que sufran en su recorrido según el plan de transportes en periodos inferiores a un día. Está disponible para todas las EE.FF., telemáticamente mediante protocolos de conexión segura.

**Habilitación:** Documento que faculta al titular de la misma para ejercer unas funciones cuya capacidad para desempeñarlas ha sido acreditada mediante la superación de una formación reglada, conforme al RD 664/2015 RCF.

**Habilitaciones de un Centro de Mantenimiento:** Autorización otorgada por el administrador de infraestructuras ferroviarias que faculta a un centro de mantenimiento de material rodante titular de la misma para realizar cada intervención de mantenimiento o conjunto de operaciones de mantenimiento sobre un determinado tipo o clase de vehículo ferroviario.

**Homologación de un Centro de Mantenimiento:** Autorización otorgada por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria a un centro de mantenimiento de material rodante ferroviario en la que se refleja que cumple las condiciones reglamentarias, técnicas y operativas exigidas para poder ejercer su actividad.

**Horario de Servicio:** Documento en el que se incluye el conjunto de todos los datos que determinan los movimientos planificados de trenes y material rodante que tendrán lugar sobre una determinada infraestructura, en el periodo al que dicho Horario de Servicio se refiere.

**Infraestructura Congestionada:** El tramo de infraestructura para el cual no puede atenderse plenamente la demanda de capacidad de infraestructura durante determinados periodos, ni siquiera tras coordinación de las distintas solicitudes de Capacidad.

**Itinerario:** Recorrido que realiza un tren, cuando se puede ir por distintas líneas, de un origen a un destino.

**Licencia de Empresa Ferroviaria:** Autorización concedida por un Estado a una empresa a la que se reconoce su condición de empresa ferroviaria, condición que puede estar limitada a la prestación de determinados tipos de servicios de transporte.

**Línea:** Parte de la infraestructura ferroviaria que une dos puntos determinados y que está integrada por los siguientes elementos: plataformas de la vía, superestructura de vía (que incluye el balasto y el material de vía, como traviesas, sujeciones, carriles, desvíos y aparatos), obras civiles, como puentes, pasos superiores, viaductos y túneles, todas las instalaciones de electrificación (incluyendo postes, líneas área de contacto, centros de transformación y subestaciones eléctricas) e instalaciones de seguridad, de señalización y de telecomunicación de la vía y elementos que permiten el alumbrado. No se consideran incluidos en el concepto de línea, las estaciones de transporte de viajeros y terminales de transporte de mercancías u otros edificios o instalaciones de atención al viajero.

**Línea especializada:** Declaración que atañe a determinados tramos de la red en los que el administrador de infraestructuras ferroviarias prioriza un tipo de tráfico concreto en ciertos periodos horarios.

**Mallas:** Sistema informático de Adif para la programación de las capacidades.

**Maniobra:** Movimiento consistente en: - Agregar o segregar vehículos de un tren - Formar o descomponer un tren - Clasificar los vehículos o cortes de material - Desplazar un tren o vehículos por la misma vía o de una a otra dentro de los límites de maniobras. - Realizar los movimientos necesarios para el cambio de ancho en los trenes cuya tecnología lo admite, en los cambiadores de ancho.

**Manual de Capacidades:** Documento complementario a la DR en el que se detallan las normas específicas de asignación de capacidades aplicables en cada línea de la red.

**Material Rodante Auxiliar:** Se considera material rodante auxiliar aquellos vehículos ferroviarios que están específicamente habilitados para las tareas de supervisión, reconocimiento y mantenimiento de la vía y de sus instalaciones fijas, incluyéndose, entre otros, la maquinaria de vía y los vehículos ferrocarril-carretera (bimodales), así como los destinados a trenes taller y de socorro.

**Mercancías peligrosas:** Son los materiales y objetos cuyo transporte está prohibido por el RID (regulación internacional sobre el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril) o se autoriza únicamente en determinadas condiciones, ya que son sustancias / artículos que tienen propiedades peligrosas que pueden causar lesiones a las personas, y daños al medio ambiente, la propiedad y otros bienes, a menos que se manejen correctamente durante el transporte - incluido el movimiento, carga, descarga, almacenamiento y otras manipulaciones. Por ejemplos materias y objetos explosivos, gases, líquidos inflamables, sustancias tóxicas, materiales radiactivos.

**Organismos de Certificación:** Entidades acreditadas por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC) conforme a las normas armonizadas de la serie UNE 66500 (EN 45000), encargadas de validar el cumplimiento de las ETH por el material rodante.

**Organismo Notificado:** El encargado de evaluar la conformidad o la idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad o de tramitar el procedimiento de verificación «CE» de los subsistemas.

**PCS (Path Coordination System):** Aplicación web que RNE pone a disposición de los Administradores de infraestructura, Organismos de Adjudicación de Capacidad y Candidatos que gestiona y coordina los procesos para la Adjudicación de Capacidad.

**Plan Alternativo de Transporte (PAT):** Variación temporal de la planificación básica o principal a un Candidato por el administrador de infraestructuras ferroviarias en una línea concreta, debido a incidencias en el tráfico o a las variaciones importantes en la Capacidad de vía, aún de manera programada (obras, por ejemplo).

**Plan de Aumento de Capacidad:** Son las medidas que, acompañadas de un calendario de aplicación, se proponen para mitigar las limitaciones de Capacidad que hayan motivado la calificación de un tramo como infraestructura congestionada.

**Plan de Contingencias:** Es el elaborado por el administrador de infraestructuras ferroviarias que contiene la relación de las Administraciones, los organismos y los órganos públicos que deben ser informados en caso de incidente importante o de perturbación grave del tráfico ferroviario. Deberá adecuarse a lo establecido en la legislación estatal sobre protección civil, y tomar en consideración las competencias autonómicas en la materia.

**Plan de Mantenimiento de un Vehículo Ferroviario:** Documento que recoge el conjunto de operaciones de mantenimiento que definen cada una de las intervenciones de mantenimiento que deben realizarse sobre un vehículo ferroviario y la frecuencia con que éstas han de efectuarse durante toda su vida útil para conservar, en el estado requerido durante su validación, las características técnicas que, en materia de seguridad, fiabilidad, compatibilidad técnica, salubridad, protección medioambiental y, en su caso, interoperabilidad, les fueron exigidas conforme a lo dispuesto en las ETH.

**Plan de Transporte (PT):** Conjunto de operaciones planificadas de manera estable por una EF u otros Candidatos, encaminadas a la prestación de servicios de transporte, asociadas a una asignación de surcos y de recursos técnicos y humanos.

**Puesto de Mando (PM):** Departamento específico de Adif encargado de la gestión y regulación del tráfico en tiempo real.

**Rail Net Europe (RNE):** Es la organización europea que tiene como fin asignar capacidad para toda clase de tráfico ferroviario internacional de un modo rápido y eficaz, de acuerdo con las leyes y reglamentos nacionales y de la Unión Europea.

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

**Registro Especial Ferroviario (REF):** Tiene por objeto la inscripción, de oficio, de las entidades y personas físicas y jurídicas cuya actividad esté vinculada al sector ferroviario y requieran, para su ejercicio, de la correspondiente licencia de empresa ferroviaria o de un título habilitante, de conformidad con lo dispuesto en la Ley del Sector Ferroviario, en el Reglamento y en las demás normas de desarrollo. Entre las funciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria se encuentra la de organizar y gestionar este registro.

Se inscribirán, asimismo, en el Registro Especial Ferroviario las Administraciones Públicas con atribuciones en materia de prestación de servicios de transporte que manifiesten su interés por solicitar la Adjudicación de Capacidad de Infraestructura necesaria para la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario.

**Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF):** Documento que establece las normas de circulación sobre la RFIG y las condiciones necesarias para la circulación de los trenes, incorporando los principios que rigen la organización de la circulación, el vocabulario técnico básico, los documentos de uso obligatorio, el significado de las señales, las reglas que deben cumplirse para la circulación de trenes por la RFIG, su entrada, salida y paso por estaciones, tipos de bloqueo y enclavamientos, normas para la composición y frenado de trenes, forma de realización de maniobras, etc.

**Reglamento sobre Seguridad en la Circulación de la Red Gestionada por Adif:** Se desarrolla en el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, publicado en BOE de 7 de julio de 2007. Actualizado el Anexo 1, Indicadores comunes de Seguridad mediante Real Decreto 918/2010, de 16 de julio, publicado en BOE de 5 de agosto de 2010. Modificado el apartado de entidad encargada de mantenimiento por Real Decreto 641/2011 de 9 de mayo.

**Servicio Internacional de Transporte de Mercancías:** Cualquier servicio de transporte en que el tren cruce, al menos, una frontera de un Estado miembro y cuyo principal objeto sea transportar mercancías entre estaciones situadas en Estados miembros distintos. El tren puede componerse o dividirse, o ambas cosas, y las distintas secciones tener diferentes orígenes y destinos, siempre que todos los vagones crucen, al menos, una frontera.

**Servicio Internacional de Transporte de Viajeros:** Cualquier servicio de transporte en que el tren cruce, al menos, una frontera de un Estado miembro y cuyo principal objeto sea transportar viajeros entre estaciones situadas en Estados miembros distintos. El tren puede componerse o dividirse, o ambas cosas, y las distintas partes pueden tener diferentes orígenes y destinos, siempre que todos los coches crucen, al menos, una frontera.

**Sistema de Gestión de Trenes Especiales (SIGES):** Es el sistema informático que gestiona las peticiones de los surcos inmediatos. Estos surcos se solicitan normalmente con menos de un día de antelación y por causas excepcionales. Está disponible para todas las EE.FF., telemáticamente mediante protocolos de conexión segura.

**Sistema Informático de Petición de Surcos Ocasionales y Regulares (SIPSOR):** Es el sistema informático que Adif pone a disposición de las EE.FF. y demás Candidatos Habilitados en el proceso de adjudicación de la capacidad, para la solicitud de los surcos regulares (SERVITREN) y los surcos ocasionales (TRENDIA).

**Surco:** La capacidad de infraestructura necesaria para que un tren circule entre dos puntos en un periodo de tiempo determinado.

**TIS (Train Information System):** Aplicación Web fácil de usar que permite una supervisión del tráfico ferroviario europeo vía Internet, proporcionando información en tiempo real de forma centralizada.

**Tramo:** Parte significativa de una línea ferroviaria.

**Ventanilla Única / One Stop Shop (OSS):** Punto de contacto, en el ámbito nacional, que ponen los administradores de infraestructura a disposición de los Candidatos para solicitar información y capacidad para el acceso a la infraestructura en todas las redes integradas.

**NOTA:** los terminos del glosario son sólo para fines de información; las definiciones son de carácter general y no es legalmente vinculante.





# ANEXO G

## CATÁLOGO DE EJES Y LÍNEAS DE LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL

Forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General de titularidad de Adif Alta Velocidad las siguientes líneas y tramos, ordenadas por ejes:

Línea	Origen	Destino	Ancho de Vía (mm)	Electrificación
<b>Eje 03 Madrid Chamartín - Valencia - San Vicente de Calders</b>				
600	VALENCIA-ESTACIÓ DEL NORD	S. VICENÇ DE CALDERS (hasta Vandellós)	1668	3 KV CC
<b>Eje 04 Alcázar de San Juan - Córdoba - Sevilla - Cádiz</b>				
426	GRANADA (desde Km. 86,520)	FUENTE DE PIEDRA (hasta Km. 59,560)	1668	NO
520	CIUDAD REAL (desde Mérida)	BADAJOS	1668	NO
<b>Eje 05 Madrid Atocha - Cáceres - Valencia de Alcántara</b>				
500	BIF. PLANETARIO (desde Monfragüe)	VALENCIA DE ALCÁNTARA (hasta Cáceres)	1668	NO
510	ALJUCÉN	CÁCERES	1668	NO
530	MONFRAGÜE	PLASENCIA	1668	NO
532	MONFRAGÜE- AGUJA KM. 255,4	MONFRAGÜE- AGUJA KM. 4,4	1668	NO
<b>Eje 06 Venta de Baños - León - Ourense - Vigo</b>				
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
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

Línea	Origen	Destino	Ancho de Vía (mm)	Electrificación
<b>Eje 11 Madrid Chamartín - Valladolid - Palencia - León</b>				
072	CTT FUENCARRAL AV	CAMBIADOR MADRID-CHAMARTÍN	1435	25 KV CA
074*	CAMBIADOR MEDINA DEL CAMPO	BIF. MEDINA	1435	25 KV CA
076	CAMBIADOR VALDESTILLAS	BIF. CAMBIADOR VALDESTILLAS	1435	25 KV CA
080	BIF. VENTA DE BAÑOS	MADRID-CHAMARTÍN	1435	25 KV CA
084	LEÓN	BIF. VENTA DE BAÑOS	1435	25 KV CA
158	CAMBIADOR DE VILLAMURIEL	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
<b>Eje 12 Madrid Atocha - Barcelona - Frontera Francia</b>				
050	LÍMITE ADIF - TP FERRO	MADRID-PUERTA DE ATOCHA	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
<b>Eje 13 Madrid Atocha - Levante</b>				
024	YELES AGUJA Km. 34,397	BIF. BLANCALES	1435	25 KV CA
040	BIF. TORREJÓN DE VELASCO	VALENCIA-JOQUIM SOROLLA	1435	25 KV CA
042	BIF. ALBACETE	ALACANT-TERMINAL	1435	25 KV CA
308	ALBACETE- LOS LLANOS	CAMBIADOR ALBACETE	1435	25 KV CA
328	VALENCIA-AV-AGUJA KM. 396,7	CAMBIADOR VALENCIA	1435	25 KV CA

Línea	Origen	Destino	Ancho de Vía (mm)	Electrificación
<b>Eje 14 Madrid Atocha - Toledo / Sevilla Santa Justa / Málaga María Zambrano</b>				
010	MADRID-PUERTA DE ATOCHA	SEVILLA-SANTA JUSTA	1435	25 KV CA
012	MADRID-PUERTA DE ATOCHA	CAMBIADOR ATOCHA	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
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
<b>Eje 16 Olmedo - Medina - Zamora - Ourense - Santiago de Compostela</b>				
190	CAMBIADOR MEDINA AV	MEDINA DEL CAMPO AV	1435	25 KV CA
886	CAMBIADOR DE ZAMORA	ZAMORA	1435	25 KV CA
982	ZAMORA	BIF. MEDINA	1435	25 KV CA

Se han especificado el Origen y Destino de cada una de las líneas en función del sentido PAR de la circulación.

\* Línea 074 Cambiador Medina del Campo a Bifurcación Medina, Línea con Suspensión de la Circulación de Trenes con Servicio Comercial





# ANEXO H

## ESTACIONES DE VIAJEROS

### Características Técnicas

Alacant Terminal							
Vías de Estacionamiento			Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico		Ancho Estándar	Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
9		4	470	526	0,76	0,76	SI (Ancho Ibérico)

Albacete Los LLanos							
Vías de Estacionamiento			Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico		Ancho Estándar	Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
3		4	410	460	0,68	0,76	SI (Ancho Ibérico)

Antequera Santa Ana							
Vías de Estacionamiento			Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico		Ancho Estándar	Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
2		3	282	527	0,75	0,74	NO

Barcelona Sants							
Vías de Estacionamiento			Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico		Ancho Estándar	Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
8		6	465	465	0,68	0,76	SI (Ancho Ibérico)

Cáceres							
Vías de Estacionamiento			Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico		Ancho Estándar	Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
	3		463		0,68 0,53		SI

### Calatayud

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
2		2	360	408	0,68	0,76	SI

### Camp de Tarragona

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
		4		420		0,76	NO

### Castellò de la Plana

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
6			500		0,68 0,55		NO

### Ciudad Real

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
3		2	450	474	0,68 0,55	0,55	SI

### Córdoba Central

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
4		4	520	520	0,72 0,53	0,55	SI

### Cuenca Fernando Zóbel

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
		4		400		0,76	NO

### Figueres Vilafant

Vías de Estacionamiento		Andenes					Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico		Ancho Estándar	Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
		4		600		0,76	SI

### Girona

Vías de Estacionamiento		Andenes					Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico		Ancho Estándar	Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
3		6	447	450	0,40 0,33	0,76	SI

### Granada

Vías de Estacionamiento		Andenes					Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico		Ancho Estándar	Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
	5		373		0,58 0,30		SI

### Guadalajara Yebes

Vías de Estacionamiento		Andenes					Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico		Ancho Estándar	Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
		3		420		0,76	NO

### León

Vías de Estacionamiento		Andenes					Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico		Ancho Estándar	Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
2		2	483	483	0,76	0,76	SI

### LLeida Pirineus

Vías de Estacionamiento		Andenes					Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico		Ancho Estándar	Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
3		3	445	563	0,68	0,76	SI

### Madrid Chamartín

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
15		6	531	518	0,68	0,76	SI (Ancho Ibérico)

### Madrid Puerta de Atocha

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
		15		512		0,76	NO

### Málaga María Zambrano

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
5		5	350	410	0,76	0,76	SI

### Murcia del Carmen

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
	4		686		0,62 0,55		SI

### Ourense

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
6			262		0,68 0,50		SI

### Palencia

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
1		2	700	700	0,68	0,76 0,68	SI

### Pontevedra

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
5			400		0,68		SI

### Puente Genil Herrera

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
		2		440		0,76	NO

### Puertollano

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
3		2	576	576	0,68 0,57	0,57	SI

### Requena-Utiel

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
		2		400		0,76	NO

### San Sebastián- Donostia

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
5			460		0,55 0,47		SI

### Santiago de Compostela

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
5			484		0,68 0,55		SI

### Segovia-Guiomar

Vías de Estacionamiento		Andenes					Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico		Ancho Estándar	Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
		4		350		0,76	NO

### Sevilla Santa Justa

Vías de Estacionamiento		Andenes					Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico		Ancho Estándar	Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
6		6	477	477	0,68 0,55	0,55	SI

### Toledo

Vías de Estacionamiento		Andenes					Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico		Ancho Estándar	Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
		3		430		0,76	NO

### Valencia Joaquín Sorolla

Vías de Estacionamiento		Andenes					Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico		Ancho Estándar	Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
3		6	403	414	0,76	0,76	NO

### Valladolid Campo Grande

Vías de Estacionamiento		Andenes					Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico		Ancho Estándar	Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
4		2	440	500	0,68 0,55	0,55	SI

### Vilagarcía de Arousa

Vías de Estacionamiento		Andenes					Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico		Ancho Estándar	Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar		Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	
3			207		0,68 0,25		SI

### Villanueva de Córdoba

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar	2	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	NO
					250		

### Villena AV

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar	2	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	SI
					400		

### Vigo Urzáiz

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar	5	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	SI
				400		0,76	

### Zamora

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar	3	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	SI
	2			400	400	0,65 0,75	

### Zaragoza Delicias

Vías de Estacionamiento		Ancho Estándar	Andenes				Vías de Apartado y/o Servicio
Ancho Ibérico			Longitud Máxima (metros)		Altura (metros)		
Electrificada	Sin Electrificar	4	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	Ancho Ibérico	Ancho Estándar	SI
4				400	400	0,73 0,68	



# ANEXO I

## TALLERES

### Características Técnicas

C. A.	PROVINCIA	INSTALACIÓN DIRECCIÓN	EMPRESA HABILITADA TIPO DE MATERIAL
ANDALUCÍA	Almería	Centro Especializado en reparación de componentes Almería	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  LOCOMOTORAS DIESEL, AUTOPROPULSADOS DIESEL, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR DIESEL
		Plaza de la Estación s/n. 04006 ALMERÍA	Actren Mantenimiento Ferroviario, S. A.  AUTOPROPULSADOS DIESEL
	Cádiz	Base Mantenimiento Algeciras  Barriada la Perlita. C/ Los Arcos, s/n. 11201 ALGECIRAS	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR, LOCOMOTORAS DIESEL
		Base de Asistencia Técnica Algeciras  Agustín Bálsamo, s/n (Antigua Estación). 11203 ALGECIRAS.	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR VAGONES
		Base Mantenimiento Jerez.  Plaza Estación. 11401 JEREZ DE LA FRONTERA.	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS
	Córdoba	Base Mantenimiento Córdoba Remolcado.  Carretera Palma del Río, km. 5. 14005 CÓRDOBA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR, COCHES VAGONES
		Base de Asistencia Técnica Córdoba.  Carretera Palma del Río, Km. 35 (Complejo Ferroviario El Higuero). 14005 CÓRDOBA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR, VAGONES
		Base Mantenimiento Córdoba Motor.  Carretera Palma del Río, Km. 35 (Complejo Ferroviario El Higuero). 14005 CÓRDOBA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  LOCOMOTORAS DIESEL
		Base Mantenimiento Córdoba Hornachuelos  Carretera Posadas a Palma del Río, Km. 43 - 14740 CÓRDOBA	Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR, VAGONES
			RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR, LOCOMOTORAS DIESEL VAGONES

C. A.	PROVINCIA	INSTALACIÓN DIRECCIÓN	EMPRESA HABILITADA TIPO DE MATERIAL
ANDALUCÍA	Granada	Centro Especializado en Reparación de Componentes Granada  Carretera de Málaga, 16. 18015 GRANADA	Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR, LOCOMOTORAS DIESEL, VAGONES
			RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR, COCHES, LOCOMOTORAS DIESEL, AUTOPROPULSADOS DIESEL, VAGONES
			Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.  AUTOPROPULSADOS DIESEL
	Huelva	Base de Asistencia Técnica Huelva Término.  Polígono la Paz, s/n - Estación Huelva Mercancías. 21007 HUELVA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR ,LOCOMOTORAS DIESEL, VAGONES, COCHES
	Jaén	Base de Asistencia Técnica Linares Baeza  Plaza de las Palmeras, s/n- Estación FF CC 23490 LINARES DE BAEZA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR, VAGONES
	Málaga	Base de Mantenimiento Integral Málaga  Cº de los Prados s/n . 29006 MÁLAGA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  ALTA VELOCIDAD, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/DIESEL, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS/DIESEL, COCHES, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
			RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/DIESEL, AUTOPROPULSADOS ELÉC- TRICOS/DIESEL, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
			Patentes Talgo, S.L.  ALTA VELOCIDAD, COCHES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
			Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A.  ALTA VELOCIDAD
		Base de Mantenimiento Málaga Alta Velocidad  Camino de los Prados - C/ Ucrania. 29006 MÁLAGA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  ALTA VELOCIDAD



C. A.	PROVINCIA	INSTALACIÓN DIRECCIÓN	EMPRESA HABILITADA TIPO DE MATERIAL
ANDALUCÍA	Sevilla	Base de Mantenimiento Sevilla Motor C/ Pueblo Saharaui, 12. 41008 SEVILLA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/DIESEL, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS, COCHES, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Base de Mantenimiento Sevilla Autopropulsado C/ Pueblo Saharaui, 12 41008 SEVILLA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS /DIESEL, COCHES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Base de Asistencia Técnica Majarabique Estación-Mercancías Majarabique. 41300 SAN JOSÉ DE LA RINCONADA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR, COCHES.
		Base de Asistencia Técnica Sevilla -La Negrilla Ronda de la Doctora, s/n. Estación Contenedores Sevilla. 41006 SEVILLA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  VAGONES, COCHES.
		Base Mantenimiento Sevilla Media Distancia C/ Pueblo Saharaui, 12. 41008 SEVILLA	Actren Mantenimiento Ferroviario S. A. AUTOPROPULSADOS DIESEL RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. AUTOPROPULSADOS DIESEL
		Puerto de Sevilla Crta. de la Esclusa s/n, Puerto Oeste - Dársena del Batán - Muelle del Centenario (T. Ferroportuaria). 41011 SEVILLA	Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.  LOCOMOTORAS DIESEL
		ARAGÓN	Zaragoza
Base de Asistencia Técnica Zaragoza Arrabal C/ De la Corbeja Baja, s/n . 50015 ZARAGOZA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  VAGONES		
Self-Rail C/ La Habana, 23. Nave 1. Polígono Industrial Centrovía. 50196 LA MUELA	Self-Rail Ibérica, S.L.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR, VAGONES		
Base Mantenimiento Zaragoza Centro Logístico Ferroviario Zaragoza Plaza. 50190 ZARAGOZA	Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A. LOCOMOTORAS DIESEL Actren Mantenimiento Ferroviario S. A. AUTOPROPULSADOS DIESEL RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/DIESEL, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS/DIESEL, COCHES, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR		

C. A.	PROVINCIA	INSTALACIÓN DIRECCIÓN	EMPRESA HABILITADA TIPO DE MATERIAL
ARAGÓN	Zaragoza	Base Mantenimiento Calatayud Adif Carretera Valencia, s/n 50300 Calatayud	Siderúrgica Requena, S.A. VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
			Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A. VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
			RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. LOCOMOTORAS DIESEL, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
CANTABRIA	Santander	Base Mantenimiento Santander C/ Eduardo Gracia, 4. 39011 SANTANDER	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/DIESEL, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS, COCHES, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Base de Asistencia Técnica Muriedas C/ Hermanos Torre Oruña, s/n Polígono "La Maruca". 39600 MURIEDAS	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES, COCHES
CASTILLA LA MANCHA	Albacete	Centro Especializado en Reparación de Componentes Albacete Carretera del Cementerio, s/n. 02001 ALBACETE	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, VAGONES
		Talleres Jundi, S.L. C/ Federico García Lorca, s/n. Estación FFCC. Edificio Rotonda. 02001 ALBACETE	Talleres Jundi, S.L. MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Base Mantenimiento La Gineta Línea de Alta Velocidad Madrid Levante Km. 312 - 02001 ALBACETE	Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, VAGONES
	Ciudad Real	Base de Asistencia Técnica Puertollano Estación Ferrocarril Refinería Complejo Petroquímico. 13500 PUERTOLLANO	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, LOCOMOTORAS DIESEL, VAGONES
		Base de Asistencia Técnica Alcázar de San Juan Estación Ferrocarril 13600 ALCÁZAR DE SAN JUAN	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. LOCOMOTORAS DIESEL, VAGONES
		Invatra Alcázar S.L. Polígono Industrial Alces Parcelas 2 y 3. 13600 ALCÁZAR DE SAN JUAN	Invatra Alcázar S.L. VAGONES
	Guadalajara	Guinovart Avda. de la Construcción 2, Polígono Industrial Miralcampo Azuqueca de Henares	Agrupación GUINOVART Obras y Servicios Hispania S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Base Mantenimiento BRIHUEGA Carretera Jadraque a Brihuega Km. 5,7 - 19196 Muduex	Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A. VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR

C. A.	PROVINCIA	INSTALACIÓN DIRECCIÓN	EMPRESA HABILITADA TIPO DE MATERIAL
CASTILLA LA MANCHA	Toledo	Base Mantenimiento Integral La Sagra AV  Ctra. Toledo-Aranjuez Km 18,5 45260 VILLASECA DE LA SAGRA	Alstom Transporte, S.A. ALTA VELOCIDAD
			Patentes Talgo, S.L. ALTA VELOCIDAD, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
			Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A. ALTA VELOCIDAD
			Actren Mantenimiento Ferroviario S. A. ALTA VELOCIDAD
			BTREN Mantenimiento Ferroviario, S.A. ALTA VELOCIDAD
			RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. ALTA VELOCIDAD, LOCOMOTORAS DIESEL, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Comasfer, S.L. C/ Juan de la Cierva, 59. Nave 3. Polígono Industrial Torrehierro.. 45600 TALAVERA DE LA REINA	Comasfer, S.L  MATERIAL RODANTE AUXILIAR
Plasser Yuncler Avd. de las Lunas, 9 45529 Yuncler de La Sagra	Plasser Española, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR		
CASTILLA y LEÓN	Burgos	Base Mantenimiento Miranda de Ebro Motor  C/ República Argentina, s/n. 09200 MIRANDA DE EBRO	Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A. LOCOMOTORAS DIESEL
			RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, COCHES, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/DIESEL, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS, VAGONES
		Base Mantenimiento Miranda de Ebro Remolcado  C/Vitoria, s/n. 09200 MIRANDA DE EBRO	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR, COCHES.
		Base de Asistencia Técnica Miranda de Ebro  C/ Estación s/n. 09200 MIRANDA DE EBRO	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  VAGONES
		Base de Asistencia Técnica Villafría  Carretera Urbaceja RíoPico, s/n. 09192 VILLAFRÍA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  VAGONES
		Tecsa Empresa Constructora, S.A.  C/ San Nicolás, 18. 09280 PANCORBO	Tecsa Empresa Constructora, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Vefca, S.L.  C/ Ircio, Parcela R-65 Polígono Industrial de Bayas. 09200 MIRANDA DE EBRO	Vefca, S.L.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR

C. A.	PROVINCIA	INSTALACIÓN DIRECCIÓN	EMPRESA HABILITADA TIPO DE MATERIAL
CASTILLA y LEÓN	León	Base Mantenimiento León Motor C/Babieca, 24-42. 24009 LEÓN	Actren Mantenimiento Ferroviario S. A. LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS /DIESEL RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, COCHES, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/ DIESEL, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS, VAGONES
		Base Mantenimiento León Remolcado C/Prolongación de Gómez Salazar s/n. 24009 LEÓN	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, VAGONES, COCHES.
		Base de Asistencia Técnica León Clasificación C/ General Sanjurjo, s/n. 24009 ARMUNIA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, VAGONES, COCHES.
		Talleres Mecánicos Celada, S.A. C/El Sol, s/n. 24080 LEÓN	Talleres Mecánicos Celada, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, VAGONES
		Talleres Robles Avda. Constitución, 60. 24210 MANSILLA DE LAS MULAS	Talleres Robles S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Taller Central Térmica La Robla Avda. de la central térmica, s/n. 24640 LA ROBLA	BTREN Mantenimiento Ferroviario S. A. LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS
		Centro Especializado en Reparación de Componentes Venta de Baños Avenida de Castilla s/n. 34200 VENTA DE BAÑOS	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/ DIESEL, COCHES, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
	Salamanca	Base Mantenimiento Salamanca C/Fuenteguinaldo, s/n. 37003 SALAMANCA	Erion Mantenimiento Ferroviario S. A. LOCOMOTORAS DIESEL, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
			Actren Mantenimiento Ferroviario S. A. AUTOPROPULSADOS DIESEL RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. LOCOMOTORAS DIESEL, AUTOPROPULSADOS DIESEL, COCHES, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR, MATERIAL HISTÓRICO
			RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES, COCHES
		Base de Asistencia Técnica Salamanca C/Fuenteguinaldo, s/n. 37003 SALAMANCA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES, COCHES
		Base de Asistencia Técnica Fuentes de Oñoro Estación FFCC - Paseo de la Estación s/n. 37480 FUENTES DE OÑORO	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR

C. A.	PROVINCIA	INSTALACIÓN DIRECCIÓN	EMPRESA HABILITADA TIPO DE MATERIAL
CASTILLA y LEÓN	Valladolid	Taller de Medina del Campo Estación Av. Estación 27, 47400 MEDINA DEL CAMPO	G.M.F, S.L.U.  VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Base Mantenimiento Integral Valladolid Paseo de Farnesio, 2. 47013 VALLADOLID	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  ALTA VELOCIDAD, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/ DIESEL, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS/ DIESEL, MATERIAL RODANTE AUXILIAR, VAGONES
		Base Mantenimiento Medina del Campo Estacion Adif Av. Estación 27, 47400 MEDINA DEL CAMPO	Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.  LOCOMOTORAS DIESEL, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Base Mantenimiento Olmedo Adif Carretera Medina del Campo a Olmedo, Km 75 47410 OLMEDO	Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.  VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR.
CATALUÑA	Barcelona	Base Mantenimiento Integral Vilanova Rambla Exposición, s/n. 08800 VILANOVA Y LA GELTRÚ	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS
		Base Mantenimiento Vilanova Autopropulsado Rambla Exposición, s/n. 08800 VILANOVA Y LA GELTRÚ	Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS
		Base Mantenimiento San Andrés Condal Autopropulsado C/ Palomar, 41. 08030 SAN ANDRÉS CONDAL	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS
		Base Mantenimiento Barcelona Can Tunis Motor C/ Motores, s/n. 08040 BARCELONA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR, COCHES, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS /DIESEL VAGONES
		Base Mantenimiento Cornellá C/ Isaac Peral, s/n (Pl. Estación). 08940 CORNELLÁ DE LLOBREGAT	Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.  AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS
		Base Mantenimiento Mataró Muelle Estación FF CC, s/n. 08301 MATARÓ	Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.  AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS
		Base Mantenimiento Montcada Bifurcación, s/n. 08010 MONTCADA Y REXACH	Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.  AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS
		Base Mantenimiento San Andrés Condal Larga Distancia C/ Ferran Junoy s/n. 08030 SAN ANDRÉS CONDAL	Patentes Talgo, S.L.  COCHES, ALTA VELOCIDAD, MATERIAL HISTÓRICO

C. A.	PROVINCIA	INSTALACIÓN DIRECCIÓN	EMPRESA HABILITADA TIPO DE MATERIAL
CATALUÑA	Barcelona	Base Mantenimiento Barcelona Can Tunis Alta Velocidad  C/ Motores, s/n. 08040 BARCELONA	Alstom Transporte, S.A.  LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS, MATERIAL RODANTE AUXILIAR, ALTA VELOCIDAD
			Patentes Talgo, S.L.  COCHES, ALTA VELOCIDAD, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
			Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A.  ALTA VELOCIDAD
			Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.  ALTA VELOCIDAD
		Base Mantenimiento Barcelona Can Tunis Alta Velocidad  C/ Motores, s/n. 08040 BARCELONA	BTREN Mantenimiento Ferroviario, S.A.  ALTA VELOCIDAD
		RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  ALTA VELOCIDAD, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/ DIESEL, VAGONES	
	Girona	Base Mantenimiento Portbou  C/ Fora Riera, s/n. 17497 PORTBOU	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR, COCHES, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/ DIESEL, VAGONES
			RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR, VAGONES, COCHES.
		Base de Asistencia Técnica Portbou Estación FFCC. 17497 PORTBOU	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR, VAGONES, COCHES.
		Transervi Portbou Apartadero de la Estación FF CC 17497 PORTBOU	Transervi  VAGONES
	Taller TP Ferro Llers Ctra. de Llers a Hostalets. GIP-5107 Km 1. 17730 LLERS	GMF, S.L.U.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR	
	Lleida	Taller Puigver de Lleida Urb. Zona 2, l'Estacio, 29. 25153 PUIGVERD DE LLEIDA	Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A.  AUTOPROPULSADOS DIESEL, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/ DIESEL
Base Mantenimiento de Vilanoveta Adif  Terminal de Mercancías Pla de Vilanoveta 25191 Lleida		RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  AUTOPROPULSADOS DIESEL MATERIAL RODANTE AUXILIAR.	
		A.R.M.F.  MATERIAL HISTORICO	
		ALBITREN Mantenimiento y Servicios Industriales, S.A.  AUTOPROPULSADOS DIESEL..	

C. A.	PROVINCIA	INSTALACIÓN DIRECCIÓN	EMPRESA HABILITADA TIPO DE MATERIAL
CATALUÑA	Tarragona	Base Mantenimiento Tarragona Polígono Industrial Entrevías, s/n. 43006 TARRAGONA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  LOCOMOTORAS DIESEL, COCHES, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Base de Asistencia Técnica Polígono Entrevías, s/n. Estación de Clasificación 43006 TARRAGONA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  VAGONES
		Base de Asistencia Técnica Constantí Estación FF CC Mercancías 43120 CONSTANTÍ	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  VAGONES
		GMF Constantí  C/ Irlanda, s/n. Polígono Industrial de Constantí. 43120 CONSTANTÍ	GMF, S.L.U.  LOCOMOTORAS DIESEL, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
			Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.  LOCOMOTORAS DIESEL, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
			BTREN Mantenimiento Ferroviario, S.A.  LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS
		COMUNIDAD VALENCIANA	Valencia
Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.  LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/ DIESEL			
RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/ DIESEL, AUTOPROPULSADOS ELÉC- TRICOS, COCHES, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR			
Base Mantenimiento Valencia Autopropulsado  Camino de Castelar, s/n. 46013 VALENCIA	Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.  AUTOPROPULSADOS DIESEL		
	Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A.  AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS		
	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS/ DIESEL, MATERIAL RODANTE AUXILIAR		
Base de Asistencia Técnica Silla Avd. de Picassent, s/n. Terminal de Contenedores de Silla. 46460 SILLA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  VAGONES		
Base de Asistencia Técnica Valencia Font Sant Luis Camino de Castelar, s/n. 46013 VALENCIA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  VAGONES, COCHES.		

C. A.	PROVINCIA	INSTALACIÓN DIRECCIÓN	EMPRESA HABILITADA TIPO DE MATERIAL
COMUNIDAD VALENCIANA	Valencia	Base de Asistencia Técnica Sagunto Cami del Rolls, s/n. 46500 SAGUNTO	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  LOCOMOTORAS DIESEL, VAGONES, COCHES
		Vossloh Albuixech c/ Mitxera, 6. Pol. Ind. Del Mediterráneo. 46550 ALBUIXECH	Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A.  LOCOMOTORAS DIESEL, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Base Mantenimiento Buñol Estación de Buñol. 46360 BUÑOL	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  LOCOMOTORAS DIESEL, AUTOPROPULSADOS DIESEL, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
EXTREMADURA	Badajoz	Base de Asistencia Técnica Badajoz Estación FF CC 06006 BADAJOZ	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  VAGONES, COCHES
		Base de Asistencia Técnica Mérida C/ Cardero, s/n. Estación FFCC 06800 MÉRIDA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR, COCHES, LOCOMOTORAS DIESEL, AUTOPROPULSADOS DIESEL, VAGONES
	Cáceres	Base de Asistencia Técnica Valencia de Alcántara Estación FF CC 10500 VALENCIA DE ALCÁNTARA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  VAGONES, COCHES
C. FORAL NAVARRA	Navarra	Base de Asistencia Técnica Pamplona  C/ Estación, s/n . 31012 PAMPLONA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  VAGONES
GALICIA	A Coruña	Base Mantenimiento Coruña San Cristobal  C/ Joaquin Planelles, s/n. 15007 LA CORUÑA	Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A.  AUTOPROPULSADOS DIESEL  RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR, COCHES, LOCOMOTORAS DIESEL, AUTOPROPULSADOS DIESEL, VAGONES
		Base de Asistencia Técnica Coruña San Diego  Avd. del Ejército, s/n. 15006 LA CORUÑA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR, VAGONES, COCHES
		Centro Especializado en Reparación de Componentes Monforte de Lemos C/ Arosa, s/n. 27400 MONFORTE DE LEMOS	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR, AUTOPROPULSADOS DIESEL, VAGONES
	Lugo	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR, AUTOPROPULSADOS DIESEL, VAGONES	



C. A.	PROVINCIA	INSTALACIÓN DIRECCIÓN	EMPRESA HABILITADA TIPO DE MATERIAL	
GALICIA	Ourense	Base Mantenimiento Ourense Rua Castella Ferrer, 1. 32001 OURENSE	Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A. LOCOMOTORAS DIESEL, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR	
			Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A. AUTOPROPULSADOS DIESEL	
			RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. LOCOMOTORAS DIESEL, AUTOPROPULSADOS DIESEL, COCHES, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR,	
			Base Asistencia Técnica Ourense Avd. de Marín, s/n. Estación FF CC 32001 OURENSE	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES, COCHES.
			Talleres Meleiro, S.A. Avd. Santiago Melo Pisón,9 32300 O BARCO DE VALDEORRAS	Talleres Meleiro, S.A. VAGONES
	Pontevedra		Base de Asistencia Técnica Vigo Guixar C/ Arenal s/n 36201 VIGO	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. LOCOMOTORAS DIESEL, VAGONES, COCHES
			Base Mantenimiento Redondela Avd. Estación del Ferrocarril, s/n. 36800 REDONDELA	Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A. ALTA VELOCIDAD RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. ALTA VELOCIDAD, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/ DIESEL, AUTO- PROPULSADOS ELÉCTRICOS/ DIESEL, COCHES, VAGONES, MATE- RIAL RODANTE AUXILIAR, MATERIAL HISTÓRICO
MADRID	Madrid	Base Mantenimiento Integral Madrid C/ Esmaltina s/n. 28021 VILLAVERDE BAJO	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/ DIESEL, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS/ DIESEL	
		Base Mantenimiento Madrid Fuencarral Motor C/ Antonio Cabezón, s/n. 28034 MADRID	Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A. LOCOMOTORAS DIESEL, MATERIAL RODANTE AUXILIAR, VAGONES,	
			RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, COCHES, LOCOMOTORAS ELÉC- TRICAS/ DIESEL, VAGONES	
		Base Mantenimiento Madrid Fuencarral Autopropulsado C/ Antonio Cabezón, s/n. 28034 MADRID	Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A. ALTA VELOCIDAD	
			Irvia Mantenimiento Ferroviario, S.A. AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS	
			RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS	
		Base Mantenimiento Madrid Atocha Avenida Entrevías, 2. 28018 MADRID	Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A. AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS	
			Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A. AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS	
			RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS	

C. A.	PROVINCIA	INSTALACIÓN DIRECCIÓN	EMPRESA HABILITADA TIPO DE MATERIAL
MADRID	Madrid	Base Mantenimiento Madrid Cerro Negro Media Distancia  C/ Timoteo Pérez Rubio, 4. 28053 MADRID	Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A. AUTOPROPULSADOS DIESEL RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, LOCOMOTORAS DIESEL, AUTOPROPULSADOS DIESEL
		Base Mantenimiento Madrid Príncipe Pío  C/ Jacinto y Francisco Alcántara, 5. 28008 MADRID	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS
		Base Mantenimiento Madrid Vicálvaro  Carretera Vicálvaro Km., 3,5. 28031 MADRID	Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, LOCOMOTORAS DIESEL, VAGONES Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A. LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/ DIESEL, VAGONES, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS.
		Base de Asistencia Técnica Madrid Vicálvaro C/ Boyer, s/n. 28032 MADRID	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR, VAGONES, COCHES
		Base Mantenimiento Cercedilla  Estación FF CC de Cercedilla. 28470 CERCEDILLA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS
		Base de Asistencia Técnica Madrid Villaverde Bajo  C/ Zafiro, s/n. Centro Logístico Villaverde Bajo 28021 MADRID	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  VAGONES
		Base de Asistencia Técnica Madrid Abroñigal C/ Méndez Álvaro, 84. 28053 MADRID	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  VAGONES
		Base Mantenimiento Madrid Santa Catalina  Avenida Santa Catalina, 14. 28053 MADRID	Patentes Talgo, S.L. COCHES, ALTA VELOCIDAD, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
			Nertus Mantenimiento Ferroviario, S.A. ALTA VELOCIDAD
			Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A. ALTA VELOCIDAD
			BTREN Mantenimiento Ferroviario, S.A. ALTA VELOCIDAD
		Base Mantenimiento Humanes  Ctra. Humanes-Griñón Km 5,2. 28970 HUMANES	Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A. AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS Btren Mantenimiento Ferroviario, S.A. AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS
		Base Mantenimiento Madrid Cerro Negro Cercanías  C/ Timoteo Pérez Rubio, 4. 28053 MADRID	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS

C. A.	PROVINCIA	INSTALACIÓN DIRECCIÓN	EMPRESA HABILITADA TIPO DE MATERIAL
MADRID	Madrid	Base Mantenimiento Madrid Cerro Negro Alta Velocidad  C/ Timoteo Pérez Rubio, 4. 28053 MADRID	Alstom Transporte, S.A. ALTA VELOCIDAD
			Patentes Talgo, S.L. COCHES, ALTA VELOCIDAD, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
			Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A. ALTA VELOCIDAD
			BTREN Mantenimiento Ferroviario, S.A. ALTA VELOCIDAD
			RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. ALTA VELOCIDAD, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS
		Taller Base Mantenimiento Madrid Las Matas I Ctra. Nacional 6 km. 23,5. 28230 LAS MATAS	Patentes Talgo, S.L. COCHES, ALTA VELOCIDAD
		Base Mantenimiento Madrid Fuencarral Alta Velocidad  C/ Antonio Cabezón, s/n. 28034 MADRID	Alstom Transporte, S.A. LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS ,ALTA VELOCIDAD
			Patentes Talgo, S.L. COCHES, ALTA VELOCIDAD, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
			Actren Mantenimiento Ferroviario, S.A. ALTA VELOCIDAD
			BTREN Mantenimiento Ferroviario, S.A. ALTA VELOCIDAD
			RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. LOCOMOTORAS DIESEL
		CTT Madrid Fuencarral  C/ Antonio Cabezón, s/n. 28034 MADRID	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  COCHES
		Matisa Materiel Industriel, S.A. C/ Francia, 39 Poligono Industrial La Estacio, 28971 Griñon	Matisa Materiel Industriel, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR,
		Vías y Construcciones, S.A. Carretera de Fuenlabrada a Humanes, km. 0,5. 28940 FUENLABRADA	Vías y Construcciones, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR
Siderúrgica Requena, S.A.  C/ Eduardo Barreiros, 116. 28041 MADRID	Siderúrgica Requena, S.A.  COCHES, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR, MATERIAL HISTÓRICO		
Factoría Talgo Las Matas II Paseo del Tren Talgo, 2. 28290 LAS ROZAS	Patentes Talgo, S.L.  ALTA VELOCIDAD ,COCHES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR		
FCC Construcción, S.A. Antigua carretera N-III, km. 31,200. 28500 ARGANDA DEL REY	FCC Construcción, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR		
Soto del Real Carretera de Madrid a Miraflores de la Sierra, km. 39,500. 28791 SOTO DEL REAL	Transervi  VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR		

C. A.	PROVINCIA	INSTALACIÓN DIRECCIÓN	EMPRESA HABILITADA TIPO DE MATERIAL
<b>MADRID</b>	Madrid	Sociedad Española de Montajes Industriales, S.A. Carretera de Alcalá de Henares a Daganzo, km. 6,400. 28805 ALCALÁ DE HENARES	Sociedad Española de Montajes Industriales, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Proferr Pinto C/ Azores, 11 A. Pol. Ind. El Cascajal. 28320 PINTO	Producciones Ferroviarias, S.L.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Taller Prosutec Alcobendas Avd. Valgrande, 22 - nave 11. 28108 ALCOBENDAS	Prosutec, S.L.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Air-Rail Pinto Polígono Las Arenas de Pinto. C/ Metalurgia, 1 y 3. 28320 PINTO	Air-Rail, S.L.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR,
		Remimfer C/ Timoteo Pérez Rubio, 4. 28053 MADRID	Reminfer, S.A.  AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS
<b>PAIS VASCO</b>	Guipúzcoa	Base Mantenimiento Irún Autopropulsado C/ Estación, s/n. 20300 IRÚN	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/ DIESEL, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS
		Base Mantenimiento Irún Remolcado C/ Pierre Loti s/n (Barrio Playa Aundi). 20301 IRÚN	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR, COCHES, VAGONES
		Base de Asistencia Técnica Irún C/Estación, s/n. 20301 IRÚN	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  VAGONES
		CAF Irún C/Anaka 13, 20301 IRÚN	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  MATERIAL AUTOPROPULSADO DIESEL Y LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS-DIESEL
		CTT Irún C/ Pirre Loti, s/n (Barrio playa Aundi). 20300 IRÚN	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  COCHES
	Vizcaya	Base Mantenimiento Bilbao Ollargan C/Santa Isabel s/n - Ollargan. 48003 BILBAO	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/ DIESEL, VAGONES, COCHES, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS
		Base de Asistencia Técnica Bilbao Abando Plaza Circular, 2. 48008 BILBAO	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  MATERIAL RODANTE AUXILIAR, COCHES
		Base de Asistencia Técnica Santurzi-Puerto C/ Iparraguirre,58 Estación Bilbao 48980 SANTURCE	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A.  VAGONES, COCHES

C. A.	PROVINCIA	INSTALACIÓN DIRECCIÓN	EMPRESA HABILITADA TIPO DE MATERIAL
PRINCIPADO DE ASTURIAS	Asturias	Base Mantenimiento Lugo Llanera C/ Santa Rosa, 48 33690 LUGO DE LLANERA	Erion Mantenimiento Ferroviario, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, LOCOMOTORAS DIESEL, VAGONES
		Base de Asistencia Técnica Lugo Llanera C/Estación FF CC 33690 LUGO DE LLANERA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, LOCOMOTORAS ELÉCTRICAS/ DIESEL, AUTOPROPULSADOS ELÉCTRICOS, COCHES, VAGONES
		Base de Asistencia Técnica Lugo Llanera C/Estación FF CC 33690 LUGO DE LLANERA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES
		Base de Asistencia Técnica Trasona Corvera de Asturias, Factoría de Aeralia 33460 TRASONA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES
		Ferrovías Astur, S.A. Plaza del Áramo, 104. Polígono Industrial Silvota. 33192 LLANERA	Ferrovías Astur, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, VAGONES
		Talleres Alegría Carreño C/ Aboño s/n, Carretera GI-1 Km 1,5 (El Empalme-El Musel) km. 15. 33492 CARREÑO	Talleres Alegría, S.A. MATERIAL RODANTE AUXILIAR, VAGONES
		Arcelor Avilés ARCELORMITTAL ESPAÑA, S.A. - Depósito de Locomotoras Factoría de Avilés. 33400 AVILÉS	G.M.F., S.L.U. LOCOMOTORAS DIESEL
REGIÓN DE MURCIA	Murcia	Base Mantenimiento Murcia Carretera de Alcantarilla, Km.6 30168 MURCIA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. LOCOMOTORAS DIESEL, AUTOPROPULSADOS DIESEL, COCHES, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Centro Especializado en Reparación de Componentes Aguilas Camino del Hornillo, s/n. 30880 ÁGUILAS	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Base de Asistencia Técnica Murcia Cargas Terminal de Nonduermas 30166 ALCANTARILLA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR
		Base de Asistencia Técnica Escombreras Valle de Escombreras 30350 CARTAGENA	RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. LOCOMOTORAS DIESEL, VAGONES, MATERIAL RODANTE AUXILIAR, COCHES

Instalación sin conexión a la RFIG

El listado actualizado de los centros de mantenimiento homologados de material rodante ferroviario se puede consultar en: [http://www.seguridadferroviaria.es/AESF/LANG\\_CASTELLANO/AGENTES/CMVF/](http://www.seguridadferroviaria.es/AESF/LANG_CASTELLANO/AGENTES/CMVF/)





# ANEXO J

## CAPACIDAD MEDIA DE LAS PRINCIPALES LÍNEAS DE ADIF ALTA VELOCIDAD

### Datos de Capacidad Septiembre 2016

Línea	Capacidad (1)	Trafico Actual (2)	Surcos Disponibles	Saturación
010 MADRID PTA. ATOCHA-SEVILLA STA. JUSTA	292	97	195	33%
020 LA SAGRA-TOLEDO	304	30	274	10%
030 BIF. MÁLAGA - A.V.-MARÍA ZAMBRANO	292	47	245	16%
040 BIF. TORREJÓN V.-VALENCIA-JOQUIM S.	184	44	140	24%
042 BIF. ALBACETE - ALACANT-TERMINAL	274	22	252	8%
050 MADRID PTA. ATOCHA - LÍMITE ADIF-TP FERRO	168	75	93	45%
054 BIF. MONCASI - BIF. CANAL IMPERIAL	159	52	107	33%
056 BIF. ARTESA DE LLEIDA-BIF. LES TORRES DE S.	102	42	60	41%
080 MADRID CHAMARTÍN - VALLADOLID- C.G.	161	60	101	37%
084 BIF. VENTA DE BAÑOS - LEÓN	41	17	24	41%
426 GRANADA - FUENTE DE PIEDRA (KM 86.520 -KM 59.560)	36	14	22	39%
500 BIF. PLANETARIO - VALENCIA ALCÁNTARA (MONFRAGÜE-CACERES)	23	10	13	43%
510 CÁCERES - ALJUCEN	20	12	8	60%
520 CIUDAD REAL-BADAJOS (MERIDA-BADAJOS)	107	14	93	13%
530 PLASENCIA - MONFRAGÜE	56	16	40	29%
600 VALENCIA-NORD - S.VICENÇ CALDERS (VALENCIA-VANDELLÓS)	266	65	201	24%

Línea	Capacidad (1)	Trafico Actual (2)	Surcos Disponibles	Saturación
810 MONFORTE LEMOS - BIF. CHAPELA (REDONDELA - BIF. CHAPELA)	360	58	302	16%
818 VILAGARCÍA DE A. - BIF. ANGUEIRA	81	22	59	27%
824 REDONDELA - SANTIAGO COMPOSTELA	244	44	200	18%
850 VIGO URZÁIZ - BIF. ARCADE	168	20	148	12%
982 BIF. MEDINA - ZAMORA	33	14	19	42%

(1) Capacidad media diaria disponible en ambos sentidos para un día estándar y referido a todos los tipos de tráfico.

(2) Trafico medio diario en ambos sentidos para un día estándar.





# ANEXO K

## NUEVA CLASIFICACIÓN DE LÍNEAS POR TIPOS

Línea	Origen	Destino	Núcleo de Cercanías	Tipo de Línea	Longitud (Kms.)
010	Madrid Pta. de Atocha	Sevilla-S. Justa		A	470,5
012	Cambiador Atocha	Madrid Pta. de Atocha		A	1,3
016	Majarabique	Cambiador Majarabique		A	2,0
018	Bif. Cerro Negro/Sta. C.	Ctt Cerro Negro Av.		B2	0,3
020	La Sagra	Toledo		A	21,4
022	Bif. Cbd. Alcolea	Cambiador Alcolea		A	0,7
024	Bif. Blancales	Yeles Ag. km. 34,3		A	5,7
030	Bif. Málaga-A.v.	Málaga Mª Zambrano		A	154,6
032	Antequera-Sta. Ana	Cambiador Antequera		A	0,4
040	Bif. Torrejón Velasco	Valencia Joaquín Sorolla		A	361,3
042	Bif. Albacete	Alacant-Terminal		A	237,8
050	Madrid Pta. de Atocha	Limite Adif-TPferro		A	752,4
052	Bif. Cambiador Plas. J	Cambiador Plasencia		A	3,8
054	Bif. Moncasi	Bif Canal Imperi		A	25,9
056	Bif. Les Torres	Bif. Artesa Lleida		A	16,3
060	Bif. Cambiador Zaragoza-Delicias	Cambiador-Zaragoza-Delicias		A	0,4
066	Can Tunis-A. V.	Bif. Can Tunis-AV		B2	0,2
068	Valle-Ag km. 12,3	Gav-Ag. km.13,400		A	5,6
072	Cambiador Chamartín	CTT Fuencarral. AV		A	0,3
074	Cambiador Medina del Campo	Bif Medina		A	19,9
076	Bif Cambiador Valdestillas	Cambiador Valdestillas		A	1,0
080	Madrid-Chamartín	Bif. Venta Baños		A	216,8

Línea	Origen	Destino	Núcleo de Cercanías	Tipo de Línea	Longitud (Kms.)
084	Bif. Venta Baños	León		B1	127,9
158	Bif. Cerrato	Cambiador Villamuriel		B1	1,9
180	Bif. Estadio Municipal	Cambiador Clasificación		B1	0,2
186	Bif. Cambiador Vilecha	Cambiador Vilecha		B1	0,6
190	Medina del Campo AV	Cambiador Medina del Campo AV		B1	1,1
280	Bif. Nudo Mollet	Bif. Mollet		D	2,2
298	Bif Girona-Merca	Girona-Mercaderie		D	1,5
308	Albacete-Llanos	Cambiador Albacete		A	0,5
328	Valencia-Ag. Km. 396,7	Cambiador Valencia		A	0,1
426	Granada (desde Km. 86.520 )	Fuente de Piedra (hasta Km. 59.560)		B2	27,0
500	Monfragüe	Cáceres		B2	79,4
510	Cáceres	Aljucén		B2	66,0
520	Mérida	Badajoz		B1	59,2
530	Monfragüe	Plasencia		B2	16,3
532	Monfragüe-Ag. 4,4	Monfragüe-Ag. 255,4		B2	2,7
600	Valencia-Nord	Castelló de la Plana	VALENCIA	C2	73,5
600	Castelló de la Plana	Vandellos		B1	147,2
810	Redondela	Bif. Chapela		B2	4,2
812	Bif. Chapela	Vigo-Guixar		B2	6,3
818	Vilagarcía de Aurosa	Bif. Angueira		B2	27,9
824	Redondela	Santiago-Compostela		B2	83,9
848	Redondela Av	Bif. Redondela		B2	1,0
850	Vigo Urzáiz	Bif. Arcade		B2	17,9
886	Cambiador Zamora	Zamora		B1	0,6
982	Zamora	Bif. Medina		B1	98,6

Este anexo se incluye con carácter meramente informativo y no será de aplicación hasta su aprobación en los Presupuestos Generales del Estado los correspondientes cánones



# ANEXO L

## ACUERDO MARCO

### ACUERDO MARCO PARA LA RESERVA DE CAPACIDAD

En Madrid, a \_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 20XX

#### Reunidos:

De una parte, [NOMBRE] \_\_\_\_\_, [CARGO] \_\_\_\_\_, en nombre y representación de ADIF con C.I.F.: Q2801660H y domicilio social en Madrid en la Calle Sor Ángela de la Cruz, 3 - 28020 Madrid.

Y de otra, [NOMBRE] \_\_\_\_\_, [CARGO] \_\_\_\_\_, con DNI \_\_\_\_\_ en nombre y representación de la empresa ferroviaria o candidato \_\_\_\_\_ N.I.F.: \_\_\_\_\_ con domicilio social en \_\_\_\_\_, según poder otorgado ante el notario de \_\_\_\_\_ [NOMBRE] \_\_\_\_\_, con fecha \_\_\_\_\_

Ambas partes se reconocen competencia y capacidad, respectivamente, para formalizar el presente Acuerdo Marco.

#### Exponen:

**a)** El administrador de infraestructuras ferroviarias tiene la potestad, de acuerdo al artículo 38, apartado 3. de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, de celebrar con las empresas ferroviarias o candidatos acuerdos marco para la reserva de capacidad en los que se especificarán las características de capacidad de infraestructura solicitada y ofrecida al candidato por una duración superior a un período de vigencia del horario de servicio.

La suscripción de acuerdos marco aporta transparencia, objetividad y no discriminación al sistema ferroviario, así como un uso efectivo de la capacidad disponible. De esta manera se garantiza que los proyectos de transporte de los candidatos tengan seguridad jurídica de disponibilidad de capacidad en el tiempo, de acuerdo a sus legítimas expectativas comerciales y a las inversiones que hayan realizado.

**b)** En virtud de ello, el candidato ha solicitado al administrador de infraestructuras ferroviarias con fecha \_\_/\_\_/\_\_\_\_, la celebración de un acuerdo marco para la reserva de capacidad

**c)** Como justificación a su petición, el candidato adjunta la siguiente documentación:

- Acuerdos comerciales
- Plan de Negocio
- Material rodante
- .....

#### En virtud de todo ello, se ha acordado:

##### Cláusula 1ª - Objeto

**1)** El presente acuerdo marco establece los derechos y obligaciones mutuas del candidato y del administrador de infraestructuras ferroviarias, en relación con el proceso de solicitud de capacidad ofrecida en sus líneas para el servicio de transporte solicitado.

**2)** Dichos servicios circularán por las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) gestionadas por el administrador de infraestructuras ferroviarias y darán lugar al pago de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias correspondientes.

##### Cláusula 2ª - Compromisos del administrador de infraestructuras ferroviarias

**1)** La capacidad ofrecida por el administrador de infraestructuras ferroviarias y que estará disponible para el establecimiento de acuerdos marco con las empresas ferroviarias o candidatos se publicará en la Declaración sobre la Red.

**2)** El administrador de infraestructuras ferroviarias se compromete a ofrecer al candidato, para cada horario de servicio programado durante la vigencia del presente acuerdo marco, la capacidad que se describe en el Anexo 2.

A tal efecto, el administrador de infraestructuras ferroviarias adjudicará anualmente la capacidad correspondiente, de acuerdo a las peticiones del candidato realizadas para cada horario de servicio, con los procedimientos y cauces habituales, descritos en la Declaración sobre la Red vigente en cada momento.

**3)** El administrador de infraestructuras ferroviarias garantiza la tramitación de las solicitudes de acuerdo marco con criterios objetivos y no discriminatorios, y en los plazos necesarios para su entrada en explotación. Asimismo tendrá en cuenta los acuerdos marco ya firmados, de forma que se garanticen los legítimos derechos de los candidatos y la eficaz explotación de las infraestructuras ferroviarias.

**4)** En caso de incumplimiento de los compromisos de reserva de capacidad recogidos en el Anexo 2 por causas estrictamente imputables a la gestión del administrador de infraestructuras, éste indemnizará con un importe equivalente a los costes directos razonablemente incurridos por el candidato y debidamente justificados.

**5)** Esta capacidad ofrecida mediante el presente acuerdo marco tendrá en cuenta:

- El estado y las evoluciones conocidas de la infraestructura en la fecha de celebración del presente acuerdo marco, tal como se especifica en el Anexo 1.
- La planificación de los trabajos de mantenimiento e inversión en las líneas de la red, como se especifica en el Anexo 1.
- Las características y prestaciones técnicas de los trenes, según lo comunicado por el candidato y descrito en el Anexo 2.
- La existencia de una infraestructura congestionada, si procede.
- Las necesidades de capacidad de los corredores internacionales de mercancías.
- Las prioridades del transporte de viajeros y de mercancías, así como las inversiones del Estado y entidades públicas o privadas.

De acuerdo con el artículo 38, apartado 4, de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, el presente acuerdo marco no impedirá la utilización de la infraestructura correspondiente por parte de otros candidatos o para otros servicios.

### Cláusula 3ª - Compromisos del candidato

**1)** El candidato se compromete a solicitar capacidad para cada horario de servicio, de acuerdo con el calendario y los plazos establecidos en la Declaración sobre la Red vigente en cada momento, en los términos recogidos en el presente acuerdo marco, ver Anexo 4.

El material rodante utilizado por el solicitante ha de respetar las características (material, velocidad máxima, paradas, estacionamientos, etc.), descritos en el Anexo 2 durante toda la vigencia del presente acuerdo marco. Cualquier cambio en dichas características debe ser previamente solicitado y aceptado por el administrador de infraestructuras ferroviarias.

**2)** El candidato se compromete a solicitar la capacidad de infraestructura acordada y descrita en el Anexo 3. Si la totalidad o parte de la capacidad asignada no se utiliza durante un cierto período de tiempo, el administrador de infraestructuras ferroviarias puede exigir la revisión del presente acuerdo y pedir las compensaciones pertinentes en aquellos casos no justificados debidamente.

**3)** Sin perjuicio de lo dispuesto en la cláusula 8ª del presente documento y, salvo los casos previstos en la cláusula 4ª, se acuerda una compensación a favor del administrador de infraestructuras ferroviarias aplicable a la capacidad ofrecida al candidato en el Anexo 2, que no sea solicitada por éste en parte o en su totalidad, para cada horario de servicio, equivalente a los cánones dejados de percibir por el administrador de infraestructuras.

A tal efecto, y en previsión de que el candidato no cumpliera con sus compromisos de tráfico establecidos en este acuerdo marco, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá ejecutar el aval bancario que el candidato haya constituido antes de la firma del presente acuerdo marco.

El justificante de la garantía bancaria mencionada se adjunta como Anexo 5.

El candidato será igualmente responsable subsidiario de las responsabilidades en que incurra la empresa ferroviaria que presta sus servicios.

### Cláusula 4ª - Excepciones a los compromisos de las partes

**1)** Los compromisos expresados en las cláusulas 2ª y 3ª no serán de aplicación cuando concurren las circunstancias siguientes:

**a)** Situaciones de fuerza mayor, definidas como cualquier evento que no es imputable a una parte del acuerdo marco y que no puedan ser previstos y evitados, tales como los siguientes eventos:

- Actos delictivos, terroristas o de guerra (declarada o no), la amenaza de guerra, revolución, revuelta, insurrección, conmoción civil o sabotaje.
- Actos de vandalismo.
- Desastres o fenómenos naturales, incluyendo las condiciones meteorológicas extremas o condiciones ambientales (tales como, pero no limitados a: rayos, terremotos, huracanes, tormentas, incendios, inundaciones, sequías o acumulación de nieve o hielo).
- Contaminaciones nucleares, químicas o biológicas.
- Ondas de presión causadas por dispositivos que viajan a velocidades supersónicas.
- Descubrimiento de fósiles, antigüedades o bombas sin explotar.

- Y, cuando sean reconocidas por la ley o los tribunales y en las condiciones de los mismos, huelgas o acciones similares.
  - Cualquier otra que sea considerada de fuerza mayor por la legislación vigente.
- b)** La decisión de una autoridad pública que tiene un impacto en la asignación de las capacidades y surcos, por ejemplo, la aplicación de las normas de prioridad o solicitudes previas para las necesidades de defensa o de seguridad civil.
- 2)** Cuando un servicio contemplado en el presente acuerdo marco no se pueda prestar por causa de incidencias en la red ferroviaria, ya sean originadas por los administradores de infraestructuras ferroviarias, el candidato, terceras partes y/o ajenos, los derechos del candidato o de los administradores de infraestructuras ferroviarias se remitirán a lo que disponga la legislación del Sector Ferroviario y la Declaración sobre la Red del administrador de infraestructuras ferroviarias vigente en cada momento.
- 3)** También serán de aplicación las normas vigentes en lo relativo a obras en la infraestructura que supongan alteraciones en las capacidades sujetas al presente acuerdo marco, prevaleciendo lo establecido en la legislación del Sector Ferroviario o la Declaración sobre la Red.

### **Cláusula 5ª - Cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias**

El pago de los cánones correspondientes para uso de las infraestructuras del administrador de infraestructuras ferroviarias se realizará de acuerdo a las normas establecidas en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario y en la Declaración sobre la Red del administrador de infraestructuras ferroviarias vigente en cada año del acuerdo marco.

### **Cláusula 6ª - Vigencia del Acuerdo Marco**

El presente acuerdo marco entrará en vigor en la fecha de su firma y tendrá una duración de [cinco] años, renovables por períodos iguales, hasta las 24 horas del día antes de que el horario de servicio [20xx-20xx] entre en vigor.

El candidato podrán solicitar la finalización del acuerdo marco conforme a la Cláusula 8ª del presente documento.

### **Cláusula 7ª - Las modificaciones o limitaciones a los términos del Acuerdo Marco**

- 1)** Toda modificación de las condiciones del presente acuerdo marco se puede realizar en dos situaciones:
- A petición de una de las partes y aceptada por la otra.
  - Cuando se instauren nuevas medidas legales o regulatorias que afecten en todo o en parte a lo estipulado en el presente acuerdo marco.

Estas modificaciones se acordarán en forma de enmienda al documento, firmada por las partes.

**2)** Adif podrá modificar o limitar los términos del presente Acuerdo Marco, previo informe a la CNMC y comunicándolo con suficiente antelación al candidato, como consecuencia de la adopción de medidas que persigan un uso de la infraestructura ferroviaria más eficiente, tales como mejoras en la seguridad, cambios de ancho u otras, y no exista ningún otro medio razonable para lograr este objetivo.

Las modificaciones pueden afectar a las capacidades ofrecidas por Adif que se describen en el anexo 2, adaptando las características de las capacidades (por ejemplo, los tiempos de viaje o los horarios de los trenes), e incluso cuando sea necesario, proponer la capacidad por rutas alternativas sobre las que la empresa ferroviaria esté legalmente autorizada para circular sus trenes. También se podrá reducir la capacidad ofrecida en estas situaciones cuando no exista ninguna otra posibilidad razonable.

**3)** El administrador de infraestructuras ferroviarias ponderará los intereses comerciales legítimos del candidato, con los del resto de candidatos, cuando se produzcan modificaciones o limitaciones a los términos recogidos en el presente acuerdo marco.

**4)** El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá reducir la capacidad comprometida si durante la programación anual, el demandante no solicita surcos sobre la base del presente acuerdo marco, salvo que el solicitante justifique que el hecho y las razones aportadas estén fuera del control del solicitante.

El administrador de infraestructuras ferroviarias comunicará por escrito al resto de los potenciales candidatos con, al menos, tres meses antes de que el horario de servicio entre en vigor, su intención de modificar o limitar los términos del presente acuerdo marco, otorgándoles un plazo de uno a cuatro meses para responder. El administrador de infraestructuras ferroviarias se reserva la posibilidad de no informar a otros potenciales candidatos si las modificaciones del acuerdo marco resultan ser mínimas y no afectan a otros acuerdos marco.

### **Cláusula 8ª - Terminación del Acuerdo Marco**

- 1)** El presente acuerdo marco quedará resuelto de forma inmediata, sin perjuicio de las compensaciones que pueda ejercer el administrador de infraestructuras ferroviarias y sin derecho de reclamación por parte del candidato, en los casos siguientes:
- Revocación de la habilitación del candidato o de la licencia de empresa ferroviaria.
  - Retirada del certificado de seguridad de la empresa ferroviaria que preste los servicios. En caso de retirada parcial, lo dispuesto en el acuerdo marco se mantiene sólo para la capacidad que no se haya visto afectada por dicha decisión.
  - Declaración en concurso del candidato.
  - Cese de las condiciones que fueron esgrimidas por el candidato en el considerando del presente documento para suscribir el mismo.

- Incumplimiento por parte de los trenes del candidato de las características técnicas (material, velocidad máxima, paradas, estacionamientos, etc.) para las que se solicitó la capacidad durante el acuerdo marco.
- 2)** El candidato podrá denunciar el presente acuerdo marco por escrito, con un preaviso de doce meses antes de que el horario de servicio para el que se ha ofrecido la capacidad entre en vigor.
- 3)** El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá denunciar el presente acuerdo marco, sin perjuicio de las compensaciones que pueda ejercer y sin derecho de reclamación por parte del candidato, en los casos siguientes:
- No se ha presentado en tiempo y forma ninguna solicitud de capacidad total o parcial de la que se describe en el Anexo 3 para el próximo horario de servicio sin causas debidamente justificadas.
  - Falta de pago por parte del candidato de los cánones y demás pagos al administrador de infraestructuras ferroviarias.
  - Incumplimiento por parte de los candidatos de la designación de la empresa ferroviaria que ha de prestar sus servicios, en el plazo señalado en la legislación del Sector Ferroviario y en la Declaración sobre la Red del administrador de infraestructuras ferroviarias vigente en cada momento.
  - La falta de uso por el candidato en un plazo mínimo de un mes de las capacidades o, con un umbral inferior al 50% respecto de la oferta acordada en el Anexo 2.

### Cláusula 9ª - Otras disposiciones

- 1)** Cuando las necesidades puntuales de capacidad sean superiores a las descritas en el Anexo 2 para la totalidad o parte del horario de servicio, el candidato presentará las solicitudes específicas para surcos adicionales de acuerdo con los procedimientos estándares del proceso de adjudicación de capacidad.
- 2)** El candidato no podrá transferir los derechos y obligaciones derivados del presente acuerdo marco a otro candidato.

### Cláusula 10ª - Conflictos

- 1)** Para todos los conflictos entre el administrador de infraestructuras ferroviarias y el candidato que puedan surgir en relación con la aplicación del presente acuerdo marco, en particular, sobre la capacidad ofrecida y las reclamaciones a realizar le será de aplicación lo previsto en la legislación del Sector Ferroviario y en la Declaración sobre la Red del administrador de infraestructuras ferroviarias vigente en cada momento.
- 2)** Asimismo, el candidato tendrá derecho, en lo que respecta a las actuaciones y decisiones del administrador de infraestructuras ferroviarias a presentar una reclamación ante la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), utilizando siempre los cauces y plazos previsto en la legislación del Sector Ferroviario, en la Ley de Creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia 3/2013, de 4 de junio y en la Declaración sobre la Red del administrador de infraestructuras ferroviarias vigente en cada momento.

### Cláusula 11ª - Confidencialidad

Se respetará la confidencialidad comercial del presente acuerdo marco, si bien el administrador de infraestructuras ferroviarias comunicará el presente acuerdo marco a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, respetando la confidencialidad de los datos con relevancia comercial e informará al resto de candidatos, cuando fuese así requerido por éstos, de las líneas generales del acuerdo marco.

### Cláusula 12ª - Disposiciones Finales

- 1)** En caso de duda de interpretación sobre lo estipulado en el presente acuerdo marco, las partes se someten para aquello que no se encuentre en él establecido, a los preceptos la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, Ley del Sector Ferroviario y su normativa de desarrollo. Asimismo, y para cuantas cuestiones o controversias se susciten en relación con la interpretación, ejecución y cumplimiento del presente acuerdo marco, las partes se dirigirán a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).
- 2)** Las modificaciones y adiciones a este acuerdo se harán por escrito, previa consulta y acuerdo entre las partes, y se incluirán como anexos al presente acuerdo marco.
- 3)** Cuando una de las partes desee solicitar la cancelación del acuerdo, en los supuestos contemplados en el mismo, lo comunicará a la otra parte por escrito en tiempo y forma.
- 4)** Para todo aquello no recogido en el presente documento, relativo a Acuerdos Marco, serán de aplicación los preceptos de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, Ley del Sector Ferroviario y su normativa de desarrollo.

Fdo.: \_\_\_\_\_

[CARGO] \_\_\_\_\_

ADIF \_\_\_\_\_

Fdo.: \_\_\_\_\_

[CARGO]: \_\_\_\_\_

[EMPRESA]: \_\_\_\_\_

## ANEXO 1 – Líneas Afectadas por el Acuerdo Marco

\* Las actualizaciones de Declaraciones de la Red prevalecerán a estos efectos

## ANEXO 2 – Capacidad Ofrecida por Adif Alta Velocidad

El contenido de este apéndice se definirá caso por caso.

No obstante se incluirán algunos de los siguientes contenidos:

### **1. Parámetros técnicos:**

- 1.1 Material rodante
- 1.2 Peso de los trenes
- 1.3 Velocidad máxima
- 1.4 Gálibo
- 1.5 Longitud
- 1.6 Porcentaje de Frenado
- 1.7 Sistemas embarcados
- 1.8 Otras restricciones (materias peligrosas, transportes excepcionales, etc.)

### **2. Operativa**

- 2.1 Periodicidad y días de circulación
- 2.2 Enlaces
- 2.3 Paradas
- 2.4 Tiempos de viaje aproximados
- 2.5 Rotaciones
- 2.6 Estacionamientos
- 2.7 Tipo de oferta (cadenciada)



### **ANEXO 3 – Compromiso de Tráfico.**

El contenido de este apéndice se definirá caso por caso.

### **ANEXO 4 – Calendario y Plazos.**

El contenido de este apéndice se definirá caso por caso.

### **ANEXO 5 – Aval Bancario y Mecanismo de Ejecución del Mismo en Caso de Incumplimiento del Compromiso de Tráfico.**

El contenido de este apéndice se definirá caso por caso.





# ANEXO M

## PROCEDIMIENTO DE RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS

### PROCEDIMIENTOS DE RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS Y RECURSOS RESPECTO A SOLICITUDES DE ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA, PRESTACIÓN DE SERVICIOS FERROVIARIOS Y AL SISTEMA DE INCENTIVOS

#### Introducción

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

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

#### Procedimientos

##### 1. Procedimiento de Coordinación en el Ámbito del Proceso de Adjudicación de Capacidad de Infraestructura

El procedimiento de coordinación ha sido concebido para resolver los conflictos que puedan surgir en las solicitudes y adjudicaciones de capacidad de infraestructura:

- En la confección del horario de servicio o en ajustes concertados, los candidatos dispondrán de diez días laborables a partir de la fecha de la propuesta de adjudicación de capacidades, para aceptarla o rechazarla, así como para realizar las alegaciones oportunas a la misma. Este plazo será de tres días laborables a partir de la fecha de la propuesta de adjudicación de la capacidad, para el resto de casos.

Durante esta fase o procedimiento de coordinación, el gestor de capacidad impulsará los estudios de surcos y las acciones negociadoras oportunas con los candidatos para satisfacer de la mejor manera posible el conjunto de demandas recibidas, aun cuando proponga a los candidatos adjudicaciones que difieran de lo solicitado, en algunos casos.

- En el caso de que el gestor de capacidad se encuentre ante solicitudes incompatibles entre sí, éste procurará resolver los conflictos que surjan consultando a los candidatos interesados. Dicha consulta se basará en la divulgación de la siguiente información, bien por escrito o por vía electrónica:
  - a) Los surcos ferroviarios solicitados por otros candidatos en los mismos trayectos.
  - b) Los surcos ferroviarios adjudicados previamente a todos los demás candidatos en los mismos trayectos.
  - c) Los surcos ferroviarios alternativos propuestos en los trayectos de que se trate.
  - d) La información detallada sobre los criterios aplicados en el procedimiento de adjudicación de capacidad.

Esta información se facilitará sin revelar la identidad de los demás candidatos, salvo que éstos se muestren de acuerdo con que la misma sea facilitada.

Trascurridos tres días laborables desde que se haya efectuado dicha comunicación a los candidatos, el gestor de capacidad, a la vista de las consideraciones u observaciones que en su caso se efectúen por éstos, resolverá mediante la correspondiente propuesta de adjudicación de capacidades que será comunicada a los candidatos, los cuales dispondrán de diez días laborables a partir de la fecha de comunicación de la propuesta, para aceptarla o rechazarla, así como para realizar las alegaciones a la misma.

El administrador de infraestructuras se compromete a dar respuesta por escrito a las reclamaciones presentadas por las EE.FF. conforme a lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

## 2. Alegaciones a la Propuesta del Proyecto de Horario de Servicio

Se fija un plazo de presentación de alegaciones de 15 días naturales a contar desde la comunicación del proyecto del horario de servicio a los candidatos.

En el caso de solicitudes para el horario de servicio presentadas fuera de plazo o para los surcos asignados en ajustes del horario de servicio, el periodo de alegación será de cinco días naturales desde la adjudicación de capacidad y de dos días naturales para los surcos ocasionales.

El administrador de infraestructuras se compromete a dar respuesta por escrito a las reclamaciones presentadas por las EE.FF. conforme a lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

## 3. Solicitudes, Alegaciones y Reclamaciones en Relación con la Prestación de Servicios Ferroviarios por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

Se podrán efectuar solicitudes al administrador de infraestructuras ferroviarias en el ámbito de competencia de la entidad, así como formular alegaciones en los procedimientos instruidos por la misma y presentar reclamaciones que deba resolver el administrador de infraestructuras ferroviarias, así como las que deba atender esta entidad cuando se considere que alguno de los servicios prestados por el administrador de infraestructuras ferroviarias no se ha ajustado a lo que determina la presente Declaración sobre la Red, o a los niveles de calidad establecidos en la prestación de los servicios.

En función de la naturaleza de la comunicación, las Empresas Ferroviarias y otros Candidatos, podrán dirigirse a las siguientes direcciones del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias:

### Servicio de Suministro de Combustible de Tracción

Subdirección de Gestión de Combustibles de Adif.  
Avda. Pío XII, 97 - 1ª planta. 28036 Madrid.

### Servicio de Suministro de Energía Eléctrica de Tracción

Dirección de Telecomunicaciones y Energía de Adif-Alta Velocidad.  
Avda. Pío XII, 97 - 1ª planta. 28036 Madrid.

### Actos de Adif-Alta Velocidad sobre Liquidación y Gestión de Tasas y Cánones Ferroviarios

Dirección de Tesorería y Contabilidad de Adif.  
Calle Hiedra, 9; estación de Madrid Chamartín, edificio 23. 28036 Madrid.

### Solicitudes de Indemnización por Responsabilidad Patrimonial Derivadas de los Daños Causados por el Servicio Normal o Anormal del Servicio Público Prestado por Adif-Alta Velocidad

Secretaría General y del Consejo.  
Calle Sor Ángela de la Cruz, 3. 28020 Madrid.

### Otras Solicitudes o Reclamaciones Derivadas del Ejercicio de Potestades Públicas Ejercidas por Adif-Alta Velocidad

Secretaría General y del Consejo.  
Calle Sor Ángela de la Cruz, 3. 28020 Madrid.

### Adjudicación de Capacidad

Dirección de Planificación y Gestión de Red de Adif.  
Calle Hiedra, 9; estación de Madrid Chamartín, edificio 23. 28036 Madrid.

### Gestión de Tráfico

Centro de Gestión de Red H24, Subdirección del Centro de Gestión de Red H24 de Adif.  
Calle Méndez Álvaro, 1. 28045 Madrid.

### Servicios en Estaciones de Transporte de Viajeros

Dirección de Estaciones de Viajeros de Adif.  
Avenida Pío XII, 110. Edificio 18. 28036 Madrid.

No se considerará responsabilidad del administrador de infraestructuras ferroviarias los daños y perjuicios (pérdidas, averías y retrasos) sufridos por las mercancías durante el transporte, ni de los daños sufridos por los vehículos ferroviarios, salvo si la empresa ferroviaria prueba fehacientemente que dichos daños son imputables al administrador de infraestructuras ferroviarias.

No se considerará motivo de reclamación la falta de suministro de energía eléctrica de tracción, cuando se deba a una avería ocasionada por alguna empresa ferroviaria, o sea consecuencia de obras u operaciones de mantenimiento debidamente programadas. En caso de falta de suministro de energía eléctrica de tracción por motivos imputables a las Compañías Eléctricas suministradoras, el importe máximo de la indemnización será el que establezcan las vigentes Leyes del Sector Eléctrico, para ello se deberán dirigir a la Dirección de Telecomunicaciones y Energía de Adif Alta Velocidad.

El administrador de infraestructuras ferroviarias no será responsable frente a las empresas ferroviarias de los daños y perjuicios que se produjeran en la prestación de los servicios cuando éstos sean consecuencia de situaciones de fuerza mayor.

Las empresas ferroviarias o terceros serán responsables frente al administrador de infraestructuras ferroviarias de los daños y perjuicios que causen a éste, tanto en personas como en cosas, así como en sus instalaciones, maquinaria, infraestructura ferroviaria, etc.

El administrador de infraestructuras se compromete a dar respuesta por escrito a las reclamaciones presentadas por las EE.FF. conforme a lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, sin perjuicio de que en las relaciones de derecho privado se pacten otros plazos.

#### **4. Procedimiento de Asignación de Retrasos y de Resolución de Conflictos en la Imputación de Responsabilidades Dentro del Ámbito del Sistema de Incentivos**

La Orden FOM/189/2015, de 11 de febrero, por la que se desarrollan principios básicos de aplicación de incentivos en el sistema de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, desarrolla en sus artículos 8 y 9 el procedimiento de asignación de retrasos y de resolución de conflictos en la imputación de responsabilidades dentro del ámbito del sistema de incentivos.

Durante la vigencia de esta DR el administrador de infraestructuras ferroviarias, acordará y establecerá con las EE.FF. y demás candidatos los parámetros principales del sistema de incentivos y adaptará sus sistemas de gestión para la implantación del mismo.

Una vez se desarrolle el procedimiento de asignación de retrasos y resolución de conflictos en la imputación de responsabilidades, conforme determina el artículo 8, se procederá a la constitución con el administrador de infraestructuras ferroviarias de un comité de seguimiento del sistema de incentivos, de conformidad con el artículo 9 de dicha Orden FOM/189/2015.

El administrador de infraestructuras se compromete a dar respuesta por escrito a las reclamaciones presentadas por las EE.FF. conforme a lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.



## 5. Procedimiento de Coordinación en el Ámbito del Proceso de Adjudicación de Capacidades en las Instalaciones de Servicio

El procedimiento de coordinación ha sido concebido para resolver los conflictos que puedan surgir en las solicitudes de adjudicación de capacidad en las instalaciones de servicio.

### Para solicitudes tipo A: con reserva de capacidad.

El Gestor de Instalaciones de Servicio (GIS), pondrá a disposición de los clientes, cada dos meses la oferta de instalaciones de servicio disponibles para que puedan realizar este tipo de solicitudes.

Por parte del GIS se realizará el estudio de las solicitudes recibidas y en función de los criterios de asignación indicados en el apartado 4.9.3.1., comunicará una asignación provisional de capacidad, como máximo, 30 días antes de la fecha prevista de uso de la instalación de servicio, disponiendo los solicitantes de 10 días naturales para aceptarla/rechazarla, o realizar las alegaciones que estime convenientes.

El GIS dispondrá de 5 días naturales para analizar dichas alegaciones y comunicar la asignación definitiva de capacidad. El cliente deberá aceptar o reusar la capacidad adjudicada en un plazo máximo de 48 h.

Pasado el plazo establecido sin recibir la aceptación por parte del cliente de la capacidad asignada, el GIS podrá disponer libremente de la misma.

### Para solicitudes tipo B1: sin reserva de capacidad para usos puntuales.

Las solicitudes deben realizarse con una antelación mínima de 7 días, para que el GIS pueda estudiarla y atenderla convenientemente.

Por razones excepcionales y justificadas, los clientes podrán solicitar capacidad para una instalación de servicio con menos de 7 días naturales de antelación. Dicho tipo de solicitudes únicamente podrán presentarse de lunes a viernes, antes de las 12 horas del día anterior a la salida del tren y debiendo identificar ante el GIS el tren al que va vinculada la solicitud. La respuesta será notificada antes de las 18 horas del mismo día.

En el caso de suministro de combustible en puntos fijos, la asignación de capacidad estará implícita en la prestación del servicio de suministro.

## 6. Procedimientos ante la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia

En el sector ferroviario, de conformidad con lo previsto en la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, corresponde a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia conocer y resolver las reclamaciones que presenten las empresas ferroviarias y los restantes candidatos en relación con la actuación del administrador de infraestructuras ferroviarias, las empresas ferroviarias y los restantes candidatos que versen sobre:

1. El contenido y la aplicación de las declaraciones sobre la red.
2. Los procedimientos de adjudicación de capacidad y sus resultados.
3. La cuantía, la estructura o la aplicación de los cánones y tarifas que se les exijan o puedan exigírseles.
4. Cualquier trato discriminatorio en el acceso a las infraestructuras o a los servicios ligados a éstas que se produzca por actos llevados a cabo por otras empresas ferroviarias o candidatos.
5. La prestación de servicios en los corredores ferroviarios internacionales de transporte de mercancías.
6. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia cooperará con los órganos reguladores del mercado ferroviario de los demás Estados miembros de la Unión Europea en las reclamaciones o investigaciones relacionadas con una franja internacional.

Las reclamaciones deberán presentarse en el plazo de un mes desde que se produzca el hecho o la decisión correspondiente.

En la resolución de los referidos conflictos, la comisión resolverá acerca de cualquier denuncia y adoptará, a petición de cualquiera de las partes, una resolución para resolver el litigio lo antes posible y, en todo caso, en el plazo máximo de 6 semanas desde la recepción de toda la información.

La resolución que dicte la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia será vinculante para las partes sin perjuicio de los recursos que procedan de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.



# ANEXO N

## CONDICIONES DE USO DE LAS INSTALACIONES DE SERVICIO

### PRINCIPIOS GENERALES

#### 1. Objeto y Ámbito de Aplicación

El objeto de este documento es regular las condiciones de uso de las instalaciones de servicio titularidad de Adif relacionadas con el transporte ferroviario en la RFIG, con independencia de quién sea el explotador de los servicios prestados a las empresas.

El ámbito de aplicación es el de las instalaciones de servicio definidas en el Art. 42 de la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario (LSF), con excepción de los apartados e), g), h) y j).

#### 2. Condiciones Económicas

La adjudicación y utilización de las instalaciones de servicio está sujeta a la liquidación de los cánones contemplados en el Art. 98 de la LSF y cuyas cuantías correspondientes a cada componente se determinarán en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y se publicarán en la Declaración sobre la Red.

Los consumos de energía eléctrica, de agua, de gasóleo, de teléfono o de cualquier otro suministro o servicio se facturarán aparte, en función de los datos que facilite o preste el titular.

En los casos en que, por causas ajenas al cliente, no se encuentre la instalación operativa para su uso en los términos establecidos en este documento, no se devengará el canon.

#### 3. Prestación de Servicios en las Instalaciones de Servicio

En las instalaciones de servicio se podrán prestar servicios complementarios y auxiliares cuyo alcance deberá ser acordado entre el cliente y el explotador de la misma.

La contraprestación económica de estos servicios no forma parte del canon que se devenga por el uso de la infraestructura ferroviaria.

#### 4. Obligaciones del Titular de la Instalación

Son obligaciones de Adif, en relación al uso y funcionalidad de las instalaciones de servicio, las siguientes:

- a) Asegurar el acceso a la instalación cuando exista capacidad disponible.
- b) Responder a los clientes sus solicitudes de capacidad en los plazos previstos en el proceso reglado de asignación.
- c) Asegurar la operatividad de la instalación de servicio durante el tiempo que el cliente mantenga la capacidad adjudicada u ofrecerle una alternativa equivalente si fuese necesario
- d) Informar a los clientes de los cambios en el catálogo de instalaciones de servicio.
- e) Responder por escrito a las reclamaciones de los clientes en un plazo máximo de 30 días desde su recepción.
- f) Informar a los clientes con una antelación mínima de 2 meses, de las restricciones de uso de las instalaciones de servicio con motivo de trabajos programados de reparación, conservación, renovación, ampliación o mejora de los activos vinculados a las mismas.
- g) Informar a los clientes de los planes de ampliación o mejora de los activos vinculados a la instalación, motivados por el incremento de demanda de clientes.



## 5. Obligaciones del Cliente

Son obligaciones del cliente en relación al uso de las instalaciones de servicio, las siguientes:

- a) Asegurarse, antes de solicitar la capacidad de una instalación de servicio, de su idoneidad para la funcionalidad a la que va a destinarla.
- b) Asegurarse la compatibilidad entre la capacidad adjudicada para la circulación por líneas de la RFIG (surco) y la disponibilidad de uso en la instalación de servicio que prevea utilizar.
- c) Asegurarse, antes de iniciar la utilización de una instalación de servicio, la prestación de los servicios que pudiera requerir en la misma para las operaciones sobre el material ferroviario, operaciones de carga/ descarga, ...
- d) Informar al titular, antes del inicio de la utilización de la instalación, de las actividades a desarrollar que sean susceptibles de generar contaminación o residuos que precisen de un sistema de gestión específico. Del sistema empleado y de las medidas de prevención adoptadas, aportará los certificados necesarios al efecto.
- e) Informar al titular, al inicio de la utilización de la instalación, de cualquier circunstancia que suponga la falta de operatividad de la instalación de servicio.
- f) Cumplir con las medidas de seguridad ferroviaria y de prevención de riesgos laborales.
- g) Hacer uso de la instalación para los fines previstos en su solicitud de capacidad.
- h) Custodiar el material rodante, los elementos auxiliares de carga y las mercancías que se encuentren en las instalaciones de servicio, propiedad del cliente.
- i) Comunicar al titular de la instalación cualquier accidente o incidente, así como de anomalías o averías, que se produzcan en la instalación de servicio.
- j) Retirar el material rodante de las instalaciones de servicio antes del vencimiento del tiempo concedido en su capacidad, dejándolas en condiciones operativas.

## 6. Responsabilidades del Titular de la Instalación

En relación con las responsabilidades que se pudiesen derivar de ineficiencias de las instalaciones de servicio, y en concreto al régimen de responsabilidades y sus límites se estará a lo dispuesto en la Ley y el Reglamento del Sector Ferroviario y su normativa de desarrollo.

En cuanto que Adif a estos efectos actúan como auxiliares del porteador, en relación con el régimen general de responsabilidades derivados del transporte de mercancías, y en especial en relación con los plazos de entrega de la mercancía así como en relación las causas de exoneración y límites de indemnización, se estará a lo dispuesto en la Ley 15/2009 de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.

En relación con los daños causados sobre el material rodante como consecuencia de ineficiencias de la instalación de servicio, se estará a lo dispuesto en los límites contemplados en las Condiciones Generales para el uso de vagones publicadas por las GCU Bureau SPRL.

El titular de la instalación no será responsable antes sus clientes de los casos fortuitos ni de los de fuerza mayor. Asimismo el titular de la instalación no será responsable ante sus clientes de los daños y perjuicios causados por terceros ajenos a él.

## 7. Responsabilidades del Cliente

El cliente será responsable ante el titular de la instalación de los daños causados en la infraestructura ferroviaria y en los elementos que, sin formar parte de la misma, se encuentren dentro de la estación de viajeros o de la terminal de transporte de mercancías.

El cliente será igualmente responsable de los daños que cause a otros clientes o terceros derivados del uso inadecuado de las instalaciones de servicio.

El cliente será responsable de los retrasos que cause en la ejecución del transporte a las empresas ferroviarias, en los plazos de transporte y límites recogidos en la Ley del Sector Ferroviario y su normativa de desarrollo, así como para el supuesto del transporte de mercancías, los plazos y límites de responsabilidad recogidos en la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías, por ocupar una instalación de servicio fuera de la capacidad otorgada, impidiendo el uso efectivo al que tuvieran derecho otros adjudicatarios.

En todo caso, el cliente será responsable de los actos y omisiones de los auxiliares, dependientes o independientes, a cuyos servicios recurra para el cumplimiento de sus obligaciones.

## 8. Seguro de Responsabilidad Civil

El cliente se obliga a tener contratada con una Compañía de Seguros de reconocida solvencia y con carácter previo a la adjudicación de capacidad, una póliza de seguros de daños y responsabilidad civil, en cuantía suficiente para cubrir los daños y responsabilidades que puedan derivarse del uso de las instalaciones de servicio, inclusive el daño ecológico y medioambiental que pudiera producirse.

Dicha póliza deberá estar vigente durante el periodo de adjudicación, pudiendo exigir el titular de la instalación, en cualquier momento, la exhibición de los documentos que acrediten que el cliente se encuentra al corriente de pago de las primas de estos seguros.

La disponibilidad y uso de las instalaciones de servicio por parte de las empresas ferroviarias se encontrará cubierta por el seguro de responsabilidad civil que se recoge en la LSF, cuyo importe y condiciones de cobertura se determinan reglamentariamente.

El resto de clientes que deseen hacer uso de las instalaciones de servicio deberán tener contratado un seguro de responsabilidad civil con una cobertura mínima de 1.500.000 €.

## 9. Supervisión y Control

El titular de la instalación se reserva las más amplias facultades de supervisión y control respecto de las instalaciones de servicio cedidas. Dicha supervisión y control se realizará por el personal que el titular designe al efecto, debiendo el cliente facilitar y/o aportar cuantos datos y/o documentos relacionados con el uso de la instalación y del material ferroviario que se encuentre en la misma.

De igual forma, el personal del titular de la instalación o el de terceros que éste designe podrá acceder a la instalación de servicio sin que ello genere responsabilidad alguna a su titular.

Los responsables de gestión ambiental del titular de la instalación podrán solicitar en todo momento las evidencias que garanticen el correcto cumplimiento de la normativa ambiental (autorizaciones, gestión de residuos peligrosos, autorización de vertido, límites de ruido, ...).

## 10. Seguridad y Vigilancia

Las instalaciones de servicio no cuentan con un servicio específico de seguridad y vigilancia, por lo que los clientes deberán llevar a cabo las acciones que consideren necesarias para garantizar la custodia del material rodante, los elementos auxiliares de carga y las mercancías que se encuentren en las mismas.

## 11. Seguridad Ferroviaria

### 11.1. Criterios Generales

El material rodante ferroviario deberá estar debidamente homologado y autorizado para su circulación y el personal que interviene en los procesos de circulación contará con la autorización profesional que corresponda de acuerdo a la normativa aplicable en cada momento, teniendo en cuenta que las obligaciones y operaciones de estacionamiento, inmovilización del material rodante depositado en la instalación de servicio, la formación del tren, así como su señalización, composición y frenado, y la disposición de la carga en los vagones, serán responsabilidad de la Empresa Ferroviaria (EF) o, en su caso, de Adif cuando éste sea el responsable del material rodante.

### 11.2. Condiciones Operacionales

La facultad para dirigir la circulación de trenes y maniobras corresponde al Responsable de Circulación de Adif, pudiendo ser auxiliado en los procesos de circulación por el personal de la EF o Adif, que disponga de la autorización profesional correspondiente.

Este personal realizará bajo las órdenes del Responsable de Circulación determinadas tareas cuando éste se lo ordene, tales como el accionamiento de agujas y de barreras de los pasos a nivel, realización de maniobras y demás tareas complementarias. Para ello deberán contar con la dotación de útiles de servicio y los medios de comunicación que la reglamentación establezca para garantizar la adecuada transmisión de las órdenes e informaciones en los procesos de circulación.

Será responsabilidad de Adif el accionamiento de aquellos desvíos de itinerarios que se realizan íntegramente desde el cuadro del enclavamiento que tiene a su cargo. Será responsabilidad del cliente usuario de la instalación de servicio el accionamiento de aquellos desvíos que, se accionen manual o eléctricamente, se realizan a pie del mismo.

La puesta en circulación del tren corresponde a la EF, por lo que una vez el tren esté dispuesto para salir a vía regulada, su maquinista lo comunicará al Responsable de Circulación de Adif.



### 11.3. Transporte de Mercancías Peligrosas

De conformidad con lo establecido en el RSF, cuando la capacidad que solicite un cliente vaya a emplearse para el transporte de mercancías peligrosas, deberá expresarlo en la solicitud.

El transporte de mercancías peligrosas se realiza conforme a las prescripciones del Reglamento relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril (RID), así como el Real Decreto 412/2001, de 20 de abril, en cuyo artículo 4 se recogen las normas generales de circulación.(ver apartado 3.4.3 de la DR).

En las instalaciones de servicio, se tendrá especial atención a la aplicación de la distancia de protección entre vagones o grandes contenedores, a los efectos de estacionamiento con otros trenes cargados con mercancías peligrosas en vías contiguas de una misma terminal de carga.

### 11.4. Incidentes, Accidentes y Anormalidades

En el caso de incidentes o accidentes en la circulación o incidencias en los procesos de carga y descarga, el cliente no podrá realizar por iniciativa propia ninguna acción sobre el material rodante o las instalaciones ferroviarias.

En estos casos actuará cumplimentando los protocolos de actuación y comunicación establecidos en el Plan de Contingencias de Adif y en los Planes de Autoprotección.

## 12. Coordinación de Actividades

En cumplimiento de lo dispuesto en el Real Decreto 171/2004, de 30 de enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales, y previo al inicio de la utilización de la instalación, el cliente deberá tener establecidos los procedimientos operativos de prevención POP 12 y POP 16.

## 13. Medio Ambiente

Los clientes están obligados al cumplimiento de la legislación vigente en materia de medio ambiente referente a suelos, vertidos, ruidos, emisiones, residuos y sustancias peligrosas.

Será de cuenta y cargo exclusivo del cliente, si así fuera preciso, la recuperación y el saneamiento ambiental de la instalación de servicio cuando ocurra algún derrame o fuga en la misma, así como el estricto cumplimiento de la normativa ambiental y de seguridad industrial de ámbito nacional, autonómico o local.

## 14. Uso Inadecuado de una Instalación de Servicio

Se considera uso inadecuado de una instalación de servicio:

- a) Llevar a cabo actividades con una finalidad diferente a la funcionalidad definida para la instalación de servicio.
- b) No informar del apartado de material rodante que se encuentra fuera del ciclo productivo del transporte llevado a cabo sobre instalaciones de servicio que además del apartado, tengan otras funcionalidades.
- c) Posicionar material ferroviario, de tracción o remolcado, en la instalación fija de suministro de combustible fuera del horario de prestación de servicio o en las instalaciones de punto móvil sin que se encuentre el medio de suministro que lo va a llevar a cabo.
- d) Incumplir las normas de seguridad ferroviaria, de prevención de riesgos laborales o ambientales.
- e) Emplear la instalación sin contar con la debida adjudicación de capacidad.
- f) Emplear u ocupar la instalación fuera de la capacidad adjudicada.
- g) Disponer y no emplear la capacidad adjudicada en los términos de aprovechamiento y uso eficaz recogidos en este documento.

El GIS informará a su cliente cuando detecte alguno de estos comportamientos al objeto de que puedan corregirse en el plazo que se le requiera.



## 15. Efectos del Uso Inadecuado de una Instalación de Servicio

El GIS podrá suprimir la capacidad adjudicada o no adjudicar capacidad en la instalación, si previamente informó a su cliente del uso inadecuado de la capacidad adjudicada y éste no adoptó las medidas correctoras en el plazo y forma que se le indique.

El cliente al que se le haya retirado la capacidad de uso o se le haya comunicado la imposibilidad de acceder a la instalación de servicio, no podrá solicitar capacidad sobre la misma hasta que no acredite ante el GIS de las medidas que ha tomado para corregir el uso inadecuado que generó la decisión.

Adicionalmente y de manera particular para las situaciones descritas en los apartados e) y f) del punto anterior, el GIS de la instalación comunicará al cliente dichas situaciones cuando sean detectadas, informándole igualmente del momento de devengo que se tomará como referencia a efectos de aplicación de canon.

Si además, estas situaciones están afectando a las operaciones de otros clientes, el GIS de la instalación:

- I) Requerirá al cliente que retire el material rodante, los elementos auxiliares de carga y las mercancías que se encuentren en las instalaciones de servicio, así como cualquier otro elemento que pueda haberse instalado por el cliente, por sus propios medios o de terceros, a la instalación o espacio que le sea indicado por el GIS.
- II) Si este no pudiera retirarlo en tiempo oportuno, el GIS autorizará al cliente afectado la retirada del material ferroviario, por medios propios o de terceros, a la instalación que le sea indicada por el GIS.

El GIS en ningún caso será responsable de los daños y perjuicios causados al cliente afectado por la imposibilidad de utilizar la instalación cuando dicha imposibilidad derive del uso inadecuado realizado por otros clientes. En estos casos, el cliente afectado tendrá derecho a repercutir a la empresa que ocupaba indebidamente la instalación de servicio el importe de los daños y perjuicios que le haya podido causar.

- III) El GIS aplicará al cliente que ocupa indebidamente la instalación de servicio el canon por período de uso puntual.

Independientemente de lo anterior, en caso de incumplimiento de las condiciones de uso de la instalación, podría ser de aplicación el Título VII, Régimen Sancionador y de Inspección de la LSF.

## 16. Utilización de las Instalaciones por varios Adjudicatarios

Una instalación de servicio podrá ser utilizada por varios clientes, aunque la instalación esté adjudicada, con capacidad reservada, inicialmente a un cliente (adjudicatario principal), para un periodo de tiempo y siempre que ésta no se encuentre saturada.

El GIS, podrá solicitar al adjudicatario principal la utilización de esta instalación de servicio por otros clientes (adjudicatarios secundarios), si la capacidad excedente es compatible con las operaciones programadas por los adjudicatarios secundarios.

El adjudicatario principal podrá autorizar el uso de esta capacidad excedente a favor de los secundarios, en cuyo caso tendrá derecho a las bonificaciones previstas por la LSF.

En los casos en los que el adjudicatario principal y el GIS acuerden el uso de la capacidad excedente por los secundarios, el adjudicatario principal tendrá la obligación de dejarla disponible en los horarios acordados.

En el supuesto de que el adjudicatario principal no accediera a compartir la capacidad excedente, el GIS verificará el aprovechamiento de la capacidad adjudicada y podrá modificársela si resulta compatible.

## 17. Criterios de Medición de Aprovechamiento de la Capacidad Adjudicada

El GIS medirá el aprovechamiento de la capacidad adjudicada a sus clientes en las instalaciones de servicio en función de la ocupación efectiva de las mismas (uso) y de la capacidad que tengan adjudicada (disponibilidad)

Para la medición del uso efectivo se tendrá en cuenta el total de la longitud de vías ocupadas en las instalaciones de servicio con idéntica funcionalidad, de una determinada estación o terminal, durante el tiempo de adjudicación.

Para el cálculo de la utilización adjudicada se tendrá en cuenta el total de la longitud de vías adjudicadas en las instalaciones de servicio con idéntica funcionalidad, de una determinada estación o terminal, por el tiempo adjudicado.

El aprovechamiento se determinará mediante la relación entre el uso efectivo y el adjudicado.

En el caso de que el GIS prevea que una determinada instalación de servicio puede ser utilizada por varios clientes, podrá solicitar una declaración responsable del nivel de actividad que va a llevar a cabo en la misma, a fin de comparar las previsiones realizadas por el cliente que sirvieron de base para su solicitud de capacidad y el uso efectivo que viene haciendo de ellas.

Ante el riesgo de que algunas empresas pretendieran acaparar capacidad a largo plazo, en particular en las instalaciones más congestionadas, ADIF se reserva la facultad de introducir, con carácter inmediato, umbrales de uso más estrictos que justificarían la revocación de dicha capacidad o, en su caso, la compartición obligatoria de la instalación con adjudicatarios secundarios.



## 18. Reclamaciones

El cliente tiene el derecho de interponer una reclamación ante el titular de una instalación de servicio en caso de discrepancia sobre sus actuaciones o acudir, de conformidad con la LSF, a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, de acuerdo con lo previsto en la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, y en particular en el supuesto previsto en el Art. 43.3 de la LSF.

Estas reclamaciones deberán presentarse en el plazo de un mes desde que se produzca el hecho o la decisión correspondiente que motivó la discrepancia.

El titular de la instalación se compromete a dar respuesta por escrito a las reclamaciones planteadas por sus clientes en materia de asignación/retirada/modificación de capacidades en el plazo máximo de 30 días.

El titular de la instalación se compromete a dar respuesta por escrito a las reclamaciones patrimoniales planteadas por sus clientes por daños y perjuicios derivados de sus actuaciones en el plazo legalmente establecido al efecto.

- **Derecho de Información**

Los clientes podrán consultar el catálogo de las instalaciones de servicio a través de la Declaración sobre la Red o en un sitio web en el que dicha información podrá obtenerse gratuitamente en formato electrónico.

## 19. Inversiones en las Instalaciones de Servicio

Los titulares de las instalaciones de servicio serán los responsables del mantenimiento y reposición de las instalaciones de servicio incluidas en el Catálogo de Instalaciones.

No obstante lo anterior, los clientes podrán realizar las inversiones en equipamiento que consideren necesarias para el desarrollo de su actividad en las instalaciones de servicio, para lo que deberá solicitarlo al titular de la instalación, informando detalladamente de las actuaciones en equipamiento que se pretendan llevar a cabo en dicha instalación.

El titular de la instalación analizará la viabilidad técnica y económica de la propuesta, pudiendo denegarla de forma motivada.

En el supuesto de que el titular de la instalación considerase viable técnica y económicamente la propuesta del cliente interesado, se procederá al establecimiento de las preceptivas autorizaciones/contratos de arrendamiento previstos en la Ley 33/2003 de Patrimonio de las AAPP, en el que se recogerán las condiciones generales y particulares de esta situación.





# ANEXO 0

## CALENDARIO DE ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD EN INSTALACIONES DE SERVICIO

### Calendario de Asignación

Dentro del proceso de asignación de capacidad, el cumplimiento de los calendarios programados es esencial para garantizar la calidad del producto y permitir planificar la logística de los distintos intervinientes en el proceso, así como posibilitar que el conjunto de clientes disponga de las instalaciones de servicio en tiempo oportuno.

Las solicitudes formuladas al Gestor de Instalación de Servicio (GIS) deberán ser presentadas conforme al calendario de asignación siguiente:

#### Para Solicitudes tipo A: con Reserva de Capacidad

El GIS pondrá a disposición de los clientes, cada 2 meses, la oferta de instalaciones de servicio disponibles para que se puedan realizar este tipo de solicitudes.

Los calendarios que figuran a continuación incluyen los plazos límite que, de forma genérica, se han establecido para estas solicitudes.

Plazos de aplicación para solicitudes tipo A	
Recepción de solicitudes de capacidad	Hasta D - 50 días
Asignación provisional de capacidad	D - 50 días a D - 30 días
Alegaciones	D - 30 días a D - 20 días
Comunicación asignación de capacidad y aceptación	D - 20 días a D - 15 días
Fecha de actualización de las capacidades ofertadas	D

Para dar respuesta a aquellas solicitudes presentadas fuera de plazo de recepción y que sean consecuencia de una alteración sustancial de los esquemas de explotación del cliente, el GIS evaluará el alcance de sus necesidades, comunicándole en tiempo oportuno una eventual asignación provisional de capacidad y que, en todo caso, deberá volver a solicitarla en el siguiente periodo de asignación



### **Para Solicitudes Tipo B.1: Sin Reserva de Capacidad Para Usos Puntuales**

Para que sea posible dar respuesta a estas solicitudes, es necesario que los clientes realicen la petición con una antelación mínima de 7 días naturales, para que el GIS pueda estudiarla y atenderla convenientemente.

Por razones excepcionales y justificadas los clientes podrán solicitar capacidad para una instalación de servicio con menos de 7 días naturales de antelación. Dicho tipo de solicitudes únicamente se podrán presentar de Lunes a Viernes, antes de las 12 horas del día anterior a la salida del tren y debiendo identificar ante el GIS el tren al que va vinculada la solicitud. La respuesta será notificada antes de las 18 horas del mismo día.

Las solicitudes de capacidad en instalaciones de servicio para el suministro de combustible de tracción a través de puntos móviles se podrán presentar, como norma general, antes de las 18 horas del día anterior al solicitado para el repostaje, siempre dentro del horario de apertura de la terminal/estación y adaptándose en todo caso a las condiciones que fije el titular de la instalación.

En el caso de suministro de combustible en puntos fijos la asignación de capacidad estará implícita en la prestación del servicio de suministro.



# ANEXO P

## CATÁLOGO DE INSTALACIONES DE SERVICIO

### ÍNDICE

-  Todas las Estaciones de Viajeros con las Funcionalidades de Vía Ofertadas.
-  Instalaciones con Vías de Apartado
-  Instalaciones con Vías de Suministro de Combustible
-  Estaciones de Viajeros con Vías con Andén para Operaciones Tipo A/B



# Funcionalidad de vía en Estaciones de Viajeros



CÓDIGO	ESTACIONES DE VIAJEROS	CATEGORÍA	COMUNIDAD	PROVINCIA	TIPO	EJE	CATENARIA	ANCHO	FUNCIONALIDAD DE VÍA										
									Estacionamiento sin Operaciones	Estacionamiento y otras Operaciones Tipo A	Estacionamiento y otras Operaciones Tipo B	Apartado / Estacionamiento	Categoría II Apartado	Maniobra / Formación	Mantenimiento	Lavado Limpieza	Suministro Combustible	Punto de Carga	
60911	ALACANT - TERMINAL	2ª	COMUNIDAD VALENCIANA	ALICANTE	ESTACIÓN VIAJEROS	13	A.V. Madrid Atocha - Levante	SI	Ibér/UIC	X	X	X	X						Fijo
60600	ALBACETE LOS LLANOS	2ª	CASTILLA-LA MANCHA	ALBACETE	ESTACIÓN VIAJEROS	13	A.V. Madrid Atocha - Levante	SI	Ibér/UIC	X	X	X	X						
02003	ANTEQUERA SANTA ANA	2ª	ANDALUCÍA	MÁLAGA	ESTACIÓN VIAJEROS	14	A.V. Madrid Atocha - Toledo / Sevilla Sta. Justa / Málaga María Zambrano	SI	Ibér/UIC	X	X	X	X						
71801	BARCELONA SANTS	1ª	CATALUÑA	BARCELONA	ESTACIÓN VIAJEROS	12	A.V. Madrid Atocha - Barcelona - Frontera Francia	SI	Ibér/UIC	X	X	X	X						
35400	CÁCERES	3ª	EXTREMADURA	CÁCERES	ESTACIÓN VIAJEROS	05	Madrid Atocha-Cáceres-Valencia de Alcántara	SI	Ibérico	X	X	X	X						
70600	CALATAYUD	3ª	ARAGÓN	ZARAGOZA	ESTACIÓN VIAJEROS	12	A.V. Madrid Atocha - Barcelona - Frontera Francia	SI	Ibérico				X						
04104	CAMP DE TARRAGONA	2ª	CATALUÑA	TARRAGONA	ESTACIÓN VIAJEROS	12	A.V. Madrid Atocha - Barcelona - Frontera Francia	SI	UIC	X	X	X							
65300	CASTELLÓN DE LA PLANA	3ª	COMUNIDAD VALENCIANA	CASTELLÓN	ESTACIÓN VIAJEROS	03	Madrid Chamartín - Valencia-San Vicente de Calders	SI	Ibérico	X	X	X	X						
37200	CIUDAD REAL	2ª	CASTILLA-LA MANCHA	CIUDAD REAL	ESTACIÓN VIAJEROS	14	A.V. Madrid Atocha - Toledo / Sevilla Sta. Justa / Málaga María Zambrano	SI	Ibér/UIC	X	X	X	X						
50500	CÓRDOBA	1ª	ANDALUCÍA	CÓRDOBA	ESTACIÓN VIAJEROS	14	A.V. Madrid Atocha - Toledo / Sevilla Sta. Justa / Málaga María Zambrano	SI	Ibér/UIC	X	X	X	X						
03208	CUENCA FERNANDO ZÓBEL	2ª	CASTILLA-LA MANCHA	CUENCA	ESTACIÓN VIAJEROS	13	A.V. Madrid Atocha - Levante	SI	UIC	X	X	X							
04307	FIGUERES-VILAFANT	2ª	CATALUÑA	GIRONA	ESTACIÓN VIAJEROS	12	A.V. Madrid Atocha - Barcelona - Frontera Francia	SI	UIC	X	X	X							
79300	GIRONA	1ª	CATALUÑA	GIRONA	ESTACIÓN VIAJEROS	12	A.V. Madrid Atocha - Barcelona - Frontera Francia	SI	Ibér/UIC	X	X	X	X						
05000	GRANADA	4ª	ANDALUCÍA	GRANADA	ESTACIÓN VIAJEROS	04	Alcázar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz	SI	Ibérico	X	X	X	X						
15100	LEÓN	2ª	CASTILLA Y LEÓN	LEÓN	ESTACIÓN VIAJEROS	11	A.V. Madrid Chamartín - Valladolid - Palencia - LEÓN	SI	Ibér/UIC	X	X	X	X						
78400	LLEIDA - PIRINEUS	1ª	CATALUÑA	LLEIDA	ESTACIÓN VIAJEROS	12	A.V. Madrid Atocha - Barcelona - Frontera Francia	SI	Ibér/UIC	X	X	X	X					Fijo	
17000	MADRID CHAMARTÍN	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	03	Madrid Chamartín - Valencia-San Vicente de Calders	SI	Ibér/UIC	X	X	X	X				X		
60000	MADRID-PUERTA DE ATOCHA	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	14	A.V. Madrid Atocha - Toledo / Sevilla Sta. Justa / Málaga María Zambrano	SI	UIC	X	X	X							
54413	MÁLAGA MARÍA ZAMBRANO	1ª	ANDALUCÍA	MÁLAGA	ESTACIÓN VIAJEROS	14	A.V. Madrid Atocha - Toledo / Sevilla Sta. Justa / Málaga María Zambrano	SI	Ibér/UIC	X	X	X	X						
10500	MEDINA DEL CAMPO	3ª	CASTILLA Y LEÓN	VALLADOLID	ESTACIÓN VIAJEROS	01	Madrid Chamartín - Irún/Hendaya	SI	Ibérico	X	X	X	X						
61200	MURCIA DEL CARMEN	3ª	REGIÓN DE MURCIA	MURCIA	ESTACIÓN VIAJEROS	03	Madrid Chamartín - Valencia-San Vicente de Calders	SI	Ibérico	X	X	X	X						
22100	OURENSE	3ª	CORUÑA	OURENSE	ESTACIÓN VIAJEROS	06	Venta de Baños-León-Orense-Vigo	SI	Ibérico	X	X	X							



CÓDIGO	ESTACIONES DE VIAJEROS	CATEGORÍA	COMUNIDAD	PROVINCIA	TIPO	EJE	CATENARIA	ANCHO	FUNCIONALIDAD DE VÍA											
									Estacionamiento sin Operaciones	Estacionamiento y otras Operaciones Tipo A	Estacionamiento y otras Operaciones Tipo B	Apartado / Estacionamiento	Categoría II Apartado	Maniobra / Formación	Mantenimiento	Lavado Limpieza	Suministro Combustible	Punto de Carga		
14100	PALENCIA	3ª	CASTILLA Y LEÓN	PALENCIA	ESTACIÓN VIAJEROS	11	A.V. Madrid Chamartín - Valladolid - Palencia - LEÓN	SI	UIC	X	X	X	X							
23004	PONTEVEDRA	3ª	GALICIA	PONTEVEDRA	ESTACIÓN VIAJEROS	06	Venta de Baños-León-Orense-Vigo	SI	Ibérico	X	X	X	X						Fijo	
54201	PUENTE GENIL	3ª	ANDALUCÍA	CÓRDOBA	ESTACIÓN VIAJEROS	04	Alcázar de San Juan-Córdoba-Sevilla-Cádiz	SI	Ibérico				X		X					
37300	PUERTOLLANO	3ª	CASTILLA-LA MANCHA	CIUDAD REAL	ESTACIÓN VIAJEROS	14	A.V. Madrid Atocha - Toledo / Sevilla Sta. Justa / Málaga María Zambrano	SI	Ibér/UIC	X	X	X	X							
11511	SAN SEBASTIÁN/DONOSTIA	3ª	PAÍS VASCO	GUIPUZKOA	ESTACIÓN VIAJEROS	01	Madrid Chamartín - Irún/Hendaya	SI	Ibérico	X	X	X	X							
31400	SANTIAGO DE COMPOSTELA	2ª	GALICIA	A CORUÑA	ESTACIÓN VIAJEROS	06	Venta de Baños-León-Orense-Vigo	SI	Ibérico	X	X	X	X							
08004	SEGOVIA GUIOMAR	2ª	CASTILLA Y LEÓN	SEGOVIA	ESTACIÓN VIAJEROS	11	A.V. Madrid Chamartín - Valladolid - Palencia - León	SI	UIC	X	X	X	X							
51003	SEVILLA-SANTA JUSTA	1ª	ANDALUCÍA	SEVILLA	ESTACIÓN VIAJEROS	14	A.V. Madrid Atocha - Toledo / Sevilla Sta. Justa / Málaga María Zambrano	SI	Ibér/UIC	X	X	X	X							
92102	TOLEDO	2ª	CASTILLA-LA MANCHA	TOLEDO	ESTACIÓN VIAJEROS	14	A.V. Madrid Atocha - Toledo / Sevilla Sta. Justa / Málaga María Zambrano	SI	UIC	X	X	X								
03216	VALENCIA JOAQUÍN SOROLLA	2ª	COMUNIDAD VALENCIANA	VALENCIA	ESTACIÓN VIAJEROS	13	A.V. Madrid Atocha - Levante	SI	Ibér/UIC	X	X	X								
10600	VALLADOLID-CAMPO GRANDE	2ª	CASTILLA Y LEÓN	VALLADOLID	ESTACIÓN VIAJEROS	11	A.V. Madrid Chamartín - Valladolid - Palencia - LEÓN	SI	Ibér/UIC	X	X	X	X							
08223	VIGO URZAIZ	3ª	GALICIA	PONTEVEDRA	ESTACIÓN VIAJEROS	06	Venta de Baños-León-Orense-Vigo	SI	Ibérico	X	X	X	X							
23008	VILAGARCIA DE AROUSA	4ª	GALICIA	PONTEVEDRA	ESTACIÓN VIAJEROS	06	Venta de Baños-León-Orense-Vigo	SI	Ibérico	X	X	X	X							
03309	VILLENA ALTA VELOCIDAD	3ª	COMUNIDAD VALENCIANA	ALICANTE	ESTACIÓN VIAJEROS	13	A.V. Madrid Atocha - Levante	SI	UIC	X	X	X								
30200	ZAMORA	4ª	CASTILLA Y LEÓN	ZAMORA	ESTACIÓN VIAJEROS	16	A.V. Olmedo - Medina - Zamora - Galicia	SI	UIC	X	X	X	X							
04040	ZARAGOZA DELICIAS	1ª	ARAGÓN	ZARAGOZA	ESTACIÓN VIAJEROS	12	A.V. Madrid Atocha - Barcelona - Frontera Francia	SI	Ibér/UIC	X	X	X	x							



# Vías de Apartado







CÓDIGO	ESTACIONES CON VÍAS DE APARTADO	CATEGORÍA	COMUNIDAD	PROVINCIA	TIPO	Nº VÍA	LONGITUD VÍA	CATENARIA	LONGITUD CATENARIA	Cambio Manual / Telemandado	Nº de Cambios	Tipo de Vía	Ancho	EQUIPAMIENTO												
														Iluminación	PCI	Rampa	Muelle Descarga	Foso	Piquera	Punto Suministro Agua	Punto Suministro Eléctrico	Punto Suministro Aire Comprimido	Sistema Protección Suelo	Protección Vertido Combustible	Protección Vertido Grasas	Pasillo Entrevías
15100	LEÓN	2ª	CASTILLA Y LEÓN	LEÓN	ESTACIÓN VIAJEROS	1A	100	SI	100				Ibérico													
15100	LEÓN	2ª	CASTILLA Y LEÓN	LEÓN	ESTACIÓN VIAJEROS	3A	105	SI	105				Ibérico													
15100	LEÓN	2ª	CASTILLA Y LEÓN	LEÓN	ESTACIÓN VIAJEROS	5	200	SI	200		1	Topera	Ibérico													
15100	LEÓN	2ª	CASTILLA Y LEÓN	LEÓN	ESTACIÓN VIAJEROS	7	200	SI	200		1	Topera	Ibérico													
78400	LLEIDA - PIRINEUS	1ª	CATALUÑA	LLEIDA	ESTACIÓN VIAJEROS	4E9	35	SI	35				Ibérico													
78400	LLEIDA - PIRINEUS	1ª	CATALUÑA	LLEIDA	ESTACIÓN VIAJEROS	1SUB							Ibérico													
78400	LLEIDA - PIRINEUS	1ª	CATALUÑA	LLEIDA	ESTACIÓN VIAJEROS	7	448	SI	448		2	Pasante	Ibérico		X				X							
78400	LLEIDA - PIRINEUS	1ª	CATALUÑA	LLEIDA	ESTACIÓN VIAJEROS	8	448	SI	448		2	Pasante	Ibérico		X				X							
78400	LLEIDA - PIRINEUS	1ª	CATALUÑA	LLEIDA	ESTACIÓN VIAJEROS	9	50	SI	542	T	2	Pasante	Ibérico	X	X				X	X		X				
78400	LLEIDA - PIRINEUS	1ª	CATALUÑA	LLEIDA	ESTACIÓN VIAJEROS	106					1	Topera	UIC	X					X	X						
17000	MADRID CHAMARTÍN	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	LAVADO							Ibérico													
17000	MADRID CHAMARTÍN	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	M1							Ibérico	X												
17000	MADRID CHAMARTÍN	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	M18							Ibérico	X												
17000	MADRID CHAMARTÍN	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	M2							Ibérico	X												
17000	MADRID CHAMARTÍN	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	M20							Ibérico	X												
17000	MADRID CHAMARTÍN	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	M24							Ibérico	X												
17000	MADRID CHAMARTÍN	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	M3							Ibérico	X												
17000	MADRID CHAMARTÍN	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	M4							Ibérico	X												
17000	MADRID CHAMARTÍN	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	M5							Ibérico	X												







CÓDIGO	ESTACIONES CON VÍAS DE APARTADO	CATEGORÍA	COMUNIDAD	PROVINCIA	TIPO	Nº VÍA	LONGITUD VÍA	CATENARIA	LONGITUD CATENARIA	Cambio Manual / Telemandado	Nº de Cambios	Tipo de Vía	Ancho	EQUIPAMIENTO												
														Iluminación	PCI	Rampa	Muelle Descarga	Foso	Piquera	Punto Suministro Agua	Punto Suministro Eléctrico	Punto Suministro Aire Comprimido	Sistema Protección Suelo	Protección Vertido Combustible	Protección Vertido Grasas	Pasillo Entrevías
08223	VIGO URZÁIZ	3ª	GALICIA	PONTEVEDRA	ESTACIÓN VIAJEROS	6	378	SI	378		1	Topera	Ibérico	X	X						X	X				
23008	VILAGARCÍA DE AROUSA	4ª	GALICIA	PONTEVEDRA	ESTACIÓN VIAJEROS	1	389	SI	389				Ibérico													
23008	VILAGARCÍA DE AROUSA	4ª	GALICIA	PONTEVEDRA	ESTACIÓN VIAJEROS	2	368	SI	368				Ibérico													
23008	VILAGARCÍA DE AROUSA	4ª	GALICIA	PONTEVEDRA	ESTACIÓN VIAJEROS	5	231						Ibérico													
23008	VILAGARCÍA DE AROUSA	4ª	GALICIA	PONTEVEDRA	ESTACIÓN VIAJEROS	21	281						Ibérico													
23008	VILAGARCÍA DE AROUSA	4ª	GALICIA	PONTEVEDRA	ESTACIÓN VIAJEROS	23	165						Ibérico													
23008	VILAGARCÍA DE AROUSA	4ª	GALICIA	PONTEVEDRA	ESTACIÓN VIAJEROS	7-11	243						Ibérico													
23008	VILAGARCÍA DE AROUSA	4ª	GALICIA	PONTEVEDRA	ESTACIÓN VIAJEROS	Puerto							Ibérico													
04040	ZARAGOZA DELICIAS	1ª	ARAGÓN	ZARAGOZA	ESTACIÓN VIAJEROS	8A	370	SI	370		2	Pasante	Ibérico	X												
04040	ZARAGOZA DELICIAS	1ª	ARAGÓN	ZARAGOZA	ESTACIÓN VIAJEROS	9	305	SI	305		2	Pasante	Ibérico													
04040	ZARAGOZA DELICIAS	1ª	ARAGÓN	ZARAGOZA	ESTACIÓN VIAJEROS	10	198	SI	198		1	Topera	Ibérico													
04040	ZARAGOZA DELICIAS	1ª	ARAGÓN	ZARAGOZA	ESTACIÓN VIAJEROS	0					2	Pasante	UIC	X				X								

# Vías de Suministro de Combustible



CÓDIGO	ESTACIONES CON VÍAS DE APARTADO	CATEGORÍA	COMUNIDAD	PROVINCIA	TIPO	Nº VÍA	LONGITUD VÍA	CATENARIA	LONGITUD CATENARIA	Cambio Manual / Telemandado	Nº de Cambios	Tipo de Vía	Ancho	EQUIPAMIENTO											
														Iluminación	PCI	Rampa	Muelle Descarga	Foso	Piquera	Punto Suministro Agua	Punto Suministro Eléctrico	Punto Sum. Aire Comprimido	Sistema Protección Suelo	Protección Vertido Combustible	Protección Vertido Grasas
60911	ALACANT - TERMINAL	2ª	COMUNIDAD VALENCIANA	ALICANTE	ESTACIÓN VIAJEROS	33	82	SI	82		1	Topera	Ibérico	X							X		X		
60911	ALACANT - TERMINAL	2ª	COMUNIDAD VALENCIANA	ALICANTE	ESTACIÓN VIAJEROS	14	188	SI	188		1	Topera	Ibérico	X							X				
78400	LLEIDA - PIRINEUS	1ª	CATALUÑA	LLEIDA	ESTACIÓN VIAJEROS	9	50	SI	542	T	2	Pasante	Ibérico	X	X						X	X		X	
61200	MURCIA DEL CARMEN	3ª	REGIÓN DE MURCIA	MURCIA	ESTACIÓN VIAJEROS	4	50						Ibérico	X	X					X	X		X		
23004	PONTEVEDRA	3ª	GALICIA	PONTEVEDRA	ESTACIÓN VIAJEROS	10	442	SI	442		2	Pasante	Ibérico	X							X	X			
10600	VALLADOLID-CAMPO GRANDE	2ª	CASTILLA Y LEÓN	VALLADOLID	ESTACIÓN VIAJEROS	DEPO							Ibérico	X	X						X		X		

# **Estaciones de Viajeros con Vías con Andén para Operaciones Tipo A/B**



CÓDIGO	VÍAS CON ANDÉN EN ESTACIONES DE VIAJEROS PARA OTRAS OPERACIONES	CATEGORÍA	COMUNIDAD	PROVINCIA	TIPO	Nº VÍA	LONGITUD VÍA	CATENARIA	TIPO DE VÍA	ANCHO	EQUIPAMIENTO										
											Iluminación	PCI	Rampa	Muelle Descarga	Foso	Piquera	Punto Suministro Agua	Punto Suministro Eléctrico	Punto Suministro Aire Comprimido	Sistema Protección Suelo	Protección Vertido Combustible
60911	ALACANT-TERMINAL	2ª	COMUNIDAD VALENCIANA	ALICANTE	ESTACIÓN VIAJEROS	5	394	SI	Topera	Ibérico	X					X	X				
60911	ALACANT-TERMINAL	2ª	COMUNIDAD VALENCIANA	ALICANTE	ESTACIÓN VIAJEROS	6	444	SI	Topera	Ibérico	X					X	X				
60911	ALACANT-TERMINAL	2ª	COMUNIDAD VALENCIANA	ALICANTE	ESTACIÓN VIAJEROS	10	171	SI	Topera	Ibérico	X					X					
60911	ALACANT-TERMINAL	2ª	COMUNIDAD VALENCIANA	ALICANTE	ESTACIÓN VIAJEROS	11	171		Topera	Ibérico	X					X					
60911	ALACANT-TERMINAL	2ª	COMUNIDAD VALENCIANA	ALICANTE	ESTACIÓN VIAJEROS	12	297	SI	Topera	Ibérico	X					X					
60911	ALACANT-TERMINAL	2ª	COMUNIDAD VALENCIANA	ALICANTE	ESTACIÓN VIAJEROS	13	188	SI	Topera	Ibérico	X					X					
60911	ALACANT-TERMINAL	2ª	COMUNIDAD VALENCIANA	ALICANTE	ESTACIÓN VIAJEROS	14	188	SI	Topera	Ibérico	X					X					
60911	ALACANT-TERMINAL	2ª	COMUNIDAD VALENCIANA	ALICANTE	ESTACIÓN VIAJEROS	1	420		Topera	UIC	X					X	X				
60911	ALACANT-TERMINAL	2ª	COMUNIDAD VALENCIANA	ALICANTE	ESTACIÓN VIAJEROS	2	420		Topera	UIC	X					X	X				
60911	ALACANT-TERMINAL	2ª	COMUNIDAD VALENCIANA	ALICANTE	ESTACIÓN VIAJEROS	3	526		Topera	UIC	X					X	X				
60911	ALACANT-TERMINAL	2ª	COMUNIDAD VALENCIANA	ALICANTE	ESTACIÓN VIAJEROS	4	526		Topera	UIC	X					X	X				
60600	ALBACETE LOS LLANOS	2ª	CASTILLA- LA MANCHA	ALBACETE	ESTACIÓN VIAJEROS	1	651	SI	Pasante	Ibérico	X					X	X				
60600	ALBACETE LOS LLANOS	2ª	CASTILLA- LA MANCHA	ALBACETE	ESTACIÓN VIAJEROS	5	528	SI	Pasante	UIC	X					X	X				
60600	ALBACETE LOS LLANOS	2ª	CASTILLA- LA MANCHA	ALBACETE	ESTACIÓN VIAJEROS	6	245	SI	Pasante	UIC	X					X	X				
02003	ANTEQUERA-SANTA ANA	2ª	ANDALUCÍA	MÁLAGA	ESTACIÓN VIAJEROS	5	305		Pasante	Ibérico	X					X	X				
02003	ANTEQUERA-SANTA ANA	2ª	ANDALUCÍA	MÁLAGA	ESTACIÓN VIAJEROS	7	335		Pasante	Ibérico	X					X	X				
02003	ANTEQUERA-SANTA ANA	2ª	ANDALUCÍA	MÁLAGA	ESTACIÓN VIAJEROS	3	527		Pasante	UIC	X					X	X				
02003	ANTEQUERA-SANTA ANA	2ª	ANDALUCÍA	MÁLAGA	ESTACIÓN VIAJEROS	4	423		Pasante	UIC	X					X	X				
02003	ANTEQUERA-SANTA ANA	2ª	ANDALUCÍA	MÁLAGA	ESTACIÓN VIAJEROS	6	423		Pasante	UIC	X					X	X				
71801	BARCELONA-SANTS	1ª	CATALUÑA	BARCELONA	ESTACIÓN VIAJEROS	7	518	SI	Pasante	Ibérico	X					X	X				
71801	BARCELONA-SANTS	1ª	CATALUÑA	BARCELONA	ESTACIÓN VIAJEROS	8	553	SI	Pasante	Ibérico	X					X	X				
71801	BARCELONA-SANTS	1ª	CATALUÑA	BARCELONA	ESTACIÓN VIAJEROS	9	481	SI	Pasante	Ibérico	X					X	X				
71801	BARCELONA-SANTS	1ª	CATALUÑA	BARCELONA	ESTACIÓN VIAJEROS	10	481	SI	Pasante	Ibérico	X					X	X				
71801	BARCELONA-SANTS	1ª	CATALUÑA	BARCELONA	ESTACIÓN VIAJEROS	11	467	SI	Pasante	Ibérico	X					X	X				

CÓDIGO	VÍAS CON ANDÉN EN ESTACIONES DE VIAJEROS PARA OTRAS OPERACIONES	CATEGORÍA	COMUNIDAD	PROVINCIA	TIPO	Nº VÍA	LONGITUD VÍA	CATENARIA	TIPO DE VÍA	ANCHO	EQUIPAMIENTO											
											Iluminación	PCI	Rampa	Muelle Descarga	Foso	Piquera	Punto Suministro Agua	Punto Suministro Eléctrico	Punto Suministro Aire Comprimido	Sistema Protección Suelo	Protección Vertido Combustible	Protección Vertido Grasas
71801	BARCELONA-SANTS	1ª	CATALUÑA	BARCELONA	ESTACIÓN VIAJEROS	12	479	SI	Pasante	Ibérico	X						X	X				
71801	BARCELONA-SANTS	1ª	CATALUÑA	BARCELONA	ESTACIÓN VIAJEROS	13	409	SI	Pasante	Ibérico	X						X	X				
71801	BARCELONA-SANTS	1ª	CATALUÑA	BARCELONA	ESTACIÓN VIAJEROS	14	468	SI	Pasante	Ibérico	X						X	X				
71801	BARCELONA-SANTS	1ª	CATALUÑA	BARCELONA	ESTACIÓN VIAJEROS	1	465	SI	Pasante	UIC	X						X	X				
71801	BARCELONA-SANTS	1ª	CATALUÑA	BARCELONA	ESTACIÓN VIAJEROS	2	465	SI	Pasante	UIC	X						X	X				
71801	BARCELONA-SANTS	1ª	CATALUÑA	BARCELONA	ESTACIÓN VIAJEROS	3	465	SI	Pasante	UIC	X						X	X				
71801	BARCELONA-SANTS	1ª	CATALUÑA	BARCELONA	ESTACIÓN VIAJEROS	4	465	SI	Pasante	UIC	X						X	X				
71801	BARCELONA-SANTS	1ª	CATALUÑA	BARCELONA	ESTACIÓN VIAJEROS	5	465	SI	Pasante	UIC	X						X	X				
71801	BARCELONA-SANTS	1ª	CATALUÑA	BARCELONA	ESTACIÓN VIAJEROS	6	465	SI	Pasante	UIC	X						X	X				
35400	CÁCERES	3ª	EXTREMADURA	CÁCERES	ESTACIÓN VIAJEROS	5	607		Pasante	Ibérico	X											
35400	CÁCERES	3ª	EXTREMADURA	CÁCERES	ESTACIÓN VIAJEROS	7	602		Pasante	Ibérico	X						X					
04104	CAMP DE TARRAGONA	2ª	CATALUÑA	TARRAGONA	ESTACIÓN VIAJEROS	5	470		Pasante	UIC	X						X	X				
04104	CAMP DE TARRAGONA	2ª	CATALUÑA	TARRAGONA	ESTACIÓN VIAJEROS	6	470		Pasante	UIC	X						X	X				
04104	CAMP DE TARRAGONA	2ª	CATALUÑA	TARRAGONA	ESTACIÓN VIAJEROS	7	470		Pasante	UIC	X						X	X				
04104	CAMP DE TARRAGONA	2ª	CATALUÑA	TARRAGONA	ESTACIÓN VIAJEROS	8	470		Pasante	UIC	X						X	X				
65300	CASTELLÓN DE LA PLANA	3ª	COMUNIDAD VALENCIANA	CASTELLÓN	ESTACIÓN VIAJEROS	1	292	SI	Topera	Ibérico	X						X					
65300	CASTELLÓN DE LA PLANA	3ª	COMUNIDAD VALENCIANA	CASTELLÓN	ESTACIÓN VIAJEROS	2	292	SI	Pasante	Ibérico	X						X					
65300	CASTELLÓN DE LA PLANA	3ª	COMUNIDAD VALENCIANA	CASTELLÓN	ESTACIÓN VIAJEROS	3	305	SI	Pasante	Ibérico	X						X					
65300	CASTELLÓN DE LA PLANA	3ª	COMUNIDAD VALENCIANA	CASTELLÓN	ESTACIÓN VIAJEROS	6	478	SI	Pasante	Ibérico	X						X					
37200	CIUDAD REAL	2ª	CASTILLA- LA MANCHA	CIUDAD REAL	ESTACIÓN VIAJEROS	3	418	SI	Pasante	Ibérico	X						X					
37200	CIUDAD REAL	2ª	CASTILLA- LA MANCHA	CIUDAD REAL	ESTACIÓN VIAJEROS	4	515	SI	Pasante	Ibérico	X						X					
37200	CIUDAD REAL	2ª	CASTILLA- LA MANCHA	CIUDAD REAL	ESTACIÓN VIAJEROS	5	240		Pasante	Ibérico	X						X					
37200	CIUDAD REAL	2ª	CASTILLA- LA MANCHA	CIUDAD REAL	ESTACIÓN VIAJEROS	1	474	SI	Pasante	UIC	X						X					
37200	CIUDAD REAL	2ª	CASTILLA- LA MANCHA	CIUDAD REAL	ESTACIÓN VIAJEROS	2	228	SI	Pasante	UIC	X						X					



CÓDIGO	VÍAS CON ANDÉN EN ESTACIONES DE VIAJEROS PARA OTRAS OPERACIONES	CATEGORÍA	COMUNIDAD	PROVINCIA	TIPO	Nº VÍA	LONGITUD VÍA	CATENARIA	TIPO DE VÍA	ANCHO	EQUIPAMIENTO											
											Iluminación	PCI	Rampa	Muelle Descarga	Foso	Piguera	Punto Suministro Agua	Punto Suministro Eléctrico	Punto Suministro Aire Comprimido	Sistema Protección Suelo	Protección Vertido Combustible	Protección Vertido Grasas
50500	CÓRDOBA	1ª	ANDALUCÍA	CÓRDOBA	ESTACIÓN VIAJEROS	5	585		Pasante	Ibérico	X					X	X					
50500	CÓRDOBA	1ª	ANDALUCÍA	CÓRDOBA	ESTACIÓN VIAJEROS	6	585		Pasante	Ibérico	X					X	X					
50500	CÓRDOBA	1ª	ANDALUCÍA	CÓRDOBA	ESTACIÓN VIAJEROS	7	585		Pasante	Ibérico	X					X	X					
50500	CÓRDOBA	1ª	ANDALUCÍA	CÓRDOBA	ESTACIÓN VIAJEROS	8	585		Pasante	Ibérico	X					X	X					
50500	CÓRDOBA	1ª	ANDALUCÍA	CÓRDOBA	ESTACIÓN VIAJEROS	4	554		Pasante	UIC	X					X	X					
50500	CÓRDOBA	1ª	ANDALUCÍA	CÓRDOBA	ESTACIÓN VIAJEROS	1	520		Pasante	UIC	X					X	X					
50500	CÓRDOBA	1ª	ANDALUCÍA	CÓRDOBA	ESTACIÓN VIAJEROS	2	520		Pasante	UIC	X					X	X					
50500	CÓRDOBA	1ª	ANDALUCÍA	CÓRDOBA	ESTACIÓN VIAJEROS	3	520		Pasante	UIC	X					X	X					
03208	CUENCA FERNANDO ZÓBEL	2ª	CASTILLA- LA MANCHA	CUENCA	ESTACIÓN VIAJEROS	1	400		Pasante	UIC	X					X	X					
03208	CUENCA FERNANDO ZÓBEL	2ª	CASTILLA- LA MANCHA	CUENCA	ESTACIÓN VIAJEROS	2	400		Pasante	UIC	X					X	X					
03208	CUENCA FERNANDO ZÓBEL	2ª	CASTILLA- LA MANCHA	CUENCA	ESTACIÓN VIAJEROS	3	400		Pasante	UIC	X					X	X					
03208	CUENCA FERNANDO ZÓBEL	2ª	CASTILLA- LA MANCHA	CUENCA	ESTACIÓN VIAJEROS	4	400		Pasante	UIC	X					X	X					
04307	FIGUERES-VILAFANT	2ª	CATALUÑA	GIRONA	ESTACIÓN VIAJEROS	3	663		Pasante	UIC	X					X	X					
04307	FIGUERES-VILAFANT	2ª	CATALUÑA	GIRONA	ESTACIÓN VIAJEROS	4	663		Pasante	UIC	X					X	X					
04307	FIGUERES-VILAFANT	2ª	CATALUÑA	GIRONA	ESTACIÓN VIAJEROS	5	663		Pasante	UIC	X					X	X					
04307	FIGUERES-VILAFANT	2ª	CATALUÑA	GIRONA	ESTACIÓN VIAJEROS	6	663		Pasante	UIC	X					X	X					
79300	GIRONA	1ª	CATALUÑA	GIRONA	ESTACIÓN VIAJEROS	3	801	SI	Pasante	Ibérico	X											
79300	GIRONA	1ª	CATALUÑA	GIRONA	ESTACIÓN VIAJEROS	4	770	SI	Pasante	UIC	X					X	X					
79300	GIRONA	1ª	CATALUÑA	GIRONA	ESTACIÓN VIAJEROS	11	420		Pasante	UIC	X					X	X					
79300	GIRONA	1ª	CATALUÑA	GIRONA	ESTACIÓN VIAJEROS	12	420		Pasante	UIC	X					X	X					
79300	GIRONA	1ª	CATALUÑA	GIRONA	ESTACIÓN VIAJEROS	13	420		Pasante	UIC	X					X	X					
79300	GIRONA	1ª	CATALUÑA	GIRONA	ESTACIÓN VIAJEROS	14	420		Pasante	UIC	X					X	X					
05000	GRANADA	4ª	ANDALUCÍA	GRANADA	ESTACIÓN VIAJEROS	2	442		Topera	Ibérico	X					X	X					
05000	GRANADA	4ª	ANDALUCÍA	GRANADA	ESTACIÓN VIAJEROS	3	392		Topera	Ibérico	X					X						

CÓDIGO	VÍAS CON ANDÉN EN ESTACIONES DE VIAJEROS PARA OTRAS OPERACIONES	CATEGORÍA	COMUNIDAD	PROVINCIA	TIPO	Nº VÍA	LONGITUD VÍA	CATENARIA	TIPO DE VÍA	ANCHO	EQUIPAMIENTO												
											Iluminación	PCI	Rampa	Muelle Descarga	Foso	Piquera	Punto Suministro Agua	Punto Suministro Eléctrico	Punto Suministro Aire Comprimido	Sistema Protección Suelo	Protección Vertido Combustible	Protección Vertido Grasas	Pasillo Entrevías
15100	LEÓN	2ª	CASTILLA Y LEÓN	LEÓN	ESTACIÓN VIAJEROS	1	405	SI	Topera	Ibérico	X						X						
15100	LEÓN	2ª	CASTILLA Y LEÓN	LEÓN	ESTACIÓN VIAJEROS	3	415	SI	Topera	Ibérico	X						X						
15100	LEÓN	2ª	CASTILLA Y LEÓN	LEÓN	ESTACIÓN VIAJEROS	2	483		Topera	UIC	X						X						
15100	LEÓN	2ª	CASTILLA Y LEÓN	LEÓN	ESTACIÓN VIAJEROS	4	483		Topera	UIC	X						X						
78400	LLEIDA - PIRINEUS	1ª	CATALUÑA	LLEIDA	ESTACIÓN VIAJEROS	4	390	SI	Pasante	Ibérico	X						X						
78400	LLEIDA - PIRINEUS	1ª	CATALUÑA	LLEIDA	ESTACIÓN VIAJEROS	5	390	SI	Pasante	Ibérico	X						X						
78400	LLEIDA - PIRINEUS	1ª	CATALUÑA	LLEIDA	ESTACIÓN VIAJEROS	6	518	SI	Pasante	Ibérico	X						X						
78400	LLEIDA - PIRINEUS	1ª	CATALUÑA	LLEIDA	ESTACIÓN VIAJEROS	1	563		Pasante	UIC	X						X						
78400	LLEIDA - PIRINEUS	1ª	CATALUÑA	LLEIDA	ESTACIÓN VIAJEROS	2	445		Pasante	UIC	X						X						
78400	LLEIDA - PIRINEUS	1ª	CATALUÑA	LLEIDA	ESTACIÓN VIAJEROS	3	445		Pasante	UIC	X						X						
78400	LLEIDA - PIRINEUS	1ª	CATALUÑA	LLEIDA	ESTACIÓN VIAJEROS	104	109		Topera	UIC	X						X	X					
17000	MADRID CHAMARTÍN	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	1	429	SI	Pasante	Ibérico	X						X			X		X	
17000	MADRID CHAMARTÍN	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	2	442	SI	Pasante	Ibérico	X						X			X		X	
17000	MADRID CHAMARTÍN	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	3	305	SI	Pasante	Ibérico	X						X			X		X	
17000	MADRID CHAMARTÍN	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	4	305	SI	Pasante	Ibérico	X						X			X		X	
17000	MADRID CHAMARTÍN	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	5	300	SI	Pasante	Ibérico	X						X			X		X	
17000	MADRID CHAMARTÍN	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	6	301	SI	Pasante	Ibérico	X						X			X		X	
17000	MADRID CHAMARTÍN	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	7	526	SI	Pasante	Ibérico	X						X			X		X	
17000	MADRID CHAMARTÍN	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	8	525	SI	Pasante	Ibérico	X						X			X		X	
17000	MADRID CHAMARTÍN	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	11	508	SI	Pasante	Ibérico	X						X			X		X	
17000	MADRID CHAMARTÍN	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	12	504	SI	Pasante	Ibérico	X						X			X		X	
17000	MADRID CHAMARTÍN	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	13	540	SI	Pasante	Ibérico	X						X			X		X	
17000	MADRID CHAMARTÍN	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	14	569	SI	Pasante	Ibérico	X						X			X		X	
17000	MADRID CHAMARTÍN	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	15	570	SI	Pasante	Ibérico	X						X			X		X	



CÓDIGO	VÍAS CON ANDÉN EN ESTACIONES DE VIAJEROS PARA OTRAS OPERACIONES	CATEGORÍA	COMUNIDAD	PROVINCIA	TIPO	Nº VÍA	LONGITUD VÍA	CATENARIA	TIPO DE VÍA	ANCHO	EQUIPAMIENTO												
											Iluminación	PCI	Rampa	Muelle Descarga	Foso	Piquera	Punto Suministro Agua	Punto Suministro Eléctrico	Punto Suministro Aire Comprimido	Sistema Protección Suelo	Protección Vertido Combustible	Protección Vertido Grasas	Pasillo Entrevías
17000	MADRID CHAMARTÍN	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	16	555	SI	Topera	UIC	X						X	X			X		X
17000	MADRID CHAMARTÍN	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	20	445	SI	Topera	UIC	X						X	X			X		X
17000	MADRID CHAMARTÍN	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	17	573	SI	Topera	UIC	X						X	X			X		X
17000	MADRID CHAMARTÍN	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	18	605	SI	Topera	UIC	X						X	X			X		X
17000	MADRID CHAMARTÍN	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	19	604	SI	Topera	UIC	X						X	X			X		X
17000	MADRID-CHAMARTIN	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	21	462	SI	Topera	UIC	X						X	X			X		X
60000	MADRID-PUERTA DE ATOCHA	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	1	501		Topera	UIC	X						X	X					
60000	MADRID-PUERTA DE ATOCHA	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	2	501		Topera	UIC	X						X	X					
60000	MADRID-PUERTA DE ATOCHA	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	3	502		Topera	UIC	X						X	X					
60000	MADRID-PUERTA DE ATOCHA	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	4	502		Topera	UIC	X						X	X					
60000	MADRID-PUERTA DE ATOCHA	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	5	503		Topera	UIC	X						X	X					
60000	MADRID-PUERTA DE ATOCHA	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	6	503		Topera	UIC	X						X	X					
60000	MADRID-PUERTA DE ATOCHA	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	7	504		Topera	UIC	X						X	X					
60000	MADRID-PUERTA DE ATOCHA	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	8	504		Topera	UIC	X						X	X					
60000	MADRID-PUERTA DE ATOCHA	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	9	505		Topera	UIC	X						X	X					
60000	MADRID-PUERTA DE ATOCHA	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	10	505		Topera	UIC	X						X	X					
60000	MADRID-PUERTA DE ATOCHA	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	11	505		Topera	UIC	X						X	X					
60000	MADRID-PUERTA DE ATOCHA	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	12	505		Topera	UIC	X						X	X					
60000	MADRID-PUERTA DE ATOCHA	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	13	506		Topera	UIC	X						X	X					
60000	MADRID-PUERTA DE ATOCHA	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	14	506		Topera	UIC	X						X	X					
60000	MADRID-PUERTA DE ATOCHA	1ª	COMUNIDAD DE MADRID	MADRID	ESTACIÓN VIAJEROS	15	512		Topera	UIC	X						X	X					
54413	MÁLAGA MARÍA ZAMBRANO	1ª	ANDALUCÍA	MÁLAGA	ESTACIÓN VIAJEROS	6	374		Topera	Ibérico	X						X	X					
54413	MÁLAGA MARÍA ZAMBRANO	1ª	ANDALUCÍA	MÁLAGA	ESTACIÓN VIAJEROS	7	313		Topera	Ibérico	X						X	X					
54413	MÁLAGA MARÍA ZAMBRANO	1ª	ANDALUCÍA	MÁLAGA	ESTACIÓN VIAJEROS	8	263		Topera	Ibérico	X						X	X					

CÓDIGO	VÍAS CON ANDÉN EN ESTACIONES DE VIAJEROS PARA OTRAS OPERACIONES	CATEGORÍA	COMUNIDAD	PROVINCIA	TIPO	Nº VÍA	LONGITUD VÍA	CATENARIA	TIPO DE VÍA	ANCHO	EQUIPAMIENTO												
											Iluminación	PCI	Rampa	Muelle Descarga	Foso	Piquera	Punto Suministro Agua	Punto Suministro Eléctrico	Punto Suministro Aire Comprimido	Sistema Protección Suelo	Protección Vertido Combustible	Protección Vertido Grasas	Pasillo Entrevías
54413	MÁLAGA MARÍA ZAMBRANO	1ª	ANDALUCÍA	MÁLAGA	ESTACIÓN VIAJEROS	1	410		Topera	UIC	X						X						
54413	MÁLAGA MARÍA ZAMBRANO	1ª	ANDALUCÍA	MÁLAGA	ESTACIÓN VIAJEROS	2	410		Topera	UIC	X						X						
54413	MÁLAGA MARÍA ZAMBRANO	1ª	ANDALUCÍA	MÁLAGA	ESTACIÓN VIAJEROS	3	410		Topera	UIC	X						X						
54413	MÁLAGA MARÍA ZAMBRANO	1ª	ANDALUCÍA	MÁLAGA	ESTACIÓN VIAJEROS	4	410		Topera	UIC	X						X						
54413	MÁLAGA MARÍA ZAMBRANO	1ª	ANDALUCÍA	MÁLAGA	ESTACIÓN VIAJEROS	5	410		Topera	UIC	X						X						
61200	MURCIA DEL CARMEN	3ª	REGIÓN DE MURCIA	MURCIA	ESTACIÓN VIAJEROS	3	572		Pasante	Ibérico	X						X	X					
61200	MURCIA DEL CARMEN	3ª	REGIÓN DE MURCIA	MURCIA	ESTACIÓN VIAJEROS	11	120		Topera	Ibérico	X						X	X					
22100	OURENSE	3ª	CORUÑA	OURENSE	ESTACIÓN VIAJEROS	1	513	SI	Pasante	Ibérico	X						X						
22100	OURENSE	3ª	CORUÑA	OURENSE	ESTACIÓN VIAJEROS	2	468	SI	Pasante	Ibérico	X						X						
22100	OURENSE	3ª	CORUÑA	OURENSE	ESTACIÓN VIAJEROS	3	521	SI	Pasante	Ibérico	X						X						
22100	OURENSE	3ª	CORUÑA	OURENSE	ESTACIÓN VIAJEROS	4	431	SI	Pasante	Ibérico	X						X						
22100	OURENSE	3ª	CORUÑA	OURENSE	ESTACIÓN VIAJEROS	5	257	SI	Pasante	Ibérico	X						X						
22100	OURENSE	3ª	CORUÑA	OURENSE	ESTACIÓN VIAJEROS	10	512	SI	Pasante	Ibérico	X						X						
14100	PALENCIA	3ª	CASTILLA Y LEÓN	PALENCIA	ESTACIÓN VIAJEROS	3	700		Pasante	UIC	X							X					
14100	PALENCIA	3ª	CASTILLA Y LEÓN	PALENCIA	ESTACIÓN VIAJEROS	5	500		Pasante	UIC	X							X					
23004	PONTEVEDRA	3ª	GALICIA	PONTEVEDRA	ESTACIÓN VIAJEROS	3	415	SI	Pasante	Ibérico	X						X						
23004	PONTEVEDRA	3ª	GALICIA	PONTEVEDRA	ESTACIÓN VIAJEROS	4	419	SI	Pasante	Ibérico	X						X	X					
23004	PONTEVEDRA	3ª	GALICIA	PONTEVEDRA	ESTACIÓN VIAJEROS	6	342	SI	Pasante	Ibérico	X						X	X					
23004	PONTEVEDRA	3ª	GALICIA	PONTEVEDRA	ESTACIÓN VIAJEROS	8	294	SI	Pasante	Ibérico	X						X	X					
23004	PONTEVEDRA	3ª	GALICIA	PONTEVEDRA	ESTACIÓN VIAJEROS	10	442	SI	Pasante	Ibérico	X						X	X					
37300	PUERTOLLANO	3ª	CASTILLA- LA MANCHA	CIUDAD REAL	ESTACIÓN VIAJEROS	5	640	SI	Pasante	Ibérico	X						X						
37300	PUERTOLLANO	3ª	CASTILLA- LA MANCHA	CIUDAD REAL	ESTACIÓN VIAJEROS	3	576		Pasante	Ibérico	X						X						
37300	PUERTOLLANO	3ª	CASTILLA- LA MANCHA	CIUDAD REAL	ESTACIÓN VIAJEROS	4	332		Pasante	Ibérico	X						X						



CÓDIGO	VÍAS CON ANDÉN EN ESTACIONES DE VIAJEROS PARA OTRAS OPERACIONES	CATEGORÍA	COMUNIDAD	PROVINCIA	TIPO	Nº VÍA	LONGITUD VÍA	CATENARIA	TIPO DE VÍA	ANCHO	EQUIPAMIENTO												
											Iluminación	PCI	Rampa	Muelle Descarga	Foso	Piquera	Punto Suministro Agua	Punto Suministro Eléctrico	Punto Suministro Aire Comprimido	Sistema Protección Suelo	Protección Vertido Combustible	Protección Vertido Grasas	Pasillo Entrevías
37300	PUERTOLLANO	3ª	CASTILLA- LA MANCHA	CIUDAD REAL	ESTACIÓN VIAJEROS	1	376		Pasante	UIC	X						X						
37300	PUERTOLLANO	3ª	CASTILLA- LA MANCHA	CIUDAD REAL	ESTACIÓN VIAJEROS	2	576		Pasante	UIC	X						X						
11511	SAN SEBASTIAN/DONOSTIA	3ª	PAÍS VASCO	GUIPUZKOA	ESTACIÓN VIAJEROS	3	476		Pasante	Ibérico	X												
31400	SANTIAGO DE COMPOSTELA	2ª	GALICIA	A CORUÑA	ESTACIÓN VIAJEROS	1	380	SI	Pasante	Ibérico	X						X						
31400	SANTIAGO DE COMPOSTELA	2ª	GALICIA	A CORUÑA	ESTACIÓN VIAJEROS	2	406	SI	Pasante	Ibérico	X						X						
31400	SANTIAGO DE COMPOSTELA	2ª	GALICIA	A CORUÑA	ESTACIÓN VIAJEROS	3	480	SI	Pasante	Ibérico	X						X						
31400	SANTIAGO DE COMPOSTELA	2ª	GALICIA	A CORUÑA	ESTACIÓN VIAJEROS	4	530	SI	Pasante	Ibérico	X						X	X					
31400	SANTIAGO DE COMPOSTELA	2ª	GALICIA	A CORUÑA	ESTACIÓN VIAJEROS	5	440	SI	Pasante	Ibérico	X						X	X					
08004	SEGOVIA GUIOMAR	2ª	CASTILLA Y LEÓN	SEGOVIA	ESTACIÓN VIAJEROS	4	400		Pasante	UIC	X												
08004	SEGOVIA GUIOMAR	2ª	CASTILLA Y LEÓN	SEGOVIA	ESTACIÓN VIAJEROS	5	400		Pasante	UIC	X												
51003	SEVILLA-SANTA JUSTA	1ª	ANDALUCÍA	SEVILLA	ESTACIÓN VIAJEROS	7	683		Pasante	Ibérico	X						X						
51003	SEVILLA-SANTA JUSTA	1ª	ANDALUCÍA	SEVILLA	ESTACIÓN VIAJEROS	8	683		Pasante	Ibérico	X						X						
51003	SEVILLA-SANTA JUSTA	1ª	ANDALUCÍA	SEVILLA	ESTACIÓN VIAJEROS	9	639		Pasante	Ibérico	X						X						
51003	SEVILLA-SANTA JUSTA	1ª	ANDALUCÍA	SEVILLA	ESTACIÓN VIAJEROS	10	639		Pasante	Ibérico	X						X						
51003	SEVILLA-SANTA JUSTA	1ª	ANDALUCÍA	SEVILLA	ESTACIÓN VIAJEROS	11	648		Pasante	Ibérico	X						X						
51003	SEVILLA-SANTA JUSTA	1ª	ANDALUCÍA	SEVILLA	ESTACIÓN VIAJEROS	12	648		Pasante	Ibérico	X						X						
51003	SEVILLA-SANTA JUSTA	1ª	ANDALUCÍA	SEVILLA	ESTACIÓN VIAJEROS	1	477		Topera	UIC	X						X						
51003	SEVILLA-SANTA JUSTA	1ª	ANDALUCÍA	SEVILLA	ESTACIÓN VIAJEROS	2	477		Topera	UIC	X						X						
51003	SEVILLA-SANTA JUSTA	1ª	ANDALUCÍA	SEVILLA	ESTACIÓN VIAJEROS	3	477		Topera	UIC	X						X						
51003	SEVILLA-SANTA JUSTA	1ª	ANDALUCÍA	SEVILLA	ESTACIÓN VIAJEROS	4	477		Topera	UIC	X						X						
51003	SEVILLA-SANTA JUSTA	1ª	ANDALUCÍA	SEVILLA	ESTACIÓN VIAJEROS	5	477		Topera	UIC	X						X						
51003	SEVILLA-SANTA JUSTA	1ª	ANDALUCÍA	SEVILLA	ESTACIÓN VIAJEROS	6	477		Topera	UIC	X						X						
92102	TOLEDO	2ª	CASTILLA- LA MANCHA	TOLEDO	ESTACIÓN VIAJEROS	1	276		Topera	UIC	X						X	X					

CÓDIGO	VÍAS CON ANDÉN EN ESTACIONES DE VIAJEROS PARA OTRAS OPERACIONES	CATEGORÍA	COMUNIDAD	PROVINCIA	TIPO	Nº VÍA	LONGITUD VÍA	CATENARIA	TIPO DE VÍA	ANCHO	EQUIPAMIENTO											
											Iluminación	PCI	Rampa	Muelle Descarga	Foso	Piquera	Punto Suministro Agua	Punto Suministro Eléctrico	Punto Suministro Aire Comprimido	Sistema Protección Suelo	Protección Vertido Combustible	Protección Vertido Grasas
92102	TOLEDO	2ª	CASTILLA- LA MANCHA	TOLEDO	ESTACIÓN VIAJEROS	2	430		Topera	UIC	X						X	X				
92102	TOLEDO	2ª	CASTILLA- LA MANCHA	TOLEDO	ESTACIÓN VIAJEROS	3	430		Topera	UIC	X						X	X				
03216	VALENCIA JOAQUÍN SOROLLA	2ª	COMUNIDAD VALENCIANA	VALENCIA	ESTACIÓN VIAJEROS	7	195		Topera	Ibérico	X						X	X				
03216	VALENCIA JOAQUÍN SOROLLA	2ª	COMUNIDAD VALENCIANA	VALENCIA	ESTACIÓN VIAJEROS	8	400		Topera	Ibérico	X						X	X				
03216	VALENCIA JOAQUÍN SOROLLA	2ª	COMUNIDAD VALENCIANA	VALENCIA	ESTACIÓN VIAJEROS	9	400		Topera	Ibérico	X						X	X				
03216	VALENCIA JOAQUÍN SOROLLA	2ª	COMUNIDAD VALENCIANA	VALENCIA	ESTACIÓN VIAJEROS	1	250		Topera	UIC	X						X	X				
03216	VALENCIA JOAQUÍN SOROLLA	2ª	COMUNIDAD VALENCIANA	VALENCIA	ESTACIÓN VIAJEROS	2	250		Topera	UIC	X						X	X				
03216	VALENCIA JOAQUÍN SOROLLA	2ª	COMUNIDAD VALENCIANA	VALENCIA	ESTACIÓN VIAJEROS	3	400		Topera	UIC	X						X	X				
03216	VALENCIA JOAQUÍN SOROLLA	2ª	COMUNIDAD VALENCIANA	VALENCIA	ESTACIÓN VIAJEROS	4	400		Topera	UIC	X						X	X				
03216	VALENCIA JOAQUÍN SOROLLA	2ª	COMUNIDAD VALENCIANA	VALENCIA	ESTACIÓN VIAJEROS	5	250		Topera	UIC	X						X	X				
03216	VALENCIA JOAQUÍN SOROLLA	2ª	COMUNIDAD VALENCIANA	VALENCIA	ESTACIÓN VIAJEROS	6	250		Topera	UIC	X						X	X				
10600	VALLADOLID-CAMPO GRANDE	2ª	CASTILLA Y LEÓN	VALLADOLID	ESTACIÓN VIAJEROS	3	442		Pasante	Ibérico	X						X	X				
10600	VALLADOLID-CAMPO GRANDE	2ª	CASTILLA Y LEÓN	VALLADOLID	ESTACIÓN VIAJEROS	4	440		Pasante	Ibérico	X						X					
10600	VALLADOLID-CAMPO GRANDE	2ª	CASTILLA Y LEÓN	VALLADOLID	ESTACIÓN VIAJEROS	4A	160		Topera	Ibérico	X						X					
08223	VIGO URZÁIZ	3ª	GALICIA	PONTEVEDRA	ESTACIÓN VIAJEROS	3	338	SI	Topera	Ibérico	X											
08223	VIGO URZÁIZ	3ª	GALICIA	PONTEVEDRA	ESTACIÓN VIAJEROS	4	333	SI	Topera	Ibérico	X											
08223	VIGO URZÁIZ	3ª	GALICIA	PONTEVEDRA	ESTACIÓN VIAJEROS	5	383	SI	Topera	Ibérico	X											
23008	VILAGARCÍA DE AROUSA	4ª	GALICIA	PONTEVEDRA	ESTACIÓN VIAJEROS	3	489	SI	Pasante	Ibérico	X											
23008	VILAGARCÍA DE AROUSA	4ª	GALICIA	PONTEVEDRA	ESTACIÓN VIAJEROS	4	464	SI	Pasante	Ibérico	X											
23008	VILAGARCÍA DE AROUSA	4ª	GALICIA	PONTEVEDRA	ESTACIÓN VIAJEROS	6	463	SI	Pasante	Ibérico	X											
03309	VILLENA ALTA VELOCIDAD	3ª	COMUNIDAD VALENCIANA	ALICANTE	ESTACIÓN VIAJEROS	3	400		Pasante	UIC	X						X	X				
03309	VILLENA ALTA VELOCIDAD	3ª	COMUNIDAD VALENCIANA	ALICANTE	ESTACIÓN VIAJEROS	4	400		Pasante	UIC	X						X	X				
30200	ZAMORA	4ª	CASTILLA Y LEÓN	ZAMORA	ESTACIÓN VIAJEROS	3	400		Pasante	UIC	X						X	X		X		X
30200	ZAMORA	4ª	CASTILLA Y LEÓN	ZAMORA	ESTACIÓN VIAJEROS	4	400		Pasante	UIC	X						X	X		X		X



CÓDIGO	VÍAS CON ANDÉN EN ESTACIONES DE VIAJEROS PARA OTRAS OPERACIONES	CATEGORÍA	COMUNIDAD	PROVINCIA	TIPO	Nº VÍA	LONGITUD VÍA	CATENARIA	TIPO DE VÍA	ANCHO	EQUIPAMIENTO												
											Iluminación	PCI	Rampa	Muelle Descarga	Foso	Piquera	Punto Suministro Agua	Punto Suministro Eléctrico	Punto Suministro Aire Comprimido	Sistema Protección Suelo	Protección Vertido Combustible	Protección Vertido Grasas	Pasillo Entrevías
30200	ZAMORA	4ª	CASTILLA Y LEÓN	ZAMORA	ESTACIÓN VIAJEROS	5	400		Pasante	UIC	X						X	X			X		X
04040	ZARAGOZA DELICIAS	1ª	ARAGÓN	ZARAGOZA	ESTACIÓN VIAJEROS	5	980	SI	Pasante	Ibérico	X							X					
04040	ZARAGOZA DELICIAS	1ª	ARAGÓN	ZARAGOZA	ESTACIÓN VIAJEROS	6	893	SI	Pasante	Ibérico	X							X					
04040	ZARAGOZA DELICIAS	1ª	ARAGÓN	ZARAGOZA	ESTACIÓN VIAJEROS	7	926	SI	Pasante	Ibérico	X							X					
04040	ZARAGOZA DELICIAS	1ª	ARAGÓN	ZARAGOZA	ESTACIÓN VIAJEROS	8	305	SI	Pasante	Ibérico	X							X					
04040	ZARAGOZA DELICIAS	1ª	ARAGÓN	ZARAGOZA	ESTACIÓN VIAJEROS	1	400		Pasante	UIC	X							X					
04040	ZARAGOZA DELICIAS	1ª	ARAGÓN	ZARAGOZA	ESTACIÓN VIAJEROS	2	400		Pasante	UIC	X							X					
04040	ZARAGOZA DELICIAS	1ª	ARAGÓN	ZARAGOZA	ESTACIÓN VIAJEROS	3	400		Pasante	UIC	X							X					
04040	ZARAGOZA DELICIAS	1ª	ARAGÓN	ZARAGOZA	ESTACIÓN VIAJEROS	4	400		Pasante	UIC	X							X					

# Declaración sobre la red

