



# Actualización Declaración sobre la Red 2012



[www.adif.es](http://www.adif.es)



# Actualización Declaración sobre la Red 2012



Edita: DIRECCIÓN GENERAL DE EXPLOTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA  
Dirección de Contratación y Coordinación Comercial  
Queda prohibida la reproducción total o parcial de  
este libro sin la autorización expresa de **Adif**



# Índice

## CAPITULO 1

### Información General

1.1. Introducción	11
Antecedentes	11
Actualización de la Declaración sobre la Red	11
1.1.1. El Sector Ferroviario en España	14
1.2. Objetivos de la Declaración sobre la Red	31
1.2.1. Red Gestionada por Adif, REFIG	32
1.2.2. Grandes Cifras de Adif	34
1.3. Marco Legal	35
1.4. Estatus Jurídico de la DR	35
1.4.1. Consideraciones Generales	35
1.4.2. Información sobre Seguridad en la Circulación	36
1.4.3. Reclamaciones	36
1.5. Estructura de la DR	38
1.6. Validez de la DR	39
1.6.1. Periodo de Validez	39
1.6.2. Proceso de Actualización	39
1.7. Publicación y Distribución	40
1.8. Directorio de Adif	40
1.9. Cooperación Internacional entre los Distintos Administradores de Infraestructuras	42
1.9.1. Directorio de Ventanillas Únicas de RNE (OSS)	43
1.9.2. Aplicaciones Informáticas Vía WEB de RNE	46
1.10. Glosario	46

## CAPITULO 2

### Condiciones de Acceso

---

2.1. Introducción	51
2.2. Requisitos Generales de Acceso	51
2.2.1. Requisitos para la Solicitud de Adjudicación de Capacidad	52
2.2.2. Quién puede acceder a la Red gestionada por Adif	52
2.2.3. Licencias y Habilitaciones	53
2.2.4. Certificado de Seguridad	54
2.2.5. Responsabilidad Civil y Seguros	54
2.3. Condiciones Comerciales Generales	55
2.3.1. Acuerdos Marco	55
2.3.2. Convenios de Prestación de Servicios	55
2.4. Normativa de Circulación	55
2.5. Transportes Excepcionales	56
2.6. Mercancías Peligrosas	56
2.7. Requisitos Técnicos del Material	57
2.7.1 Inspección sobre el Material Rodante	58
2.8. Requisitos del Personal Ferroviario	58
2.8.1 Habilitación y Formación	58
2.8.2 Idioma	59
2.8.3 Inspección de Adif sobre el Personal	59

## CAPITULO 3

### Descripción de la Red

---

3.1. Introducción	63
3.2. Ámbito de la Red Gestionada por Adif	63
3.2.1. Límites Geográficos	64
3.2.2. Conexiones con otras Redes	64
3.2.3. Información Adicional sobre la Red	64
3.3. Descripción de la Red Gestionada por Adif	64
3.3.1. Identificación Geográfica	64
3.3.2. Prestaciones de la Red	65
3.3.3. Sistemas de Seguridad, Control del Tráfico y Comunicaciones	69
3.4. Restricciones de Tráfico	74
3.4.1. Líneas Especializadas	74
3.4.2. Normativa Medioambiental	74
3.4.3. Transporte de Mercancías Peligrosas	74
3.5. Disponibilidad de la Infraestructura	75

3.6. Estaciones de Viajeros	75
3.6.1. Principales Estaciones	75
3.6.2. Estaciones de Cercanías	76
3.6.3. Otras Estaciones con Servicio de Viajeros	77
3.6.4. Plan de Accesibilidad de Estaciones de Adif	77
3.6.5. Servicio Adif Dialoga	77
3.7. Instalaciones Técnicas y Logísticas de Mercancías	78
3.7.1 Instalaciones Logísticas Principales de Mercancías	80
3.7.2 Instalaciones Logísticas de Mercancías en régimen de Autoprestación	81
3.8. Otras Instalaciones	82
3.8.1. Vías de Formación de Trenes	82
3.8.2. Vías de Apartado	82
3.8.3. Instalaciones de Mantenimiento de Material Rodante	82
3.8.4. Instalaciones de Suministro de Combustible	82
3.8.5. Instalaciones Auxiliares	83
3.8.6. Instalaciones para Cambio de Ancho de Vía	83
3.9. Desarrollo de la Infraestructura	84
3.9.1. Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 (PEIT)	84
3.9.2. Contrato Programa Administración General del Estado - Adif (2007-2010)	84
3.9.3. Encomiendas de Construcción y Modificaciones en la Red	85

## CAPITULO 4

### Adjudicación de Capacidades

---

4.1. Introducción	93
4.2. Descripción del Proceso de Solicitud de Capacidad	93
4.2.1. Candidatos para Solicitar Capacidad	93
4.2.2. Documentación para la Solicitud de Capacidad	93
4.2.3. Tipos de Solicitudes de Surcos	94
4.2.4. El Horario de Servicio	96
4.2.5. Procedimiento de Solicitud y Adjudicación de Surcos Regulares y Ocasionales	97
4.3. Calendario de Solicitud de Capacidad (Surcos)	99
4.3.1. Calendario de Reserva de Surcos	99
4.4. Adjudicación de Capacidad	102
4.4.1. Uso Diferenciado de la Infraestructura	102
4.4.2 Proceso de Adjudicación de Capacidades	102

4.4.3. Proceso de Coordinación	106
4.4.4. Proceso de Alegaciones	106
4.4.5. Infraestructura Congestionada	106
4.4.6. Acuerdos Marco entre Adif y los Candidatos	107
4.5. Mantenimiento y Obras en la Red Gestionada por Adif	107
4.6. Control del Uso de los Surcos	110
4.7. Transportes Excepcionales y Mercancías Peligrosas	110
4.7.1. Transportes Excepcionales	110
4.7.2. Transporte de Mercancías Peligrosas	111
4.8. Perturbaciones y Control en el Tráfico	111
4.8.1. Criterios para el Control del Tráfico	111
4.8.2. Normas Aplicables para el Control del Tráfico	112

## CAPITULO 5

### Servicios de Adif

5.1. Introducción a la Prestación de Servicios de Adif	117
5.2. Paquete de Acceso Mínimo	117
5.2.1. Adjudicación de Capacidades	117
5.2.2. Uso de la Infraestructura	117
5.2.3. Información Básica	118
5.2.4. Acceso a las Estaciones de Viajeros	118
5.2.5. Acceso a Cambiadores de Ancho de Vía	118
5.3. Servicios Adicionales y Complementarios	119
5.3.1. Servicios Adicionales	119
5.3.2. Acceso a Instalaciones de Electrificación para la Tracción	119
5.3.3. Acceso a Instalaciones de Suministro de Combustible	119
5.3.4. Servicios Complementarios	119
5.3.5. Condiciones de la Prestación de los Servicios Adicionales y Complementarios	120
5.3.6. Oferta de Servicios, Definición y Descripción	124
5.4. Servicios Auxiliares	137

## CAPITULO 6

### Régimen Económico y Tributario

6.1. Principios de Tarifación	141
6.2. Tasas Ferroviarias y Cánones	141
6.2.1. Tasas	141
6.2.2. Cánones	142
6.2.3 Modificación de las Tasas Ferroviarias y Cánones	150
6.2.4 Forma de Pago de las Tasas Ferroviarias y Cánones	150

6.2.5. Sistema de Incentivos (Performance Scheme)	151
6.2.6 Tablas de Referencia para la Aplicación de Cánones	151
6.3 Tarifas Provisionales 2012 por la Prestación de Servicios Adicionales y Complementarios.	154
6.3.1. Introducción	154
6.3.2 Régimen Jurídico y Determinación de las Tarifas por la Prestación de Servicios Adicionales y Complementarios.	154
6.3.3 Condiciones de la Prestación de los Servicios Adicionales y Complementarios.	156
6.3.4 Ámbito de Aplicación.	156
6.3.5. Tablas de Tarifas de Servicios Adicionales y Complementarios 2012	156
6.3.6 Aprobación y Vigencia de las Tarifas por la Prestación de Servicios Adicionales y Complementarios.	160
6.3.7. Facturación Tarifas por Prestación de Servicios Adicionales y Complementarios.	161

## ANEXOS

Anexo A: Horario de Servicio 2011/2012 y 2012/2013	166
Anexo B: Catálogo de Surcos Internacionales	168
Anexo C: Modelos de Solicitud de Capacidad	169
Modelo de Solicitud de Capacidad Nacional	169
Modelo de Solicitud de Capacidad Internacional	169
Anexo D: Servicios Auxiliares	170
1. Definición	170
2. Condiciones de la Prestación de los Servicios	170
3. Oferta de Servicios	170
4. Fijación de los Precios	172
5. Descripción de los Servicios Auxiliares	172
6. Unidades de Cuantificación de los Servicios Auxiliares	181
Anexo E: Organigrama del Ministerio de Fomento	184
Anexo F: Documentación de Referencia	185
Derecho Internacional	185
Normativa Europea	186
Normativa Estatal	190
Normativa Básica de Circulación de Aplicación en Adif	198
Anexo G: Glosario	201
Acrónimos	201
Definiciones	203
Anexo H: Mapas de la Red Gestionada por Adif	212

# Capítulo 1

## Información General





# 1.1

## Introducción

### Antecedentes

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.

Se ha actualizado para el periodo 2012/2013 incluyendo el Horario de Servicio, cumpliendo con lo establecido 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.

Dicha normativa transpone la Directiva 2001/14/CE, de conformidad con la cual se debe proporcionar toda la información necesaria para la utilización de los derechos de acceso, con el fin de garantizar la transparencia y el acceso no discriminatorio a la infraestructura ferroviaria de todos los Candidatos a solicitar Capacidad para prestar servicios de transporte ferroviario.

### Actualización de la Declaración sobre la Red

#### Principales Agentes del Sector Ferroviario

Se ha actualizado la información del Sector Ferroviario español, con los principales agentes, sus funciones y competencias, y las Empresas Ferroviarias y Candidatos Habilitados inscritos en el Registro Especial Ferroviario.

#### Inclusión de Nuevos Activos en la Red Gestionada por Adif

Se incorpora información detallada sobre la variación en los activos (altas, bajas y modificaciones) de la Red gestionada por **Adif**, debido a las actuaciones en Alta Velocidad, la modernización de la Red existente y la puesta en servicio de nuevos tramos.

#### Actualización del Régimen de Prestación de los Servicios

Desde el 1 de enero de 2012, 75 instalaciones logísticas de **Adif** se gestionan bajo el modelo de prestación para la asignación de espacios y el uso en régimen de autoprestación de los servicios complementarios y auxiliares, a las Empresas Ferroviarias y Candidatos titulares de material rodante habilitado, conforme se detalla en el apartado 3.7 de este documento.

Este modelo de gestión se basa en la asignación de espacio y el uso de instalaciones, para lo cual **Adif** ha establecido un procedimiento que se encuentra a disposición de los interesados en la página web [www.adif.es](http://www.adif.es).

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

Publicado Real Decreto Ley 20/2011, de 30 de diciembre, de medidas urgentes en materia presupuestaria, tributaria y financiera para la corrección del déficit público

(BOE de 31 de diciembre de 2011), por el que se produce la prórroga general de la Ley 39/2010, de 22 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2011 a partir del 1 de enero de 2012, salvo

de Servicios Adicionales y Complementarios 2012”, conforme Resolución de 14 de diciembre de 2011, de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras, por la que se publica la aprobación de la

(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.

nexión ferroviaria con la Red administrada por Adif.

#### Otros Datos de Interés

La conexión que une Madrid Chamartín con el aeropuerto de Barajas T-4, fue inaugurada el día 22 de septiembre de 2011, se sitúa como una de las infraestructuras intermodales más completas de toda Europa, estando previsto que incluya, en un futuro próximo, la llegada de la alta velocidad a las instalaciones aeroportuarias.

En octubre de 2011, fueron firmados los convenios que regulan la conexión ferroviaria de 11 puertos con la Red administrada por Adif, con el objetivo de mejorar la integración y coordinación de la red ferroviaria con los Puertos de Interés General e impulsar el transporte ferroviario de mercancías y, con ello, la competitividad de los puertos españoles.

El 24 de octubre de 2011 entró en servicio comercial el segundo nivel del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario, ERTMS, en la línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa, entre Madrid y Lleida.

La Línea A Coruña-Santiago de Compostela-Ourense, entró en servicio el 10 de diciembre, con la puesta en servicio comercial de los 84 Km. del tramo Ourense-Santiago de Compostela, del nuevo trazado construido por Adif, junto con los 62 Km. del tramo entre Santiago de Compostela y A Coruña que han ejecutado conjuntamente el Ministerio de Fomento y Adif (mejora integral). El Tramo Ourense - Santiago reduce el recorrido en 38,9 km. y tiene una orografía especial que ha requerido 31 túneles, que suman 29,3 km. y 38 viaductos, que totalizan 20,4 km. de longitud. Más del 57% del recorrido discurre en túnel o viaducto.



en aquellos créditos correspondientes a actuaciones que terminen en el año 2011 o para obligaciones que se extingan en el mismo año. Consecuentemente se mantienen las tasas y cánones ferroviarios vigentes en 2011; salvo que se modifiquen por la Ley de Presupuestos Generales del Estado 2012.

Publicada la "Orden FOM/3417/2011, de 1 de diciembre, por la que se determina la clasificación del nuevo tramo Ourense-Santiago de Compostela de la línea de Alta Velocidad Madrid-Galicia y de la nueva estación de Vigo, con motivo de sus respectivas puestas en servicio". BOE de 17 de diciembre de 2011.

#### Tarifas Provisionales por la Prestación de Servicios Adicionales y Complementarios 2012

Se incorpora el contenido del documento "Tarifas Provisionales por la prestación

propuesta de Tarifas Provisionales por la prestación de Servicios Adicionales y Complementarios 2012 por la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif, con vigencia para el año 2012. (BOE de 29 de diciembre de 2011).

#### Horario de Servicio 2011/2012 y 2012/2013

Se ha actualizado el Calendario de Adjudicación de Capacidad del Horario de Servicio 2012/2013, conforme a las directrices de Rail Net Europe, RNE, para la realización de solicitudes por parte de los Candidatos.

El Horario de Servicio 2012 permanecerá vigente hasta el 8 de diciembre de 2012 y el Horario de Servicio 2013 tendrá vigencia hasta el 14 de diciembre de 2013

#### Normativa Ferroviaria Actualizada

Se ha actualizado el Anexo F, "Documentación de Referencia", con la información jurídica en vigor más relevante sobre el Sector Ferroviario a fecha 31 de diciembre de 2011, tanto en el ámbito nacional como europeo, conteniendo adicionalmente las referencias sobre la principal normativa técnica vigente.

#### Mapas

Se ha renovado y ampliado la información de los Mapas de la Red gestionada por Adif, incluyéndose el tramo de Alta Velocidad, Ourense-Santiago de Compostela, de la línea de Alta Velocidad Madrid-Galicia.

Se incorpora un nuevo Mapa con los Puertos de Interés General, con los que se han firmado convenios para regular su co-



### 1.1.1. El Sector Ferroviario en España

#### 1.1.1.1. Infraestructuras Ferroviarias

El Ministerio de Fomento a través del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020, PEIT, establece unas directrices específicas para el desarrollo de la política ferroviaria en nuestro país, con el objetivo de impulsar el nuevo modelo ferroviario mediante la promoción de la función del ferrocarril en la accesibilidad al conjunto del territorio.

Se promueve el establecimiento de una Red de Altas Prestaciones, la conservación y modernización de la Red Convencional y un aumento de la participación del ferrocarril en el transporte de Mercancías en media y larga distancia. 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.

En línea con los principios del PEI, Adif está impulsando un conjunto de medidas dirigidas a potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril y mejorar las condiciones de competitividad del sector, mediante la creación y despliegue de una red básica de transporte de mercancías que englobe los principales corredores nacionales e internacionales, y el enlace de las principales instalaciones logísticas ferroviarias y puertos de interés general del Estado, destinando recursos a infraestructuras especializadas en mercancías, mejorando la eficiencia del sector logístico y transformando sus instalaciones logísticas en espacios dinámicos, con parámetros de calidad de servicio y flexibilidad en la gestión.

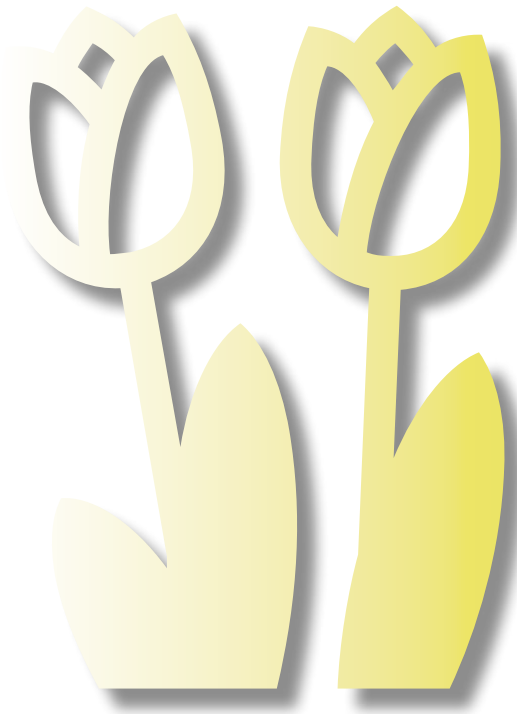
En el ámbito de la colaboración público-privada Adif ha impulsado la creación de

un Centro Logístico Intermodal en Aranjuez (Madrid), un proyecto que ha sido seleccionado en función de su rentabilidad social, medioambiental y económica.

Este modelo ferroviario se inserta en el marco de un impulso de las políticas de transporte por ferrocarril en Europa que, entre otros proyectos, incluye el desarrollo de corredores internacionales para el transporte de Mercancías.

#### 1.1.1.2. Principales Agentes del Sector Ferroviario en España

A continuación se describen los principales agentes del Sector Ferroviario español incluyendo sus funciones y competencias, con el objeto de facilitar una visión general. Esta información se incorpora a efectos únicamente informativos y carece de vinculación legal.



### Cuadro del Sector Ferroviario Español



#### A. Ministerio de Fomento: Organización y Funciones.

##### Organización General

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

Este Ministerio dispone, como órgano superior, de la SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS, de la que dependen, entre otros, los siguientes órganos directivos:

1. La Secretaría General de Infraestructuras, con rango de Subsecretaría, de la que dependen, entre otros:

- 1.1. La Dirección General de Ferrocarriles
2. La Secretaría General de Transporte, con rango de Subsecretaría, de la que dependen, entre otros:
  - 2.1. La Dirección General de Transporte Terrestre
  3. La Subsecretaría de Fomento, de la que dependen, entre otros:
    - 3.1. La Subsecretaría General Técnica
    - 3.2. La Dirección General de Programación Económica y Presupuestos.
    - 3.3. La Inspección General de Fomento.



### Funciones Relacionadas con el Ferrocarril

Según lo dispuesto en la Ley 39/2003 de 17 de diciembre, del Sector Ferroviario, 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 ferroviarias, Adif y RENFE-Operadora, así como de su sistema de financiación.
- El otorgamiento de licencias a las Empresas Ferroviarias, en adelante EEFF, así como el otorgamiento de habilitaciones a otros Candidatos distintos de las EEFF, para la adjudicación de Capacidad de infraestructura ferroviaria.

- El otorgamiento de los certificados de seguridad a las EEFF y las autorizaciones de seguridad a los administradores de infraestructuras ferroviarias.
- El otorgamiento de las autorizaciones para la prestación de servicios ferroviarios declarados de interés público y el establecimiento del régimen de ayudas a las EEFF adjudicatarias.
- La definición y supervisión del régimen tarifario y su aprobación.
- El establecimiento o, en su caso, la modificación de la cuantía de los cánones ferroviarios, de conformidad con los elementos o parámetros fijados en la LSF.
- La investigación de accidentes ferroviarios de conformidad con la normativa vigente.
- La aplicación del régimen sancionador.
- Otras competencias que le vengán atribuidas de acuerdo a la normativa vigente.

#### Organigrama Ministerio Fomento.

Ver Anexo E.

### B. Órgano Regulador

#### Comité de Regulación Ferroviaria, CRF

Es el órgano regulador del Sector Ferroviario, tiene carácter colegiado y está adscrito a la Subsecretaría de Fomento. La Disposición final vigésimo tercera, de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, introduce modificaciones a la Ley 39/2003, de 17 de noviembre del Sector Ferroviario, que afectan, entre otros, al contenido de los artículos 82, 83 y 84 de la citada Ley que quedan redactados en los siguientes términos:

Tres. Se modifica el artículo 82 de la LSF que queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 82. El Comité de Regulación Ferroviaria.

1. Se crea el Comité de Regulación Ferroviaria como órgano colegiado adscrito al Ministerio de Fomento, que se regirá por los preceptos contenidos en los artículos 22 a 27 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y que actuará con independencia funcional plena, en el plano de la organización, de las decisiones

financieras, de la estructura legal y de la toma de decisiones, de todo administrador de infraestructuras, organismo de tarificación, organismo adjudicador y candidato».

Cuatro. Se modifica el artículo 83 de la Ley, que queda redactado como sigue:

«Artículo 83. Fines y competencias del Comité de Regulación Ferroviaria y eficacia de sus actos.

1. Son fines del Comité de Regulación Ferroviaria los siguientes:

- a) Salvaguardar la pluralidad de la oferta en la prestación de los servicios sobre la Red Ferroviaria de Interés General y sus zonas de servicio ferroviario, así como velar por que éstos sean prestados en condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias.
- b) Garantizar la igualdad entre empresas públicas y privadas, así como entre cualesquiera candidatos, en las condiciones de acceso al mercado de los referidos servicios.
- c) Velar por que los cánones y tarifas ferroviarios cumplan lo dispuesto en esta Ley y no sean discriminatorios.

2. Para el cumplimiento de dichos fines el Comité de Regulación Ferroviaria ostenta las siguientes competencias:

a) Conocer y resolver las reclamaciones que, en relación con la actuación del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, las empresas ferroviarias y los restantes candidatos, planteen las empresas ferroviarias y los restantes candidatos en materia de:

1.º El otorgamiento y uso del certificado de seguridad y el cumplimiento de las obligaciones que éste comporte.

2.º La aplicación de los criterios contenidos en las declaraciones sobre la red.

3.º Los procedimientos de adjudicación de capacidad y sus resultados.

4.º La cuantía, la estructura o la aplicación de los cánones y tarifas que se les exijan o puedan exigírseles.

5.º Cualquier trato discriminatorio en el acceso a las infraestructuras o a los servicios ligados a éstas que reciban de la Administración o de cualesquiera entes públicos, o que se produzca por actos llevados a cabo por otras empresas ferroviarias o candidatos.

Cuando se trate de reclamaciones entre empresas ferroviarias y los restantes candidatos, o entre aquellas y estos entre sí, se establecerán reglamentariamente las condiciones en que podrá exigirse a éstos el pago de los gastos que ocasione el procedimiento.

b) Iniciar de oficio los procedimientos que estime necesarios, resolver acerca de cualquier denuncia y adoptar, en su caso, las medidas necesarias para remediar la situación que los haya originado en el plazo de dos meses desde la recepción de toda la información.

c) Supervisar las negociaciones entre candidatos y administradores de infraestructuras sobre el nivel de los cánones e intervenir en las mismas cuando prevea que el resultado de dichas negociaciones puede contravenir las disposiciones comunitarias aplicables.

d) Informar preceptivamente los proyectos de normas en los que se fijen cánones y tarifas ferroviarios.

e) Emitir informe determinante sobre los expedientes en materia ferroviaria tramitados por la Comisión Nacional de la Competencia. Dicho informe deberá emitirse en un plazo de quince días. Cuando la Comisión Nacional de la Competencia, en su caso, resuelva, sólo podrá disentir del contenido del informe determinante de forma expresamente motivada.

f) Informar a la Administración del Estado y a las Comunidades Autónomas que lo requieran respecto de cualquier proyecto de norma o resolución que afecte a la materia ferroviaria.

g) Cualesquiera otras que se le atribuyan por la ley o por reglamento.

3. Las reclamaciones ante Comité de Regulación Ferroviaria deberán presentarse en el plazo de un mes desde que se produzca el hecho o la decisión correspondiente.

Una vez iniciado el procedimiento, el Comité de Regulación Ferroviaria podrá, en cualquier momento, adoptar las medidas provisionales que estime oportunas para asegurar la eficacia de la resolución. Estas medidas se adoptarán motivadamente, serán proporcionadas y limitadas en el tiempo.

4. En el ejercicio de sus funciones el Comité de Regulación Ferroviaria dictará resoluciones que vincularán a todas las partes afectadas, tendrán eficacia ejecutiva y pondrán fin a la vía administrativa.

El Comité podrá proceder, previo apercibimiento y respetando siempre el principio de proporcionalidad, a la ejecución forzosa de sus resoluciones por cualquiera de los medios previstos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, que resulte admisible.

5. Las resoluciones dictadas por el Comité de Regulación Ferroviaria serán recurri-

bles ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo de conformidad con lo dispuesto en la ley reguladora de dicha jurisdicción.»

Cinco. Se modifica el artículo 84 de la Ley, que queda redactado como sigue:

«Artículo 84. Deber de colaboración con el Comité de Regulación Ferroviaria.

El Comité de Regulación Ferroviaria dispondrá de los medios necesarios para el ejercicio de sus competencias. El Ministerio de Fomento estará obligado a prestarle la colaboración que le solicite para el cumplimiento de sus fines.

Igualmente el Comité de Regulación Ferroviaria podrá solicitar la colaboración y la información que precise del administrador de infraestructuras, los candidatos y cualquier tercero interesado.»

### Presidente del Comité de Regulación Ferroviaria

Paseo de la Castellana, 67  
28071 Madrid

crf@fomento.es

### C. Órganos Colegiados

#### Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.

La Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, CIAF, es un órgano colegiado especializado, regulada por el Reglamento sobre seguridad en la circulación



de la Red Ferroviaria de Interés General, REFIG. Realiza sus actividades de forma transparente y no discriminatoria, independientemente de la Dirección General de Ferrocarriles, de la Dirección General de Transporte Terrestre, de Adif y de cualquier empresa ferroviaria, organismo notificado o de certificación, y del Comité de Regulación Ferroviaria. El artículo 25.4 del RD 810/2007 establece que el CIAF hará público el informe final.

Sus competencias en materia de investigación de accidentes ferroviarios son las siguientes:

- La investigación técnica de los accidentes ferroviarios graves que se produzcan sobre la REFIG, así como la investigación de los demás accidentes e incidentes ferroviarios, cuando así lo considere.
- El establecimiento del alcance y los procedimientos que habrán de seguirse en la realización de cada investigación de accidente ferroviario. La investigación de los accidentes ferroviarios tendrá como finalidad determinar sus causas y las circunstancias en que se produjeron, con objeto de prevenirlos en el futuro, y formular las recomendaciones oportunas para reducir los riesgos en el transporte ferroviario. Dicha investigación no se ocupará, en nin-

gún caso, de la determinación de la culpa o responsabilidad y será independiente de cualquier investigación judicial. Con independencia de la investigación llevada a cabo por la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, Adif investigará todos los accidentes ferroviarios que se produzcan en la REFIG. De igual modo, las EEFF deberán llevar a cabo una investigación interna de todos los accidentes ferroviarios en los que se hubieran visto implicadas.

En cualquier caso, las investigaciones de los accidentes ferroviarios que lleven a cabo Adif y las EEFF implicadas en los mismos, no interferirán con la llevada a cabo por la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, a la cual prestarán toda la colaboración requerida por la misma.

#### **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 (CCTMP)**

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, LOTT, 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, EEFF, Adif, 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.

#### **D. Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif.**

La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif, es un organismo público adscrito al Ministerio de Fomento a través de la Secretaría General de Infraestructuras. 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 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 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.



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

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

#### Competencias de Adif

De acuerdo con lo establecido en el Art. 21 de la LSF, corresponden a **Adif** las siguientes competencias:

- La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias que deban formar parte de la REFIG, cuando así se establezca en la correspondiente resolución del Ministerio de Fomento que determine su establecimiento o modificación, y su construcción siempre que se lleve a cabo con sus propios recursos y, en todo caso, con arreglo a lo que disponga dicho Ministerio
- La construcción de infraestructuras ferroviarias, con recursos del Estado o de un tercero, conforme al correspondiente convenio.

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

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

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

- La elaboración y publicación de la DR, en los términos previstos en la LSF y en sus normas de desarrollo.

- La Adjudicación de Capacidad de infraestructura a las EEFF y otros Candidatos que lo soliciten y la celebración de acuerdos marco con aquéllas.

- La emisión de informes con carácter previo al otorgamiento, por el Ministerio de Fomento, de las licencias de EF y de las autorizaciones para prestar servicios que se hayan declarado de interés público, en los casos previstos en la LSF.

- La elaboración de las órdenes, circulares y consignas necesarias para determinar, con precisión, las condiciones de operación sobre la Red gestionada por **Adif**.

- La prestación de Servicios Adicionales y, en su caso, Complementarios y Auxiliares, al servicio del transporte ferroviario.

- La propuesta al Ministerio de Fomento de las Tarifas por la prestación de los Servicios Adicionales y Complementarios y el cobro de las mismas, así como la fijación y cobro de los precios por la prestación de los servicios auxiliares.

- La gestión, liquidación y recaudación de los Cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, de conformidad con lo establecido en la LSF, y de las Tasas Ferroviarias cuando así lo tenga atribuido.

- La cooperación con los organismos que en otros Estados de la Unión Europea administren las infraestructuras ferroviarias, para establecer y adjudicar Capacidad de Infraestructura que abarque más de una red nacional.

- La celebración, con las EEFF, de acuerdos marco.

- El establecimiento de las pautas que regulen el procedimiento para realizar la investigación de los accidentes ferroviarios que le correspondan, y la elaboración de un informe anual que contemple todos los incidentes y accidentes producidos como consecuencia de la prestación del servicio de transporte ferroviario.

- La elaboración de un Plan de Contingencias que recoja las medidas necesarias para restablecer la situación de normalidad en caso de accidente, de fallo técnico, o de cualquier otra incidencia que perturbe el tráfico ferroviario.

- La resolución de las reclamaciones de responsabilidad patrimonial a causa de su actividad.

- Cuantas otras le atribuya la normativa aplicable.



### Misión, Visión y Valores de Adif

**Adif** ejerce un papel principal como dinamizador del sector ferroviario, haciendo del ferrocarril el medio de transporte por excelencia y facilitando el acceso a la infraestructura en condiciones de igualdad.

El Plan Estratégico de **Adif** establece la Misión, Visión y Valores de la empresa y concreta sus objetivos estratégicos. Éstos son los siguientes:

#### Misión:

Potenciar el sistema de transporte ferroviario español mediante el desarrollo y la gestión de un sistema de infraestructuras seguro, eficiente, de calidad y sostenible económica, social y mediambientalmente.

#### Visión:

Ser el modelo de empresa pública para los ciudadanos.

#### Valores:

- Ser éticos en la actividad de cada día.
- Estar comprometidos con la seguridad.
- Ser transparentes, racionales y eficientes en la gestión de los recursos públicos.
- Ser respetuosos con las personas que trabajan para **Adif**.
- Proteger el medio ambiente.
- Trabajar por la excelencia.
- Ser creativos. Innovación empresarial e iniciativa individual

### Responsabilidad Social Corporativa

Para **Adif**, la Responsabilidad Social Corporativa consiste en incorporar a la estrategia y gestión de la empresa las preocupaciones sociales, económicas y medioambientales de sus grupos de interés, de forma que, a partir del diálogo con éstos, la empresa de-

sarrolle un compromiso real y contrastable con la cohesión social, el respeto al medio ambiente, la ética y la transparencia; el objetivo último es generar valor para todos los grupos de interés de la organización y mejorar la contribución al desarrollo sostenible.

Por ello, **Adif** ha diseñado e implantado el Plan Director de Responsabilidad Social Corporativa (denominado Plan Empresa Ciudadana -PEC-), el cual se estructura en seis compromisos y se despliega en objetivos líneas estratégicas y proyectos; además de contemplar un sistema de gestión que incluye un cuadro de mando de indicadores. Los compromisos del PEC se refieren a aspectos clave de la actividad de **Adif** en los que se realiza un esfuerzo voluntario para potenciar nuestra contribución a un modelo de desarrollo más sostenible: compromiso con la seguridad, con la protección del medio ambiente, con la generación de valor en los entornos locales, con la ética y los sistemas de Responsabilidad Social Corporativa, con el orgullo de pertenencia de los trabajadores y con la transparencia y el diálogo con nuestros grupos de interés.

El Comité de Dirección de **Adif** aprobó el 20 de julio de 2011, la estrategia de Responsabilidad Social Corporativa para los próximos años, plasmada en PEC 14 (Plan de Empresa Ciudadana 2011- 2014). El PEC 14 contempla 122 proyectos a desarrollar en los próximos cuatro años, para generar más eficiencia y productividad. Por otra parte el PEC 14 se estructura en torno a seis compromisos de **Adif** con sus grupos de interés:

1. Compromiso con la seguridad integral del sistema ferroviario.
2. Compromiso con el medio ambiente.
3. Compromiso con el desarrollo profesional de los empleados y con el orgullo de pertenencia a **Adif**.

4. Compromiso con aumentar la aportación de valor añadido en los entornos locales.

5. Compromiso con la profundización y extensión del modelo de gestión ética y socialmente responsable.

6. Compromiso con la transparencia y el diálogo con los grupos de interés.

Asimismo, los objetivos estratégicos de **Adif** se concretan en el cumplimiento de los compromisos marcados como esenciales para la entidad.



**Adif** preside desde 2010 y es miembro desde hace varios años de FORÉTICA, que es la asociación de empresas y profesionales de la Responsabilidad Social Empresarial líder en España, que tiene como misión fomentar la cultura de la gestión ética y la responsabilidad social en las empresas.

### Compromiso con el Medio Ambiente, la Calidad y la Gestión Excelente

La necesidad de respetar y conservar el Medio Natural en el que **Adif** desarrolla su actividad, forma parte esencial de su estrategia y así queda recogido en el Nuevo

Ciclo Estratégico (NCE) 2011-2014, de tal forma que se haga compatible el desarrollo económico y el progreso de la sociedad con el respeto al patrimonio ambiental que compartimos y que tienen derecho a seguir disfrutando las generaciones futuras

El esfuerzo técnico y económico necesario para avanzar en las operaciones de Construcción, Mantenimiento y Explotación de la infraestructura, se complementa con el esfuerzo en la mejora de la gestión para la optimización de los procesos, de tal forma que favorezcan la eficiente utilización de

los recursos y la consecución de los objetivos.

- Las principales líneas de actuación de **Adif** en relación al Medio Ambiente, Calidad y Excelencia en la Gestión se recogen en su planificación estratégica y se desarrollan mediante las siguientes iniciativas: la línea de actuación en seguridad ambiental, tiene como objetivo la reducción de los riesgos ambientales asociados a las actividades de **Adif** mediante el desarrollo de un sistema de gestión de los mismos, acorde

con la Norma UNE-EN ISO 31.000:2010. En tanto dicho sistema se encuentre operativo se están empleando dos tipos de herramientas: los programas específicos de vigilancia ambiental, como el de suelos contaminados y el de gestión de residuos peligrosos, y los sistemas de gestión ambiental certificados externamente, conforme a la Norma UNE-EN ISO 14001:2004. Con todo ello, **Adif** asegura el cumplimiento de la legislación ambiental y la mejora continua de su eco eficiencia, colaborando a incrementar la sostenibilidad ambiental de la infraestructura ferroviaria.

- El Plan “Compartimos Talento” tiene como objetivo generalizar la cultura de la Participación en **Adif**, para que todos sus trabajadores tengan la posibilidad de implicarse en la innovación y mejora continua de la Entidad, con el fin último de mejorar su gestión. A través de los diferentes Sistemas de Participación con los que cuenta **Adif**: Equipos, Grupos y Propuestas de Iniciativa y Mejoras (EIM, GIM y PIM), los trabajadores canalizan sus conocimientos, talento, creatividad y experiencia.

- El “Proyecto Cert**Adif**”, es un proyecto integrador de los sistemas de gestión de todas las Áreas, utilizando como referencia documental la Norma UNE-EN ISO 9001 de Gestión de Calidad. La certificación de las Direcciones Generales y la renovación de la certificación de **Adif** son hitos del año 2011 que aseguran la armonización de la documentación de los sistemas y una implantación homogénea.

- El “Proyecto Excelencia”, basado en la implantación de un sistema de gestión conforme a los estándares del Modelo EFQM, apoya la Visión de **Adif** contemplada en el NCE 2011-2014, de convertir a la Compañía en referente entre las empresas públicas. **Adif** ha elegido como modelo en

su camino hacia la excelencia empresarial, dentro de su proceso de mejora continua, el Modelo EFQM y ha evaluado el grado de madurez de su sistema de gestión en los años 2010 y 2011 e implantado planes de mejora transversales en relación con su estrategia, sus procesos, sus grupos de interés, política de benchmarking y comunicación, lo que sitúa a **Adif** en condiciones de acceder, en el año 2012, al máximo reconocimiento europeo de EFQM, el Sello de Oro de la Excelencia Empresarial.

Fruto de las iniciativas anteriormente descritas y a un importante esfuerzo de integración para la mejora de la calidad, **Adif** se ha comprometido con la adaptación de sus procesos a normas internacionales de certificación y, en ese sentido, ha conseguido en 2010 y renovado en 2011, en aplicación de las Normas ISO de Gestión de Calidad y Medioambiental, la certificación global ISO 9001 para su sistema de gestión de calidad y la certificación ISO 14001 en su proceso de seguimiento y vigilancia de la Declaración de Impacto Ambiental en las obras.

Asimismo, **Adif** dispone, como parte de su estrategia de Responsabilidad Social Corporativa, de un “Plan Director de Ahorro y Eficiencia Energética”, que establece medidas de ahorro energético y reducción de emisión de toneladas de CO<sub>2</sub> y desarrolla programas de generación de energías renovables, así como de un manual “Estación Sostenible 360°”, para el diseño, construcción y gestión de estaciones de ferrocarril bajo el prisma de la sostenibilidad integral, entre otras actuaciones. Además, **Adif** participa en el Plan de Activación de la Eficiencia Energética en 330 edificios de la Administración General del Estado, el Plan de Intensificación del Ahorro y la Eficiencia Energética y el Plan de Ahorro, Eficiencia Energética y Reducción de Emisiones en el Transporte y la Vivienda.

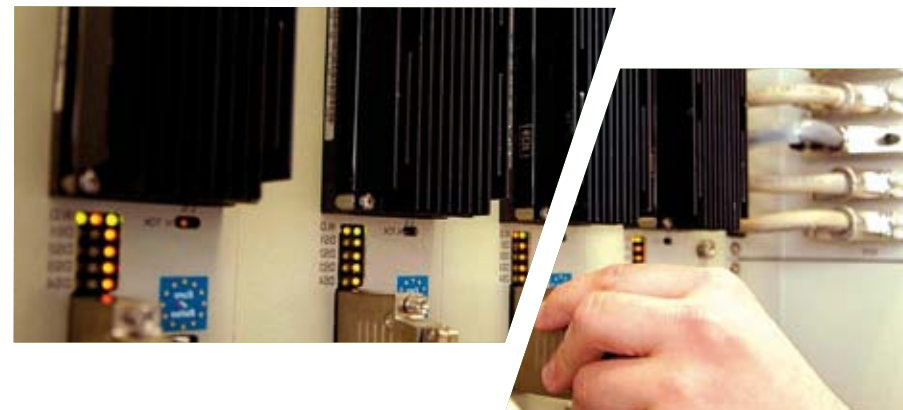
### Compromiso con I+D+i

**Adif**, que ha apostado desde sus inicios por la innovación y el desarrollo tecnológico, cuenta con 48 proyectos de I+D+i en fase de ejecución y 6 proyectos recientemente aprobados en convocatoria INNPACTO 2011, todos ellos en colaboración con distintos organismos, que representan una inversión global de 118 millones de euros, además de la colaboración que mantiene con más de 100 empresas españolas, 24 centros tecnológicos y 26 universidades.

El esfuerzo de la entidad en la actividad investigadora se ha centrado, con carácter preferente aunque no exclusivo, en las siguientes líneas estratégicas:

- Elevar la Eficiencia Energética y Medioambiental.
- Incremento de Prestaciones del Sistema Ferroviario (velocidad, carga por eje, capacidad de la infraestructura, etc.)
- RAMS y coste: mejora de la eficiencia del sistema (fiabilidad, disponibilidad, mantenimiento y seguridad) y reducción del ciclo del coste de vida de los activos ferroviarios.

Entre sus desarrollos tecnológicos principales, destacan los siguientes:



- ERTMS. **Adif** se sitúa como líder en Europa en interoperabilidad con 1.712 kilómetros de líneas con ERTMS en servicio, integrando con éxito tecnologías diversas.

- Da Vinci Plataforma de gestión y control. Es un sistema que supone una evolución en la integración multidisciplinar del entorno ferroviario, orientada a la gestión de procesos, sistemas y usuarios, agrupando los subsistemas antes independientes de señalización, electrificación, comunicaciones, entre otros, que son centralizados en una plataforma que permite su comunicación y monitorización remota. Este sistema se ha exportado a varios países. El sistema Da Vinci ha obtenido en 2011 el Premio BEACON de IBM a la mejor solución del mercado de transporte.

- Proyecto Eolo. Sistema avanzado de medición y protección del viento para aumentar la seguridad en los sistemas ferroviarios con ERTMS.

- Tren laboratorio Séneca. Tren Auscultador de la Infraestructura, que proporciona la información precisa para mantener e incrementar la seguridad, fiabilidad y calidad de dicha infraestructura.

- Proyecto de innovación para la interoperabilidad ferroviaria denominado "Unichanger", este proyecto pretende la definición de un estándar común en la infraestructura para la implantación de un cambiador de ancho unificado y homogéneo a nivel europeo, impulsando la interoperabilidad y mejorando la competitividad del transporte de mercancías.

- Centro Innovación Tecnológica. Este centro, concebido como un espacio de innovación abierta, multidisciplinar y con presencia estable de grupos de investigación y empresas de vanguardia tecnológica, está ubicado en el Parque Tecnológico de Andalucía en Campanillas, Málaga. El Centro de Tecnología Ferroviario, CTF, en una primera fase contará con dos laboratorios especializados de Adif, el laboratorio de GSM-R, para la tecnología de comunicaciones GSM-R, para la tecnología de comunicaciones RBC-Tren y el desarrollo de ingeniería de datos ERTMS 2, y el laboratorio Tecnología de la Información y la Comunicación (TIC), dedicado a sistemas inteligentes de transporte y a la evolución del sistema Da Vinci, sistema avanzado de gestión del tráfico ferroviario.

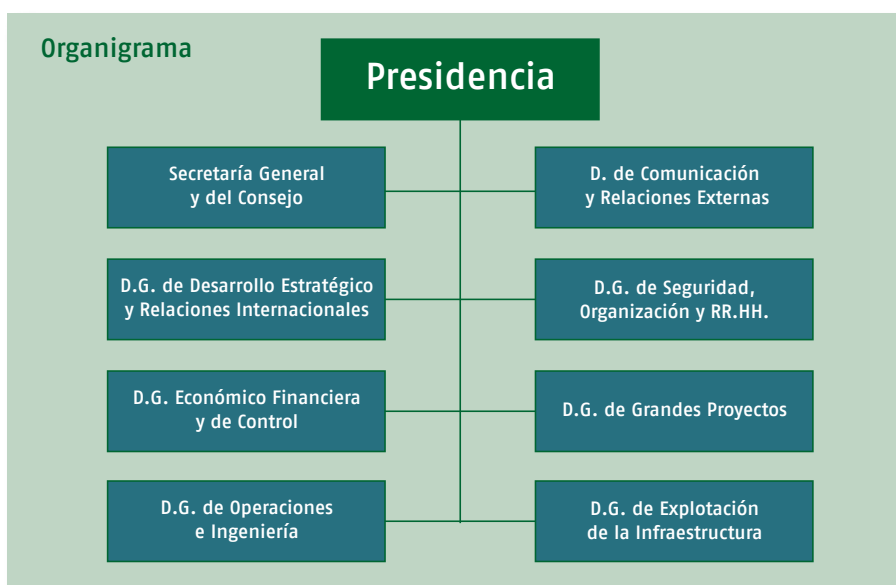
Además, en el Centro se establecerán departamentos especializados de Formación, Vigilancia Tecnológica para el desarrollo de proyectos nacionales e internacionales propios de Adif, en cooperación o incluso destinados a terceros bajo contrato.

Por otra parte, la difusión y transferencia de las actividades propias del CTF se complementarán con la coordinación de las diferentes infraestructuras ferroviarias dedicadas al I+D+i a nivel nacional; en centros como el Laboratorio de Dinámica Ferroviaria; el Centro de Ensayos y Validación; Laboratorio de Sistemas de Energía;

el Instituto de Magnetismo Aplicado; el Centro de Validación de Tecnologías Ferroviarias; el Centro de Tecnología de Vía de Valladolid y, finalmente, los trenes laboratorio de Adif.

El CTF, está concebido para ser un centro de excelencia mundial en materia de innovación ferroviaria, gracias a la futura construcción de un Anillo Ferroviario de Pruebas y Experimentación que será una referencia a nivel europeo y mundial, al mismo tiempo que servirá de instalación complementaria al propio CTF y dará respuesta a la demanda del sector de fabricación de material rodante, ofreciendo una instalación avanzada para la realización de procesos de homologación y certificación de innovaciones en dinámica ferroviaria, tracción y frenado de nuevas generaciones de trenes, nuevas tecnologías en energías renovables y eficiencia energética, telecomunicaciones, desarrollo de ERTMS y sistema de señalización, catenaria polivalente e infraestructura de vía.

Adif ha sido galardonado con el premio Sello Innovación 2011 de la Asociación de Parques Científicos y Tecnológicos de España (APTE), en la categoría de mejor infraestructura de I+D, por su aportación en los parques científicos y tecnológicos, el capital humano empleado en las tareas de I+D, el impacto económico de las innovaciones que desarrolla y las colaboraciones que lleva a cabo con otras entidades.



### E. Empresas Ferroviarias

Desde el 1 de enero de 2005, se permite el libre acceso a la Adjudicación de Capacidad a las EEFF en posesión de Licencia de EF y otros Candidatos, para la realización de transporte ferroviario de mercancías nacional e internacional. Se debe, para ello, solicitar la correspondiente Capacidad a Adif, siguiendo el procedimiento reglamentariamente establecido. En el momento de la adjudicación de la misma, las EEFF deberán estar, además, en posesión del Certificado de Seguridad, necesario para poder circular con su material rodante y personal de conducción, por el itinerario solicitado.

A fecha 31 de diciembre de 2011, el Ministerio de Fomento ha otorgado para el transporte ferroviario de Mercancías, conforme a la normativa vigente, las siguientes Licencias de EF, por orden de concesión:

- RENFE-Operadora.
- COMSA RAIL TRANSPORT, S.A.

- CONTINENTAL RAIL, S.A.
- ACCIONA RAIL SERVICES, S.A.
- ACTIVA RAIL, S.A.
- TRACCIÓN RAIL, S.A.
- EUSKO TRENBIDEAK Ferrocarriles Vascos S.A.
- ARCELORMITTAL SIDERAIL, S.A.
- LOGITREN FERROVIARIA, S.A.U.
- FESUR, Ferrocarriles del Suroeste S.A.
- FGC Mobilitat S.A.
- ALSA Ferrocarril S.A.U.
- GUINOVART RAIL S.A.U.
- FERROVIAL RAILWAY, S.A.
- LOGIBÉRICA RAIL, S.A.U.



Esta información se actualiza mensualmente en la página web [www.adif.es](http://www.adif.es)

#### F. Candidatos Habilitados

A fecha 31 de diciembre de 2011, el Ministerio de Fomento ha otorgado Títulos Habilitantes para solicitar Adjudicación de Capacidad de infraestructura a los siguientes Candidatos distintos de Empresas Ferroviarias:

- LTF, S.A. (Logística y Transporte Ferroviario, S.A.).
- CONTE RAIL, S.A.
- PECOVASA.
- TRAMESA.

Esta información se actualiza mensualmente en la página web [www.adif.es](http://www.adif.es)

#### G. Empresas Ferroviarias con Certificado de Seguridad

A fecha 31 de diciembre de 2011, se han otorgado Certificados de Seguridad, para las líneas o tramos especificados en los mismos, a las siguientes EEFF; por orden de concesión:

- RENFE-Operadora
- CONTINENTAL RAIL, S.A.
- ACCIONA RAIL SERVICES, S.A.
- COMSA RAIL TRANSPORT, S.A.
- TRACCIÓN RAIL, S.A.
- LOGITREN Ferroviaria S.A.U.
- ACTIVA RAIL, S.A.

- FESUR, Ferrocarriles del Suroeste S.A.
- ALSA Ferrocarril, S.A.U.
- FERROVIAL RAILWAY, S.A.

Esta información se actualiza mensualmente en la página web [www.adif.es](http://www.adif.es)

#### H. Infraestructuras Ferroviarias de titularidad privada, Apartaderos

Los apartaderos ferroviarios particulares, son infraestructuras ferroviarias de carácter privado, consistentes en instalaciones de vías para la carga, descarga y estacionamiento de vagones, cuyo enlace con la REFIG puede hacerse a través de una vía de servicio de una estación o terminal, o directamente a través de una línea, mediante una o más agujas, y que sirven para complementar la Red Ferroviaria de Interés General.

La Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, LSF, en su artículo 38 determina lo siguiente:

“La conexión de las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada, especialmente los apartaderos, con la Red Ferroviaria de Interés General, únicamente podrá realizarse cuando el administrador de infraestructuras ferroviarias expresamente lo autorice. El titular de la infraestructura de titularidad privada facilitará la conexión en los términos que se determinen en el documento formalizador de la autorización.

Reglamentariamente, se determinarán las condiciones en las que se efectuará la conexión de las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada con la Red Ferroviaria de Interés General y el régimen de construcción y explotación de los elementos de titularidad privada que complementen las

infraestructuras ferroviarias de titularidad del Estado”.

Desde el 1 de enero de 2005 se han autorizado 41 conexiones particulares a la REFIG, de las cuales, a 31 de diciembre de 2011, se encuentran 14 en explotación comercial y 27 pendientes de inicio de actividad (elaboración proyecto constructivo, construcción, etc.). A 31 de diciembre de 2011 existen 197 apartaderos en explotación comercial.

Para más información, consultar con la Dirección de Contratación y Coordinación Comercial, (Directorio de Adif capítulo 1.8).

#### I. Puertos de Interés General con Convenio de Conexión a la REFIG administrada por Adif

En octubre de 2011, fueron firmados los convenios que regulan la conexión ferroviaria de 11 puertos con la red administrada por Adif, con el objetivo de mejorar la integración y coordinación de la red ferroviaria con los Puertos de Interés General del Estado e impulsar el transporte ferroviario de mercancías y, con ello, la competitividad de los puertos españoles.

Los acuerdos se han firmado con las autoridades portuarias de: A Coruña, Alicante, Bahía de Algeciras, Castellón, Ferrol, Huelva, Marín y Ría de Pontevedra, Valencia, Vigo, Vilagarcía de Arousa y Tarragona, recogen los aspectos operativos de la red y las obligaciones y derechos de cada una de las partes para la conexión física y la gestión de las operaciones de circulación de las infraestructuras ferroviarias existentes en los puertos. (Mapa 5)

También establecen las reglas que rigen la conexión de ambas infraestructuras ferroviarias, siendo una de sus principales

características la delimitación de los puntos de conexión entre la infraestructura administrada por Adif y las de los distintos puertos.

Los convenios suscritos se encuadran en el marco de colaboración abierto entre estas entidades, para promover actuaciones encaminadas a una gestión coordinada de los complejos ferropuertos, de acuerdo con el Plan Estratégico para el Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías en España, elaborado por el Ministerio de Fomento.

En esta línea estratégica se unifican y coordinan las diferentes actuaciones que Adif y Puertos del Estado han emprendido, en colaboración con las diferentes autoridades portuarias, de cara al desarrollo del actual marco normativo del sector, donde las Autoridades Portuarias adquieren el rol de administradores ferroviarios en el interior de los puertos.



La DR es el documento que Adif ofrece a las EEFF y otros Candidatos para darles a conocer las características de la infraestructura y las condiciones de acceso a la Red. Se estructura siguiendo un índice común fijado por Rail Net Europe, organización a la que contribuye activamente

**Adif** y que se describe detalladamente en el Apartado 1.9.

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 EEFF.

La LSF transpone al Derecho nacional la Directiva 2001/14/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001. 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, conforme a lo exigido por los artículos 29.2, 33.1 y 35.3 de dicha Ley.

### 1.2.1. Red Gestionada por Adif, REFIG

La Red Ferroviaria de Interés General (REFIG) 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.

La administración de las infraestructuras ferroviarias, en el ámbito estatal, ha sido encomendada a **Adif** por el artículo 20 y la

disposición adicional primera, apartado 1, de la Ley del Sector Ferroviario.

Actualmente, la red gestionada por **Adif** se compone de las infraestructuras ferroviarias de titularidad de **Adif** y de aquellas otras cuya administración se le encomienda en los términos previstos en la LSF.

Son infraestructuras ferroviarias de titularidad de **Adif** todas aquellas cuya construcción y administración tenía encomendadas el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF), la Línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla y todas aquellas cuya construcción y administración ha sido encomendada a **Adif** con cargo a sus propios recursos.

Asimismo, la disposición adicional cuarta del RD 2395/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprobó el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial **Adif**, toda la red que, con arreglo a la LSF, sea de titularidad del Estado y que, en el momento de su entra-

da en vigor, estuviera siendo administrada por Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) fue encomendada, para su administración, a **Adif**.

Los Ministerios de Economía y Competitividad y de Hacienda y Administraciones Públicas y de Fomento, en aplicación de lo previsto en el Art. 22.2 de la LSF, pueden encomendar a **Adif** la administración de infraestructuras ferroviarias que sean de titularidad del Estado, estableciendo las directrices básicas que hayan de presidir dicha encomienda, señalando objetivos y fines que se deban alcanzar, determinando los niveles de inversión y la cuantía de las aportaciones económicas del Estado, a efectos de su inclusión en la correspondiente Ley de Presupuestos Generales de Estado.

**Adif** puede celebrar convenios con las Comunidades Autónomas para la construcción y la administración de las redes ferroviarias de éstas o de tramos de las mismas.



## 1.2.2. Grandes Cifras de Adif

Cifras actualizadas a 31 de diciembre de 2011

Activos no corrientes	34.616* Mill. €
Fondos Propios	15.521* Mill. €
Empleados	13.249

\* Datos provisionales disponibles a 31 de diciembre 2011

### INFRAESTRUCTURA Y CIRCULACIÓN

Red Ferroviaria Gestionada por Adif:	13.945 km
• Red de Alta Velocidad de Ancho Internacional puro (1.435 mm)	2.099 km
• Red de Alta Velocidad de Ancho Ibérico (1.668 mm)	84 km
• Red Convencional de Ancho Ibérico puro (1.668 mm)	11.623 km
• Red Mixta (combinación Ancho Ibérico y Ancho Internacional)	120 km
• Red de Vía Estrecha de Ancho Métrico (1.000 mm)	18 km
Líneas Equipadas con ERTMS	1.712 km
Líneas Equipadas con ASFA	11.993 km
Líneas Equipadas con LZB	498 km
Líneas Equipadas con ATB - EBICAB	449 km
Red de Fibra Óptica	16.386 km
Nº Circulaciones de Trenes / Año 2011	1.829.347
Puntualidad (global en toda la Red gestionada)	95-98'7 %

Estaciones	1.566
------------	-------

- |   |    |
|---|----|
| Nuevas estaciones de Alta Velocidad 2005-2011 | 18 |
|---|----|
- 10- Nuevas: Camp de Tarragona, Málaga María Zambrano, Puente Genil Herrera, Antequera Santa Ana, Segovia Guiomar, Valencia Joaquín Sorolla, Requena-Utiel, Cuenca Fernando Zóbel, Albacete Los Llanos y Figueres - Vilafant.
  - 8- Remodeladas: Toledo, Barcelona Sants, Valladolid Campo Grande, Madrid Chamartín, Madrid Puerta de Atocha, A Coruña, Ourense y Santiago de Compostela.

### Instalaciones Logísticas

Nº Instalaciones Logísticas Principales (De las cuales, 56 permanecen abiertas 24 horas, 365 días, al acceso y expedición de trenes).	75
Nº Instalaciones Logísticas Red Autoprestación	75

### Clasificación de Red gestionada por Adif en aplicación de la LSF y del RSF (artículo 3, apartado 4)

Líneas de Alta Velocidad: incluyen 641 km. de la Red Convencional que cumplen las condiciones del apartado 4 del artículo 3 del Reglamento del Sector Ferroviario.	2.849 km.
Líneas ferroviarias Convencionales: resto de la Red (incluidos 18 km de ancho métrico)	11.096 km.



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 todas estas disposiciones pueden consultarse en el Anexo F de este documento.



#### 1.4.1. Consideraciones Generales

La DR tendrá carácter vinculante para las EEFF y para los Candidatos Habilitados que quieran acceder a las infraestructuras para prestar servicios de transporte ferroviario, así como para Adif, 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 reglamentación, la información contenida en la presente DR tiene carácter únicamente informativo, siendo de aplicación en cualquier caso lo establecido en el Reglamento sobre Seguridad en la Circulación de la REFIG, el Reglamento General de Circulación vigente (RGC) o cualquier otra normativa en vigor asimismo aplicable.

### 1.4.3. Reclamaciones

Se podrán efectuar reclamaciones, cuando se considere que alguno de los servicios prestados por Adif no se ha ajustado a lo que determina la presente DR, o a los niveles de prestación o de calidad establecidos. Los usuarios de los servicios podrán efectuar reclamaciones cuando consideren que alguno de los servicios prestados por Adif no se ajusta a las condiciones acordadas o a los niveles de prestación o de calidad establecidos.

Para ello, Adif pone a disposición de las Empresas Ferroviarias procedimientos específicos de formulación de reclamaciones, bien sea en las instalaciones donde preste servicios o directamente en las áreas organizativas afectadas.

En función de su naturaleza, se podrán efectuar dichas reclamaciones en las siguientes direcciones de Adif:



#### Adjudicación de Capacidad

Dirección de Planificación y Gestión de Capacidad  
Calle Titán, 8 3ª Planta. 28045 Madrid

#### Gestión de Tráfico.

Centro de Gestión de Red H24, Dirección del Centro de Gestión de Red H24  
Calle Méndez Álvaro, 1. 28045 Madrid.

#### Servicios en Instalaciones para Viajeros.

Dirección de Estaciones de Viajeros.  
Avenida Pío XII, 110. Edificio 18. 28036 Madrid.

#### Servicios en Instalaciones Logísticas para Mercancías.

Dirección de Servicios Logísticos  
Estación de Chamartín. Andén 1. Agustín de Foxá s/n. 28036 Madrid.

#### Servicios de Suministro de Combustible de Tracción.

Dirección de Telecomunicaciones y Energía  
Avda. Pío XII, 97 planta 1ª. 28036 Madrid.

#### Actos de Adif sobre Liquidación y Gestión de Tasas y Cánones Ferroviarios.

Dirección de Tesorería y Contabilidad.  
Avenida de Burgos 16D. Edificio EUROMOR, Planta 10ª. 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.

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.

Secretaría General y del Consejo  
Calle Sor Ángela de la Cruz, 3. 28020 Madrid.

No se considerará responsabilidad de Adif 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 fehaciente que dichos daños son imputables a Adif.

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.

Adif 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 a Adif 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 Comité de Regulación Ferroviaria resolverá, en caso de discrepancia entre Adif y las EEFF, los conflictos que se refieran a los supuestos expresamente definidos en el Art. 83.2 de la Ley del Sector Ferroviario. Para más información ver Apartado B de este mismo capítulo.

Por último, para los tráficos que abarquen más de una red, son vinculantes para los Candidatos las leyes y disposiciones dic-

tadas por cada país o administrador de infraestructura, debiendo presentar sus reclamaciones directamente ante el administrador de infraestructura correspondiente.



El contenido de esta DR se ajusta a lo establecido 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 la estructura normalizada acordada en el seno de Rail Net Europe, RNE, de manera que aquellos clientes que operen en tráficos internacionales reconozcan un esquema común en las Declaraciones sobre la Red de los distintos administradores de infraestructura. Con ello se facilitan los procedimientos de acceso a la infraestructura, especialmente en la programación de dichos tráficos internacionales.

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

**Capítulo 1:**  
Información General

**Capítulo 2:**  
Condiciones de Acceso

**Capítulo 3:**  
Descripción de la Red

**Capítulo 4:**  
Adjudicación de Capacidades

**Capítulo 5:**  
Servicios de Adif

**Capítulo 6:**  
Régimen Económico y Tributario

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



### 1.6.1 Periodo de Validez

La DR se mantendrá vigente durante el plazo previsto por la Orden FOM/897/2005 y podrá ser actualizada por Adif cuando así lo requieran sus contenidos. En cuanto al Calendario de Adjudicación de Capacidad, el Horario de Servicio 2012 permanecerá vigente hasta el 8 de diciembre de 2012 y el Horario de Servicio 2013 mantendrá su vigencia hasta el 14 de diciembre de 2013.

## 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 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.



Estará disponible una versión de la DR, en formato PDF o similar, en la web de Adif, [www.adif.es](http://www.adif.es), al día siguiente de publicarse en el BOE la Resolución de la Secretaría General de Infraestructura por la que se disponga la publicación del acuerdo del Consejo de Administración de Adif por el que se aprueba la actualización de la DR, a fin de facilitar su consulta.

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

#### Directorio de Adif

##### Adif

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

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

##### Comunicación y Relaciones Externas

DIRECCIÓN DE RELACIÓN CON MEDIOS DE COMUNICACIÓN  
Dirección de Comunicación y Relaciones Externas

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3.  
28020 Madrid

##### Información y Atención al Cliente para Empresas Ferroviarias y Candidatos

DIRECCIÓN DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS COMERCIALES  
Dirección de Contratación y Coordinación Comercial

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3.  
28020 Madrid

su contenido, prevalecerá la versión original en lengua castellana.



Adif pone a disposición de los Candidatos una organización que presta un servicio integral para facilitar el acceso a la infraestructura ferroviaria. A continuación se detalla el Directorio de Adif para consulta de las EEFF y otros Candidatos. Para más información sobre la Red OSS de Ventanillas Únicas, (One Stop Shop) de Rail Net Europe, RNE, se puede consultar el Punto 1.9 de esta DR.

##### Autorización de Conexiones a la REFIG, Apartaderos

DIRECCIÓN DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS COMERCIALES  
Dirección de Contratación y Coordinación Comercial

Calle Sor Ángela de la Cruz, 3.  
28020 Madrid

##### Información sobre Principales Estaciones de Viajeros

DIRECCIÓN DE GESTIÓN DE SERVICIOS  
Dirección de Estaciones de Viajeros

Avenida Pío XII 110. Edificio 18.  
28036 Madrid.

##### Información sobre otras Estaciones con Servicio de Viajeros

DIRECCIÓN DE GESTIÓN DE CIRCULACIÓN Y  
COORDINACIÓN TÉCNICA  
Dirección de Operaciones e Ingeniería  
de Red Convencional

Estación Chamartín. Calle Agustín  
de Foxá s/n.  
Edificio Comercial - Andén 1  
28036 Madrid

##### Información sobre Instalaciones de Mercancías (Servicios Logísticos)

DIRECCIÓN COMERCIAL  
Dirección de Servicios Logísticos

Estación Chamartín. Calle Agustín  
de Foxá s/n.  
Edificio Comercial - Andén 1  
28036 Madrid

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

VENTANILLA ÚNICA Adif (Adif OSS)  
Dirección de Planificación y Gestión de Capacidades  
Dirección de Gestión de Red e Innovación

C/ Titán, 8 - 3ª Planta  
28045 Madrid

##### Asignación de Capacidades

JEFATURA DE PLANIFICACIÓN DE CAPACIDAD  
Dirección de Planificación y Gestión de Capacidad  
Dirección de Gestión de Red e Innovación

C/ Titán, 8 - 3ª Planta  
28045 Madrid

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

CENTRO DE GESTIÓN DE RED H24  
Dirección del Centro de Gestión de Red H24  
Dirección de Gestión de Red e Innovación

Calle Méndez Álvaro, 1.  
28045 Madrid

### Seguridad en la Circulación

DIRECCIÓN DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN Paseo del Rey, 30. 28008 Madrid

### Autorización del Material Rodante

DIRECCIÓN DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN Paseo del Rey, 30. 28008 Madrid

### Estudios para Transportes Excepcionales

DIRECCIÓN DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN Paseo del Rey, 30. 28008 Madrid

### Información sobre Protección Civil

GERENCIA DE PROTECCIÓN CIVIL  
Dirección de Protección y Seguridad Avenida Pío XII, 110. Edificio 4.  
28036 Madrid

### Innovación Tecnológica

CENTRO DE TECNOLOGÍAS FERROVIARIAS  
Dirección de Gestión de Red e Innovación Calle Severo Ochoa, 9  
29590 Campanillas - (Málaga)

## 1.9 Cooperación Internacional entre los distintos Administradores de Infraestructuras

Los administradores de infraestructuras ferroviarias y los organismos de adjudicación de capacidad europeos crearon en 2004 una organización para gestionar los aspectos operacionales del sector ferroviario en el ámbito internacional del sector ferroviario europeo, denominada Rail Net Europe, RNE.

Su oficina de coordinación se sitúa en Viena y tiene como objetivo facilitar el tráfico internacional en el sector ferroviario europeo. RNE está integrada por 37 miembros de pleno derecho, asociados o Candidatos. En conjunto, RNE ofrece una red en torno a 238.000 kilómetros de infraestructura ferroviaria. Los administradores de infraestructuras integrados en RNE atienden en el momento presente a más de 140 EEF de carácter internacional en Europa.

El principal objetivo de RNE es mejorar los aspectos operacionales en el campo del tráfico internacional ferroviario. Para lograrlo, RNE se centra en el proceso completo de la operación de la infraestructura ferroviaria, abarcando desde la armonización de la planificación a medio y largo plazo de sus miembros, marketing, ventas y explotación

ferroviaria, hasta los servicios postventa de control e información.

### 1.9.1. 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.

Para la petición de surcos internacionales, el Candidato tan sólo necesita contactar con una de estas OSS, cuya misión es poner en marcha el proceso de forma integral trabajando en estrecha comunicación con el administrador implicado, realizando las siguientes funciones:

- Ofrecer información y atención al cliente sobre el catálogo completo de productos y servicios de los administradores de infraestructura.
- Proporcionar toda la información sobre los requisitos de acceso a la infraestructura de los miembros de RNE.
- Gestionar las peticiones de surcos internacionales dentro de RNE, incluyendo las peticiones para el siguiente Horario de Servicio. Asegurar que las peticiones se tramitan debidamente en los periodos que se establecen en el calendario anual del Horario de Servicio.
- Proporcionar la oferta de surcos completa en trayectos internacionales. El proceso de coordinación se realiza fundamentalmente a través de la aplicación informática Pathfinder ahora PCS.

Cada OSS está integrada en una red internacional y tiene por objeto simplificar

los trámites al Candidato. Asimismo, proporciona información sobre tarificación y circulación de trenes incluyendo un seguimiento sobre la calidad del servicio. Con el objeto de ofrecer una interlocución única al Candidato, la OSS proporciona una ayuda eficaz en las gestiones transfronterizas, utilizando procedimientos equitativos, transparentes y de forma confidencial.

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



**RAIL NET EUROPE**  
Joint Office  
Oelzeltgasse 3/8  
1030 Vienna  
AUSTRIA  
Phone: +43 (0) 1 907 62 72 00  
Fax: +43 (0) 1 907 62 72 90  
E-mail: mailbox@rne.eu  
Web : www.rne.eu

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

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

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



### 1.9.2. 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 Tarifación y supervisión del tráfico ferroviario, principalmente:



- **PATHFINDER es ahora Path Coordination System (PCS)**

PCS es una 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.



- **EICIS es ahora Charging Information System (CIS)**

CIS es el Sistema de Información Tarifario para la Red ferroviaria europea que gestiona RNE.



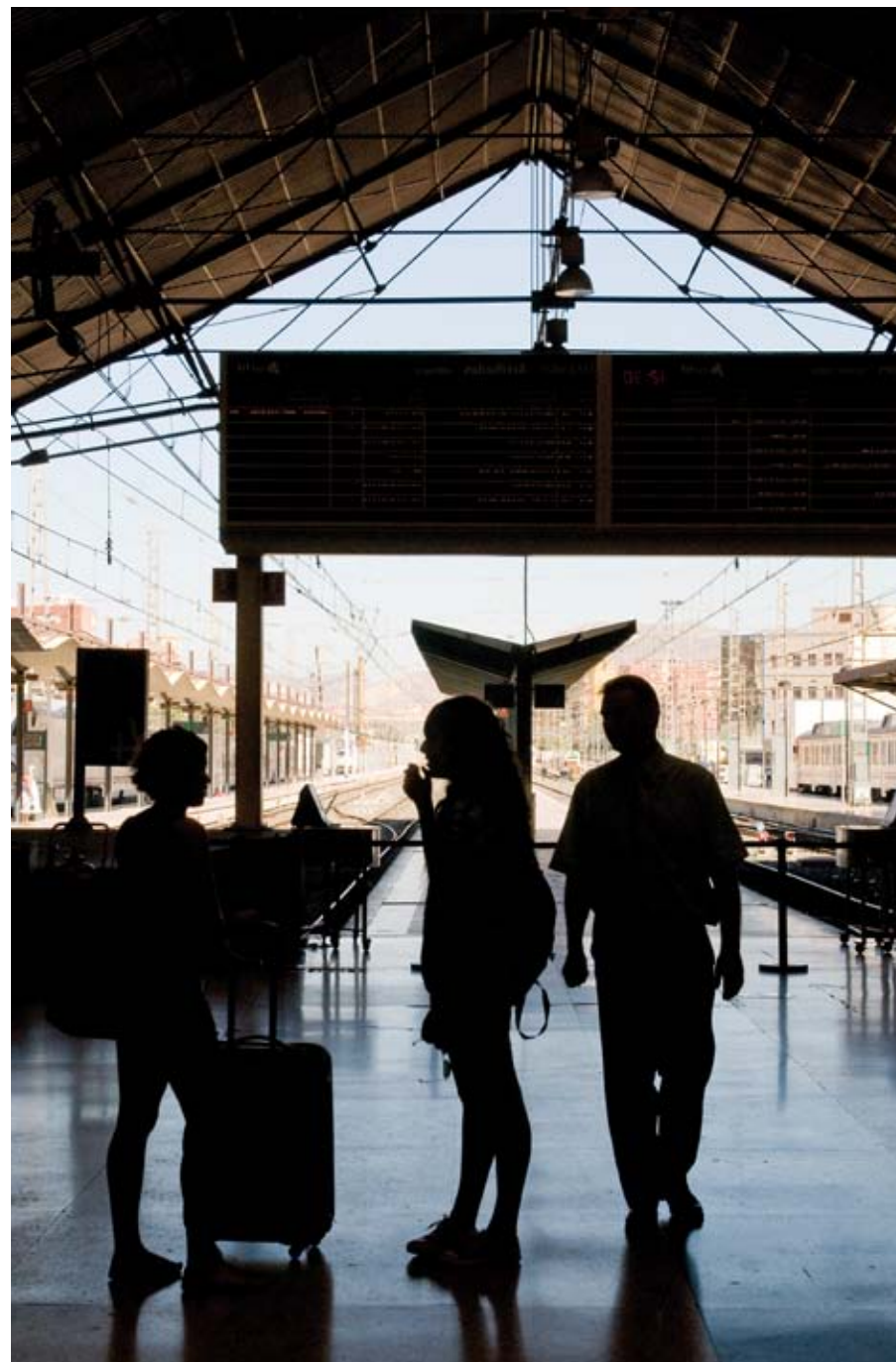
- **EUROPTIRAILS es ahora Train Information System (TIS)**

TIS es una herramienta que está en desarrollo en algunos corredores de la Red ferroviaria europea y realiza una supervisión del tráfico ferroviario europeo vía Internet, proporcionando información en tiempo real de forma centralizada.

Para más información sobre estas herramientas consultar <http://www.rne.eu>

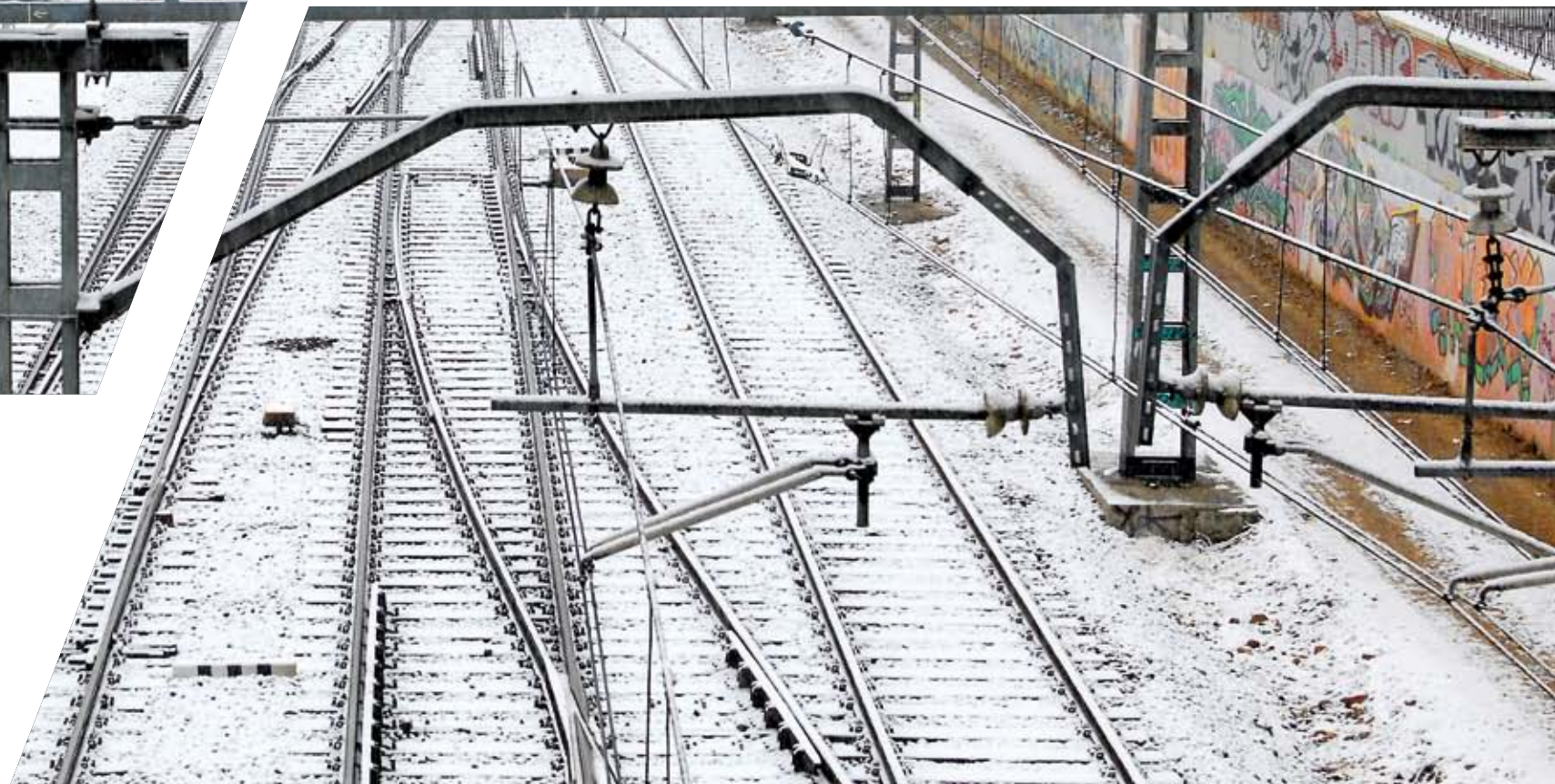
### 1.10 Glosario

El Glosario de términos usado en la DR se puede consultar en el Anexo G, incluyendo los acrónimos y definiciones principales. Adicionalmente, RNE ha publicado un glosario de términos en inglés que está disponible en [http://www.rne.eu/index.php/ns\\_glossary.html](http://www.rne.eu/index.php/ns_glossary.html)



# Capítulo 2

## Condiciones de Acceso





## 2.1 Introducción

De acuerdo con la LSF, pueden acceder a la REFIG en las condiciones que en la misma se determinan, las EEFF con Licencia en vigor emitida por el Ministerio de Fomento o por la autoridad competente de otro Estado Miembro de la Unión Europea, para la realización de servicios ferroviarios de transporte de mercancías o internacional de viajeros.

Son EEFF 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 EEFF deberán, en todo caso, aportar la tracción. Se considerarán, asimismo, EEFF aquellas que aporten exclusivamente la tracción (Art. 43 de LSF y Art. 58, 1º y 2º RSF).

Las EEFF y demás Candidatos que deseen operar en la Red gestionada por Adif deberán estar inscritos en el Registro Especial Ferroviario (Art. 55 de la LSF y Art. 129 del RSF), dependiente del Ministerio de Fomento.

## 2.2 Requisitos Generales de Acceso

El acceso por una empresa a la Red gestionada por Adif debe cumplir lo establecido en la LSF y en su normativa de desarrollo (Art. 58 al Art. 97 del RSF). Entre los requisitos más importantes a cumplir destacan:

- La posesión de Licencia de EF o Título Habilitante.
- La obtención del Certificado de Seguridad.
- La Adjudicación de la Capacidad de Infraestructura necesaria.

### 2.2.1. Requisitos para la Solicitud de Adjudicación de Capacidad

Todo Candidato provisto de Licencia o Habilitación e inscrito en el Registro Especial Ferroviario puede solicitar Capacidad y acceder a la Red gestionada por Adif en los términos y condiciones que le autoriza su Licencia o Habilitación, conforme a lo establecido en la LSF y a lo determinado en esta

### 2.2.2. Quién puede acceder a la Red gestionada por Adif

#### 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 puede solicitar a Adif Adjudicación de Capa-

#### Tráfico Internacional de Viajeros

Las EEFF tienen libre acceso a la REFIG para la explotación de servicios internacionales de transporte de viajeros desde el 1 de enero de 2010, según lo establecido en la disposición adicional décima de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario "Servicios internacionales de transporte ferroviario de viajeros. Acuerdos marco", modificada por la disposición final primera, apartado 2 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.

Para la realización de dichos servicios de transporte será preciso haber obtenido la

tes, 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 EEFF que deseen realizar transporte internacional de viajeros por ferrocarril podrán solicitar al Ministerio de Fomento, la solicitud de Licencia ferroviaria, o en su caso, la modificación de la misma, acompañando a tal efecto la documentación justificativa pertinente.

#### Tráfico Nacional de Viajeros

En la actualidad, y hasta tanto la UE no establezca un régimen de apertura del mercado de transporte ferroviario nacional de viajeros, RENFE-Operadora tiene derecho a explotar los servicios de transporte de viajeros que se presten sobre la Red gestionada por Adif en la forma establecida en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y en su normativa de desarrollo, en cuanto no se oponga al resto del contenido de la LSF.

### 2.2.3. Licencias y Habilitaciones

El órgano encargado de tramitar las Licencias a las EEFF y las Habilitaciones a otros Candidatos distintos a las EEFF es la Dirección General de Transporte Terrestre, perteneciente al Ministerio de Fomento. 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 contactar con este órgano se dirigirán las comunicaciones a dicha Dirección General, Pº de la Castellana, 67-28071 Madrid. El otorgamiento de la Licencia y de la Habilitación se lleva a cabo mediante Resolución de la Ministra de Fomento.



DR. 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, [www.adif.es](http://www.adif.es), consultar Anexo C.

Además, y en todo caso, las EEFF vienen obligadas a presentar una copia compulsada del correspondiente Certificado de Seguridad del que sean titulares, por el que se acredita tener conocimiento y cumplir la normativa de Seguridad en la Circulación, particularmente el RGC y demás normativa en vigor que les afecte, Consultar Anexo F, así como estar al corriente de los pagos derivados de las obligaciones económicas contraídas con Adif.

cidad de infraestructura para la realización de dichos servicios de transporte, siguiendo el procedimiento establecido.

En el momento de la adjudicación de la misma, deberán las EEFF que van a realizar el transporte, además, estar en posesión del Certificado de Seguridad necesario para poder circular, con su material rodante y su personal de conducción (que estará debidamente habilitado para ello) por el itinerario solicitado.

correspondiente licencia de EF otorgada por la autoridad competente de un Estado miembro de la UE. 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 diferen-

#### 2.2.4. Certificado de Seguridad

El órgano competente para la obtención del Certificado de Seguridad es la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento. 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 contactar con este órgano se dirigirán las comunicaciones a dicha Dirección General, Plaza de los Sagrados Corazones, 7- 28071 Madrid

#### 2.2.5. Responsabilidad Civil y Seguros

La entidad solicitante de una Licencia deberá tener suficientemente garantizada, y durante la vigencia de la misma, 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 ga-

rantía cubrirá la responsabilidad derivada de daños a las infraestructuras ferroviarias. Todo ello conforme a lo establecido en el Art. 48 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.



## 2.3

### Condiciones Comerciales Generales

#### 2.3.1. Acuerdos Marco

Los Acuerdos Marco definen, con una vigencia superior a la del Horario de Servicio, las características comerciales de los surcos solicitados en algunas relaciones específicas. Asimismo, **Adif** se compromete a ofertar al Candidato unos surcos, describiendo de manera genérica las características de los surcos comprometidos. **Adif** garantiza que los Acuerdos Marco suscritos son compatibles con los derechos de otros Candidatos.

Los Acuerdos Marco serán previamente aprobados por el Comité de Regulación Ferroviaria, CRF, informando **Adif** de las líneas generales de cada Acuerdo Marco a todos los interesados, y respetando la transparencia y confidencialidad de los datos que puedan afectar al secreto comercial.

#### 2.3.2. Convenios de Prestación de Servicios

**Adif** junto con las EEFF y demás Candidatos Habilitados podrán establecer, en su caso, contratos de prestación de servicios que detallarán el ámbito de los servicios contratados por la EF (Servicios Adicio-

nales, Complementarios y Auxiliares para los que se solicita prestación).

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** para poder obtener suministro de energía eléctrica de tracción y/o suministro de combustible.

La cuantía de las Tarifas por prestación de servicios de **Adif** repercutibles a las EEFF y demás Candidatos Habilitados 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**, si hubiese lugar a la misma.

## 2.4

### Normativa de Circulación

**Adif** dispone de un conjunto de normas y disposiciones fundamentales necesarias para la circulación de los trenes y maniobras, de forma segura y eficiente. Las personas relacionadas con la circulación están obligadas a conocerlas, en la parte que les afecte, para poder aplicarlas en el ejercicio de sus funciones. Las más importantes son:

- Reglamento General de Circulación, de RENFE.

- Normas Específicas de Circulación (NEC) aplicables a la línea de Alta Velocidad Madrid - Córdoba - Sevilla.

- Prescripciones Técnicas y Operativas de Circulación y Seguridad (PTO) de la línea de Alta Velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - Frontera Francesa, Versión 2.

Hasta tanto no se apruebe un nuevo Reglamento General de Circulación, serán de aplicación las normas de desarrollo de la LSF en materia de seguridad en el tráfico ferroviario y, en cumplimiento de la disposición transitoria primera del RSF, serán de aplicación en dicha materia las disposiciones anteriormente enumeradas.

Están disponibles los textos íntegros de estas normas en formato electrónico en el enlace correspondiente a la DR que se publica en la web de **Adif**, [www.adif.es](http://www.adif.es).

## 2.5 Transportes Excepcionales

Un transporte se considera excepcional cuando presenta dificultades especiales para su realización debido a sus dimensiones, peso y/o acondicionamiento, que requieren unas condiciones particulares de circulación. El procedimiento que regula la tramitación de estos transportes está regulado en la Instrucción General, IG 02, de 24 de julio de 2009. (Ver Orden FOM/233/2006, de 31 de enero, y el Apar-

tado 4.7.1. y Anexo F de este documento). Para más información, consultar con la Dirección de Seguridad en la Circulación (Directorio de **Adif** apartado 1.8).

La Comisión de Prescripciones de Cargamento y Transportes Excepcionales, integrada por diferentes operadores ferroviarios y por **Adif**, en adelante CPCTE, es la encargada de gestionar y tramitar las autorizaciones de los transportes excepcionales.

## 2.6 Mercancías Peligrosas

Se definen como las materias u 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, como la IG 43. Consultar el Apartado 4.7.2 de este documento y Anexo F. Sólo podrán realizar este tipo de transporte las EEFF que así lo tengan expresamente autorizado en su Licencia.

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

## 2.7 Requisitos Técnicos del Material

Los criterios de homologación y autorización del material rodante, así como los del mantenimiento del propio material, vienen descritos en el RSF, en la Orden FOM/233/2006, de 31 de enero, por la que se regulan las condiciones para la homologación del material rodante ferroviario y de los centros de mantenimiento y se fijan las cuantías de la tasa por certificación de dicho material, y en el Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la REFIG

Desde febrero de 2010 están en vigor las Especificaciones Técnicas de Homologa

ción (ETH) de Material Rodante Ferroviario, ver Anexo F.

La Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento emite la Autorización de Puesta en Servicio del vehículo que se trate, previo informe del Organismo de Certificación. **Adif**, a solicitud del fabricante del vehículo o de su titular, emite, a través la Dirección de Seguridad en la Circulación, la Autorización de Circulación (Ver Art. 12 y 13 Orden FOM/233/2006).

Todo vehículo, antes de su puesta 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 Dirección General de Ferrocarriles, a partir del 31 de mayo de 2012, de acuerdo con los criterios establecidos en el "Reglamento UE/445/2011 de la Comisión, de 10 de mayo de 2011, relativo a un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de los vagones de mercancías y por el que se modifica el Reglamento CE/653/2007".



### 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. Asimismo, **Adif**, a la vista de una circunstancia grave que comprometa la seguridad del transporte, podrá decidir la paralización de los servicios o actividades ferroviarias, de conformidad a lo que establece el Art. 86 de la LSF y el Art. 19 de la Orden FOM/233/2006.

La EF vendrá obligada a dar todas las facilidades a los Servicios de Inspección del Ministerio de Fomento y de **Adif**, no teniendo derecho la EF a reclamación por retrasos o daños económicos en caso de inhabilitación del personal, material o sistemas, incluso con carácter preventivo. No obstante, se procurará que las inspecciones originen los menores trastornos posibles en las operaciones de las EEFF y demás Candidatos Habilitados.



## 2.8 Requisitos del Personal Ferroviario

La LSF en su Art. 60.1 establece 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

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.

La Resolución Circular 3/2010 de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, de fecha 13 de diciembre de 2010, regula el plazo de validez de los certificados de aptitud psicofísica expedidos por los centros médicos homologados de personal ferroviario, con anterioridad y posterioridad al 9 de noviembre de 2010.

Las EEFF deben acreditar asimismo que el personal a su cargo que interviene en los procesos de circulación tiene la formación adecuada y las autorizaciones preceptivas para ejercer las funciones correspondientes.



En particular, el personal de las EEFF relacionado con la circulación de trenes debe ser conocedor, en los contenidos que le afecten, de los reglamentos (RGC, NEC, PTO, etc.), así como de la normativa de Circulación en vigor (Avisos, Consignas, etc.) y de sus actualizaciones.

### 2.8.2 Idioma

Todas las comunicaciones en materia de Seguridad en la Circulación en el ámbito de la Red gestionada por **Adif** se efectuarán en castellano. En este sentido y de conformidad con lo previsto en las Directivas de la Unión Europea, así como en las Normas de Circulación (Reglamento General de Circulación, RGC, Art. 134), en las comunicaciones relacionadas con la Seguridad en la Circulación, el personal ferroviario que haya de relacionarse con **Adif** deberá entender perfectamente el castellano y utilizará este idioma con corrección para comunicarse.

### 2.8.3 Inspección de Adif 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 EF vendrá obligada a dar todas las facilidades a **Adif** para la inspección del personal, no teniendo derecho la EF a reclamación por retrasos o daños económicos, por esta causa, en caso de inhabilitación de personal, incluso con carácter preventivo. No obstante, **Adif** procurará que las inspecciones originen los menores trastornos posibles en las operaciones de las EEFF y demás Candidatos Habilitados.

# Capítulo 3

Descripción de la Red







## 3.1 Introducción

En este capítulo se describen las características principales de la REFIG, disponible para la solicitud de Adjudicación de Capacidad.

## 3.2 Ámbito de la Red Gestionada por Adif

La Red gestionada por Adif consta, básicamente, de las líneas que hasta la fecha de entrada en vigor de la LSF fueron administradas por la entidad pública empresarial Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) y por el Ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF), tanto en explotación como en construcción.

Conforme establece la disposición adicional novena de la LSF, las líneas de ferrocarril que no se hallen efectivamente cerradas al tráfico como consecuencia del acuerdo

del Consejo de Ministros, de 30 de septiembre de 1984, forman parte integrante de la REFIG. La titularidad de las referidas líneas corresponde al Estado y su administración a Adif. Resulta de aplicación a tales líneas el régimen económico-financiero previsto en los artículos 22.2 de la LSF y 4.1 del Estatuto de Adif. El mencionado régimen económico-financiero es compatible con la celebración de convenios de colaboración con otras Administraciones Públicas en el pleno respeto a las competencias propias de cada interviniente.

La Red gestionada por Adif está compuesta de líneas principalmente de tráfico mixto (Mercancías y Viajeros). Consta de líneas de tres anchos de vía diferentes:

- Ancho Ibérico (1.668 mm), que abarca principalmente la Red Convencional.
- Ancho UIC (1.435 mm), implantado fundamentalmente en la Red de Alta Velocidad.
- Ancho Métrico (1.000 mm), circunscrito en la actualidad a la línea 116 Cercedilla-Los Cotos.

Algunas líneas cuentan con tramos dotados de doble ancho (Ibérico y UIC), en estas secciones de línea se encuentran instalados tres carriles.

Las principales líneas de la Red gestionada por Adif cuentan con doble vía. En diversos accesos a grandes ciudades cuentan con varios haces de vías. Existe un sistema de información denominado CIRTRA (Circulaciones por Tramos), que recoge de forma sistemática las características de la Red administrada por Adif.

En los Mapas incluidos en el Anexo H se incluyen informaciones relativas a iden-

tificación y situación de las principales estaciones y nudos ferroviarios de la Red gestionada por Adif, así como las distancias kilométricas entre aquéllos, con detalle de los diferentes tipos de vía (de 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 la documentación referida sobre la de los Anexos.

Existe un documento complementario a la DR denominado Manual de Capacidades que se encuentra a disposición de las EFFF y los Candidatos para su consulta, remitiéndose el mismo por la Dirección de Planificación y Gestión de Capacidad de la Dirección de Gestión de Red e Innovación, 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.

### 3.2.1. Límites Geográficos

Ver Mapas, Anexo H.

### 3.2.2. Conexiones con otras redes

La Red gestionada por Adif está conectada con la red de Portugal (REFER), en general, de ancho ibérico, a través de los puntos fronterizos de Tuy, Fuentes de Oñoro, Valencia de Alcántara y Badajoz, y con la red de Francia (RFF) por ancho ibérico a través de Irún, Portbou y La Tour de Carol (si bien el tránsito a la red francesa por estos accesos requiere el cambio a ancho UIC de los trenes) y por ancho

UIC se realiza por Figueres-Vilafant a través del Gestor de Infraestructura TP Ferro.

### 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 1.712 Km. de líneas que operan con ERTMS, situándose como líder europeo en líneas equipadas con este sistema.

## 3.3 Descripción de la Red Gestionada por Adif

### 3.3.1. Identificación Geográfica

#### 3.3.1.1. Tipología de Vías

La Red gestionada por Adif está compuesta fundamentalmente por:

- Vía única no electrificada.
- Vía única electrificada.

- Vía doble no electrificada.
- Vía doble electrificada.

Ver Mapa 9, Anexo H.

#### 3.3.1.2. Ancho de Vías

En el Mapa 14 del Anexo H, se representan los tipos de vía existentes en la Red gestionada por Adif, descritos en el apartado 3.2.

#### 3.3.1.3. Estaciones de Viajeros e Instalaciones Técnicas y Logísticas de Mercancías

Ver Apartados 3.6 y 3.7 y consultar los Mapas 2 y 3, Anexo H.

### 3.3.2. Prestaciones de la Red

#### 3.3.2.1. Gálibo

##### Gálibo Nacional. Acondicionamiento de la Carga

La Instrucción Técnica sobre Gálibo de la Red (Edición de 1985) recoge las características del gálibo aplicable en la Red gestionada por Adif.

La Instrucción General, IG 66, Normativa de Cargamento, fija las normas que han de cumplir las EFFF para el acondicionamiento de los cargamentos dentro de las dimensiones del gálibo.

En la Figura "Cuadro de Gálibos" se incluyen los esquemas gráficos de los dos principales gálibos aplicables en la Red gestionada por Adif.

##### Gálibo de Transporte Combinado

La circulación de trenes dedicados al transporte de Cajas Móviles, Semirremolques y Contenedores, en función de sus dimensiones y el tipo de vagón empleado,

está regulada por la Consigna Serie C núm. 47, de fecha 5 de mayo de 2006, junto a los Anexos 1, 2 y 3 de la misma.

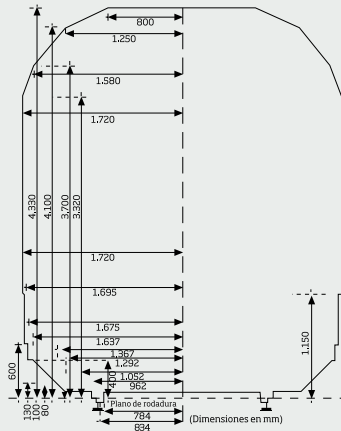
##### Gálibo de Transportes Excepcionales

La Instrucción General 66 de Normativa de Cargamento, recoge en el apartado "Transportes Excepcionales", las especificaciones aplicables para estos tipos de transportes.

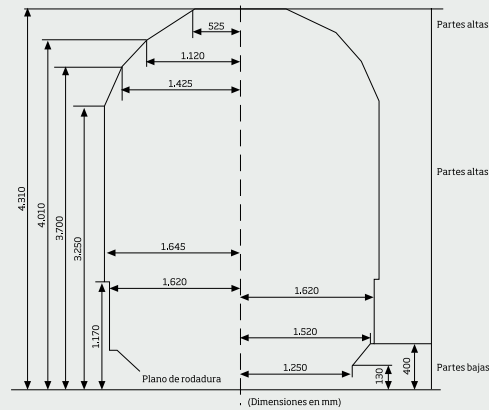
En particular, las dimensiones del cargamento y las condiciones de la infraestructura que generan la consideración de un tráfico bajo este epígrafe, se recogen en la Instrucción General "IG 02", del 24 de julio de 2009 o, en su defecto, la que esté vigente. Para la circulación de trenes con gálibo superior al admitido, la EF interesada presentará una descripción detallada del material y de la mercancía y solicitará un estudio específico del itinerario deseado a la Dirección de Seguridad en la Circulación de Adif (ver Directorio de Adif, Apartado 1.8).

### Cuadro de Gálibos

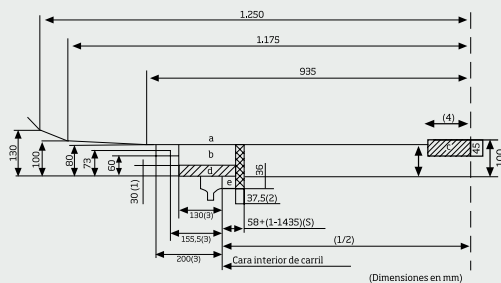
Gálibo Ancho Ibérico (1.668 mm)



Gálibo Ancho UIC (1.435 mm)



Gálibo Ancho UIC (1.435 mm)



### 3.3.2.2. Límite de Carga Carga por Eje y Carga Lineal

Las líneas de **Adif** se hallan clasificadas en nueve categorías, cuyas características definitorias se recogen en el siguiente cuadro, en función de la carga admitida por eje y por metro lineal.

En la actualidad la mayoría de las líneas de la Red gestionada por **Adif** son de Categoría D4. Existen, no obstante, algunas restricciones puntuales que afectan a determinados puntos y líneas, que se pueden consultar en el Manual de Circulación.

### Carga Máxima Remolcable

El "Cuadro de Cargas Máximas" es el documento oficial que establece las cargas remolcables, por cada locomotora, en las distintas líneas de la Red. Se encuentra a disposición de las EEFF y otros Candidatos en la Dirección de Planificación y Gestión de Capacidad, de la Dirección de Gestión de Red e Innovación.

De manera 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, **Adif** puede poner condicionantes o rechazar las solicitudes que den lugar a velocidades inadecuadas debido a la carga propuesta por el Candidato en una determinada solicitud de Capacidad.

### 3.3.2.3. Rampas Características

En el Mapa 7 del Anexo H se representan

Tipo de Línea	Masa Máxima	
	Por Eje	Por Metro
A	16,0 t	5,0 t
B1	18,0 t	5,0 t
B2	18,0 t	6,4 t
C2	20,0 t	6,4 t
C3	20,0 t	7,2 t
C4	20,0 t	8,0 t
D2	22,5 t	6,4 t
D3	22,5 t	7,2 t
D4	22,5 t	8,0 t

los 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 8 del Anexo H 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 los Mapas 10 y 11, Anexo H, 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 promueve medidas de gestión que posibiliten y satisfagan la demanda de aumento de longitudes de los trenes por parte de las EEFF. En el Mapa 11 del Anexo H, se refleja el esfuerzo realizado para conseguir una mayor pro-



ductividad de los tráficos, mediante un incremento en la longitud básica y longitud especial para los trenes de mercancías en un 74% de las líneas.

En la actualidad se permite la circulación de trenes con una longitud especial de hasta 750 m. en los trayectos Barcelona - Frontera Francesa y Madrid - Valencia.

Para circular con la longitud especial, es necesario solicitar autorización expresa a la Dirección de Planificación y Gestión de

Capacidad de la Dirección de Gestión de Red e Innovación 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 gestionada por Adif cuenta con más de 8.000 Km. de líneas electrificadas, empleándose dos tipos distintos de tensión:

#### • Corriente Continua

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

1.500 V, excepcionalmente, en Ancho Métrico.

#### • 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.

La potencia eléctrica está limitada a la disponible en función de la potencia suministrada por la red de subestaciones. Se incluye en el Mapa 9, Anexo H, los tramos

electrificados de la Red gestionada por Adif, así como el tipo de electrificación disponible en los mismos.

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

### 3.3.3.1. Sistemas de Seguridad:

#### A. Sistemas de Señalización

La Red gestionada por Adif cuenta con sistemas de señalización y bloqueo de diversas tecnologías, siendo la tendencia

el uso de enclavamientos electrónicos con telemando centralizado (CTC) en los Puestos de Mando y en los Centros de Regulación y Control.

#### A.1. 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, liberacio-

nes 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 denomi-

y levas, siendo la transmisión de la posición de agujas y señales generalmente mecánica.

## A.2. 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.

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.

## A.3. Bloqueos

### • Bloqueo de Control Automático (BCA)

La distancia de seguridad se mantiene regulando la velocidad del tren, de modo que en ningún momento se supere una velocidad límite, que el maquinista recibe de forma continua mediante señalización en cabina. Existen distintos sistemas de BCA en la Red gestionada por Adif. 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 BAB que se enumera 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).



naciones: módulos geográficos, cableado libre, etc.

- Enclavamientos mecánicos, cuyas autorizaciones se basan en la relación de llaves

### • 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



- **Control de Circulación por Radio (CCR)**

Este sistema de bloqueo es utilizado en líneas de débil tráfico, la circulación se asegura por medio del conocimiento permanente del Jefe del CCR de la situación de los trenes en las secciones, de la autorización dada a los maquinistas y el aviso de llegada de los trenes. Se utilizan comunicaciones cerradas por radio.

- **Bloqueo Eléctrico Manual (BEM)**

El bloqueo de vía es realizado por los Jefes de Circulación mediante un dispositivo eléctrico.

- **Bloqueo Telefónico (BT)**

El bloqueo de los cantones entre dos estaciones abiertas se asegura mediante transmisión de telefonemas entre los Jefes de Circulación.

Se incluyen en el Mapa 12, Anexo H, los bloqueos existentes en cada línea.

## **B. Sistemas Automáticos de Protección del Tren, ATP**

La circulación de trenes por determinadas líneas podrá exigir que los vehículos

motores tengan que estar equipados con alguno de los siguientes sistemas ATP, lo cual se indicará en el Manual de Capacidades. El ASFA está instalado en todas las líneas principales de la REFIG, pudiendo ser obligatorio que el material rodante que circula por la red esté dotado del mismo y lo lleve en servicio. Además, es preceptivo para la circulación de trenes en régimen de agente único.

Se detallan en el Mapa 13 del Anexo H las líneas que están dotadas con estos sistemas.

- **ERTMS**

Sistema de control, señalización y conducción asistida que cumple con el estándar europeo 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 control, señalización y conducción asistida que supervisa continuamente la velocidad del tren y gobierna su

marcha por medio de la señalización en la cabina.

- **EBICAB**

Esta familia de sistemas de protección se basa en la información puntual que proporcionan unas balizas instaladas en la vía para realizar una supervisión continua de la velocidad.

- **ASFA, Anuncio de Señales y Frenado Automático.**

Este sistema anuncia en cabina la indicación de las señales por medio de balizas, estableciendo controles de velocidad en función de dichas indicaciones. Este sistema en su desarrollo más moderno se denomina ASFA Digital.

### **3.3.3.2. Sistemas de Control del Tráfico**

- **Da Vinci**

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

- **CTC, Control de Tráfico Centralizado**

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

- **PCE, Puesto Central de ERTMS**

Sistema que centraliza en un puesto central de mando las instalaciones de control de tráfico con ERTMS.

- **PRO, Puesto Regional de Operaciones**

Sistema que en ERTMS permite el control de los enclavamientos en modo remoto y descentralizado.

- **PLO, Puesto Local de Operación**

Sistema que en ERTMS permite el control de los enclavamientos en modo local. Cada enclavamiento principal dispone de un PLO.

- **CRC, Centro de Regulación y Control** Centro para la gestión del tráfico ferroviario y los sistemas de seguridad y protección civil.

Estos sistemas facilitan la indicación de la velocidad máxima autorizada en la cabina de los trenes equipados convenientemente de manera alternativa a la señalización convencional, por lo que algunos trenes pueden circular al amparo de sistemas de señalización en cabina y otros con los bloqueos convencionales.

### **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.

## **Comunicaciones Móviles**

- **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 o Centro de Regulación y Control, 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.



## 3.4 Restricciones de Tráfico

### 3.4.1. Líneas Especializadas

Existen ciertas líneas especializadas para tráficos de viajeros en las cuales la circulación está 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 trenes. La relación completa de líneas especializadas podrá ser consultada en el Manual de Capacidades, que se encuentra a disposición de las EFFF y los Candidatos para su consulta, remitiéndose el mismo por la Dirección de Planificación y Gestión de Capacidad de la Dirección de Gestión de Red e Innovación a todos aquellos que realizan tráfico.

### 3.4.2. Normativa Medioambiental

Las EFFF están obligadas a cumplir la normativa medioambiental vigente en el Estado español, que le sea de aplicación, especialmente en materia de control de incendios, contaminación acústica, emisiones de humos, etc. En caso de incumplimiento medioambiental Adif podrá adoptar medidas oportunas de circulación y de estacionamiento de los trenes.

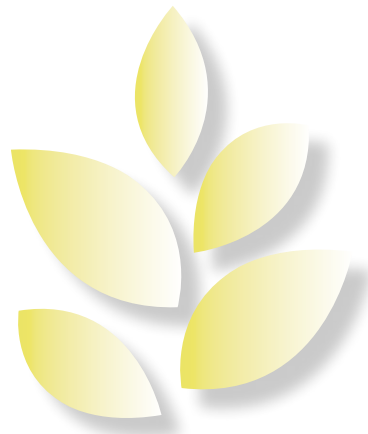
### 3.4.3. Transporte de Mercancías Peligrosas

El transporte de mercancías peligrosas en la Red gestionada por Adif se rige por las prescripciones del Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril, RID, el RD 412/2001, de 20 de abril, y las prescripciones de la Instrucción General vigente, IG 43.

Las principales restricciones de tráfico contempladas son las siguientes:

- Prohibición de circular por líneas que discurran por poblaciones cuando existan alternativas de circunvalación a las mismas.
- 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, Adif podrá adoptar las medidas oportunas de circulación o de estacionamiento de los trenes.



## 3.5 Disponibilidad de la Infraestructura

Pese a que la tendencia generalizada es que las principales líneas de la Red gestionada por Adif se encuentren telemantadas mediante CTC, aún existen algunos tramos que no se mantienen abiertos al tráfico durante todo el día.

Los periodos efectivos de apertura y cierre de las estaciones podrán consultarse en las Consignas B publicadas mensualmente por cada una de las Direcciones de la Dirección de Operaciones e Ingeniería de Red Convencional de Adif, o en el denominado Documento de Tren en los casos en que se determine su aplicación.

## 3.6 Estaciones de Viajeros

La titularidad y gestión de las 1.566 estaciones existentes en la REFIG correspon-

den a Adif, el cual podrá decidir la modalidad de gestión de las mismas.

### 3.6.1. Principales Estaciones

Las principales estaciones de Adif, 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 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 diver-

sa y atractiva, bajo las marcas "vialia" y "tiendas de la estación".

Una relación de Estaciones clasificadas por categorías se encuentra en la TABLA 4 "Clasificación de Estaciones" conforme a lo publicado en la Orden FOM/3417/2011, de 1 de diciembre, dictada en cumplimiento de los criterios establecidos por la Orden FOM/3852/2007, de 20 de diciembre, que modificó los anexos de la Orden FOM/898/2005, de 8 de abril, incluida en el Apartado 6.2.6 de este documento. Asimismo, se incluyen las Estaciones de Viajeros principales de la REFIG, en el Mapa 2, Anexo H. Para más información consultar [www.adif.es](http://www.adif.es).

### 3.6.2. Estaciones de Cercanías

Las estaciones de Cercanías cumplen un papel de servicio público en los grandes núcleos urbanos y áreas de influencia,

representando una alternativa sostenible de transporte público, eficiente y con una oferta atractiva para la resolución de la movilidad en dicho ámbito. Se trata de ofrecer un servicio público con criterios de calidad, eficiencia, innovación, orientación al cliente, seguridad y sostenibilidad, compatibilizando los criterios empresariales con los de interés público estatal y territoriales.

Los núcleos de Cercanías donde se presta servicio son: Asturias, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Madrid, Málaga, Murcia/Alicante, San Sebastián, Santander, Sevilla, Valencia y Zaragoza.

En septiembre de 2011 Adif y RENFE-Operadora han suscrito un nuevo Convenio que regula las condiciones entre ambas empresas para la gestión de las estaciones de Cercanías. Con este Convenio se renueva el último, suscrito en 2005, para la gestión integral y administración de las estaciones de Cercanías.



### 3.6.3. Otras Estaciones con Servicio de Viajeros

Son aquellas estaciones de tamaño medio o pequeño, situadas en poblaciones que no son capitales de provincia y que cuentan con parada comercial de trenes de viajeros.

Adif ha desarrollado un Plan de Modernización de estas estaciones para mejorar la accesibilidad y confort de las instalaciones, así como los servicios al cliente. Dicho Plan de Modernización se ha llevado a cabo entre 2009 y 2011 en 811 estaciones de la red convencional, lo que supone que se han realizado obras de mejora en casi el 70% del total de estaciones, con una inversión de más de 64,5 millones de euros.

Dicho plan se concreta en los siguientes aspectos principales:

- Mejorar la dotación de equipamiento y mobiliario, con la extensión de los servicios telemáticos y multimedia de información al viajero.
- Renovar los espacios de la estación, implantando una nueva señalización, en línea con el nuevo Manual Corporativo de la Marca Adif y mejorando los espacios comerciales y de servicios.
- Implantar el Plan de Accesibilidad de Adif.

### 3.6.4. Plan de Accesibilidad de Estaciones de Adif

En línea con el compromiso de Adif sobre la accesibilidad universal de las estaciones y los servicios prestados en ellas, 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.

### 3.6.5. Servicio Adif Dialoga

Convenio de colaboración entre Adif y la Fundación CNSE en colaboración con el Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI), para facilitar a las personas sordas y con discapacidad auditiva el acceso a la información y la comunicación en igualdad de condiciones. 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 en las que se ha implantado este servicio son: Barcelona Sants, Ciudad Real, Córdoba, Girona, Madrid Chamartín, Madrid Puerta de Atocha, Vialia Málaga María Zambrano, Oviedo, Sevilla Santa Justa, Valladolid Campo Grande, Cuenca Fernando Zóbel, Albacete Los Llanos, Requena-Utiel, Valencia Joaquín Sorolla, León, Gijón, Vigo Guixar, Ourense, A Coruña y Santiago de Compostela.



## 3.7 Instalaciones Técnicas y Logísticas de Mercancías

**Adif**, a través de su red de instalaciones, facilita el intercambio modal de mercancías y ofrece en las mismas, a las Empresas Ferroviarias y Candidatos, los servicios logísticos necesarios para aportar valor añadido a la cadena de transporte.

En las situaciones en las que **Adif** no realice estas prestaciones de forma directa o indirecta, establecerá el correspondiente contrato de disponibilidad de espacio para el uso de sus instalaciones logísticas.

### Tipos de Instalaciones Logísticas

Basada en la tipología de las instalaciones y teniendo en cuenta su tamaño y ubicación, los recursos dedicados por **Adif** y el tipo de operación que se realiza sobre ellas, se clasifican en:

#### • Instalaciones Técnicas.

Son aquellas instalaciones ferroviarias dedicadas a la realización de operaciones sobre el material ferroviario relacionadas con su estacionamiento y su formación para puesta en circulación.

Están conformadas por las vías e instalaciones de señalización, de seguridad y de electrificación que, gestionadas por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, contribuyen a garantizar la eficacia global del sistema ferroviario.

#### • Instalaciones Logísticas.

Son aquellas terminales de carga dedicadas a prestar exclusivamente servicios logísticos relacionados con la manipulación y almacenaje de mercancía, aportando valor añadido a la cadena de transporte.

Dichas instalaciones están conformadas, al menos, por la infraestructura ferroviaria necesaria para el intercambio modal de transporte y los espacios disponibles para la carga/descarga de la mercancía. Asimismo, podrán comprender otras instalaciones como naves de almacenamiento, viales, edificios de oficinas, etc.

#### • Centros Logísticos

Podrán ser calificadas como centros logísticos aquellas instalaciones en función de su ubicación estratégica en los principales corredores ferroviarios, su dimensión y los recursos dedicados a las mismas.

### Situación, Características y Servicios

Aquellas instalaciones y centros logísticos que **Adif** se reserve para la prestación de servicios complementarios y, en su caso, auxiliares, constituirán la Red de Instalaciones Logísticas Principales, y su ubicación se encuentra recogida en el Mapa 3, Anexo H.

La página web de **Adif**, incluye los Servicios Adicionales y Complementarios que se prestan en cada instalación, así como el régimen de prestación y su horario de prestación, que en determinadas instalaciones y servicios alcanza las 24 horas durante los 365 días del año.

De igual forma, **Adif** puede prestar servicios en otros horarios diferentes a los recogidos en [www.adif.es](http://www.adif.es). En este caso, la prestación de dichos servicios se establecerá con acuerdo previo entre las partes, en base a las condiciones específicas de

la prestación, operaciones asociadas, duración, frecuencia, precio o cualquier otra circunstancia que podrá ser plasmada en un acuerdo concreto y definido.

Con el objetivo de fomentar el transporte de mercancías por ferrocarril, **Adif** ha establecido un procedimiento de asignación de espacios y uso de instalaciones y medios a las EEFF y Candidatos titulares de material rodante para la autoprestación de servicios complementarios y/o auxiliares (excepto suministro de combustible).



La puesta en marcha de esta medida permite dinamizar la realización de los servicios complementarios y auxiliares, al ser realizados directamente por las EEFF y Candidatos titulares de material rodante, conforme al contrato establecido con **Adif**. Actualmente 75 Instalaciones Logísticas disponen de este modelo de gestión, las cuales se relacionan en el apartado 3.7.2 y se encuentran disponibles en la página web de **Adif**.

### Convenios de Calidad Concertada

En línea con el Plan Estratégico para el Impulso del Transporte de Mercancías en España del Ministerio de Fomento (PEI), **Adif** fomenta el establecimiento de Convenios de Calidad Concertada con los agentes intervinientes en el transporte ferroviario de mercancías. En estos Convenios se establecen, de mutuo acuerdo, los compromisos que adquieren cada uno de los integrantes para alcanzar los niveles de calidad esperados en la prestación de los servicios logísticos ferroviarios en sus instalaciones.

Los convenios de Calidad Concertada son una herramienta del modelo de Servicios Logísticos de **Adif**, diseñada para flexibilizar la operativa en sus instalaciones, mejorando las condiciones de competitividad para las empresas ferroviarias y operadores logísticos que las utilizan, en consonancia con las líneas estratégicas del Plan diseñado por el Ministerio de Fomento.

### 3.7.1 Instalaciones Logísticas Principales de Mercancías

A Coruña San Diego	Irún Mercancías	Puerto de Santa María Mercancías
Alacant Benalúa	Júndiz	Sagunto Mercancías
Albacete Mercancías	La Llagosta	Salamanca
Alcázar de San Juan Mercancías	León Mercancías	Samper
Algeciras Mercancías	Lezo Rentería	San Roque - La Línea Mercancías
Altsasu	Linares - Baeza Mercancías	Sestao Urbinaga
As Gándaras	Los Prados Mercancías	Sevilla La Negrilla
Badajoz	Lugo de Llanera	Sevilla Majarabique Mercancías
Barcelona Can Tunis	Lugo Mercancías	Silla Mercancías
Barcelona Morrot	Madrid Abroñigal	Soto de Rey
Bilbao Mercancías	Martorell Seat	Taboadela
Busdongo	Mataporquera	Tarragona Mercancías
Castellbisbal	Mérida Mercancías	Tejares - Chamberí
Complejo Valladolid	Miranda de Ebro Mercancías	Torrejón Mercancías
Complejo Villaverde	Monforte de Lemos Mercancías	Torrelavega Mercancías
Constantí	Morata de Jalón	Valencia Fuente San Luís
Córdoba El Higuierón	Murcia Mercancías	Venta de Baños Mercancías
Cosmos	Muriedas	Vicálvaro Mercancías
Escombreras	Noáin	Viella
Ferrol	Ourense	Vigo Guixar
Fuentes de Oñoro	Pamplona	Vilagarcía de Arousa
Granada	Pasaia	Villafría
Granollers Mercancías	Plà de Vilanoveta	Zaragoza Arrabal
Grisén	Pontevedra	Zaragoza Plaza
Huelva Mercancías	Portbou Mercancías	Zuera

### 3.7.2 Instalaciones Logísticas de Mercancías en Régimen de Autoprestación

A Susana	Guillarey	Picón de los Serranos
Alconera	Herradón - La Cañada	Pinto
Algodor	Jerez de los Caballeros	Ponferrada
Alhondiguilla-Villaviciosa	Jerez Mercancías	Puerto Escandón
Almería	La Encina	Redondela
Alzira	La Felguera	Robledo de Chavela
Araia	La Roda de Albacete	San Felices
Ávila	La Roda de Andalucía	San Vicente de Castellet
Bobadilla	Les Borges del Camp	Sanchidrián
Briviesca	Llano de la Granja	Santa Eulalia del Campo
Burriana-Alquerías	Los Rosales	Santiago de Compostela
Cabezón de Pisuerga	Luceni	Selgua
Cáceres	Magaz	Tamarite Altorricón
Canfranc	Manresa	Tardienta
Casetas	Manzanares	Tembleque
Cella	María de Huerva	Teruel
Cuarte de Huerva	Medina del Campo	Toral de los Vados
Curtis	Moncofa	Valencia de Alcántara
El Carpio de Córdoba	Montcada - Bifurcaciò	Vallecas
El Sequero - Arrubal	Monzón- Río Cinca	Viana
Féculas de Navarra	Mora de Rubielos	Vila-Real
Flix	Navalperal	Villacañas
Fuencarral	O Barco de Valedoras	Villarrobledo
Gandía Mercancías	Osorno	Zafra
Girona	Peñarroya Pueblo Nuevo	Zarzalejo

## 3.8 Otras Instalaciones

### 3.8.1. Vías de Formación de Trenes

Para obtener información adicional consultar con:

Dirección de Servicios Logísticos

Estación de Chamartín, Andén 1. Agustín de Foxá s/n. 28036 Madrid

### 3.8.2. Vías de Apartado

Para obtener información adicional consultar con:

Dirección de Servicios Logísticos

Estación de Chamartín, Andén 1. Agustín de Foxá s/n. 28036 Madrid

### 3.8.3. Instalaciones de Mantenimiento de Material Rodante

Adif no ofrece en la actualidad servicios de mantenimiento de material rodante.

### 3.8.4. Instalaciones de Suministro de Combustible

Son aquellas instalaciones dotadas de los medios técnicos adecuados para la dispensación de gasóleo para tracción. Las

citadas instalaciones permiten disponer del combustible utilizado para la tracción y realizar la dispensación del mismo a los vehículos ferroviarios con las pertinentes medidas de seguridad.

Existe una red de puntos de suministro de combustible, gestionados directamente por Adif. Se incluye en el Mapa 4 del Anexo H un resumen de los puntos de suministro de gasóleo con que cuenta la Red gestionada por Adif. Para obtener información adicional ver [www.adif.es](http://www.adif.es) o consultar con:

Dirección de Telecomunicaciones y Energía

Avenida Pío XII, 971ª planta. 28036 Madrid

### 3.8.5. Instalaciones Auxiliares

Son instalaciones en las que se pueden realizar operaciones en el material rodante, en relación a daños en ruedas, cajas ca-

lientes, básculas para pesaje de sobrecarga, control de gálibo de carga, etc. Están orientadas a la seguridad en la circulación y disponen de las tecnologías adecuadas para cumplir su misión. Para obtener más información contactar con:

Dirección de Servicios Logísticos

Estación de Chamartín, Andén 1. Agustín de Foxá s/n. 28036 Madrid

### 3.8.6. Instalaciones para Cambio de Ancho de Vía

En la Red gestionada por Adif existen en la actualidad dos anchos de vía interoperables entre sí: Ancho UIC (1.435 mm) y Ancho Ibérico (1.668 mm). Para facilitar las conexiones internas entre ambos anchos, así como con otras redes europeas, se han desarrollado instalaciones automáticas denominadas Cambiadores de Ancho de Vía. En otras instalaciones tradicionales se permite la transición física de ancho mediante el cambio de ejes o de bogies, o bien el transbordo físico de la mercancía. Igualmente, existen instalaciones de transbordo de contenedores



y mercancías en los puntos fronterizos de Irún y de Portbou. Su ubicación se encuentra recogida en el Mapa 14, Anexo H.

### 3.8.6.1. Cambiadores de Ancho de Vía

Son instalaciones donde se produce el cambio de ancho de vía al paso de los trenes de viajeros de forma automática, a velocidades reducidas.

Existen dos sistemas:

- De tecnología TALGO
- De tecnología CAF

Además, algunas de estas instalaciones permiten el cambio de ancho de vía 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 Operaciones e Ingeniería de Red de Alta Velocidad  
Calle Titán 4-6, 4ª Planta. 28045 Madrid

En el Mapa 14 del Anexo H, aparecen representadas las instalaciones de cambio de ancho de vía, junto a la información del tipo de ancho de vía de cada línea.

### 3.8.6.2. Cambiadores de Ejes y Bogies

Son instalaciones de cambio de bogies o de ejes de los vagones (en la actualidad, sólo para tráfico de mercancías) mediante un sistema de levantamiento del vagón y la sustitución de la rodadura por otra del ancho correspondiente. Actualmente, la gestión de las instalaciones de cambio

de ejes en las fronteras se localiza en las instalaciones ubicadas en Hendaya y Cerbère (Francia) y viene siendo prestada por la empresa TRANSFESA.



### 3.9.1. Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 (PEIT)

El Ministerio de Fomento, a través del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 (PEIT), ha establecido las directrices de actuación de la política de infraestructuras y servicios de transporte ferroviario para los próximos años.

### 3.9.2. Contrato Programa Administración General del Estado - Adif (2007-2010)

La ejecución de las inversiones contempladas en el Contrato-Programa establecido entre la Administración General del Estado y la Entidad Pública Empresarial Adif para el periodo 2007-2010, y prorrogado hasta el 30 de junio del 2011, por acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de diciembre de 2010, se determinan a través de Encomiendas de Gestión, que, a 31 de diciembre de 2011, son las siguientes:

- Encomienda de gestión nº 1. Publicada por Resolución de 27 de junio de 2007 de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación (BOE núm. 191, de 10 de agosto de 2007).

- Encomienda de gestión nº 2. Publicada por Resolución de 16 de octubre de 2007 de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación (BOE núm. 288, de 1 de diciembre de 2007).

- Encomienda de gestión nº 3. Publicada por Resolución de 17 de diciembre de 2007 de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación (BOE núm. 22, de 25 de enero de 2008).

- Encomienda de gestión nº 4. Publicada por Resolución de 2 de diciembre de 2008 de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación (BOE núm. 40, de 16 de febrero de 2009).

- Encomienda de gestión nº 5. Publicada por Resolución de 30 de diciembre de 2009 de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras (BOE núm. 73, de 25 de marzo de 2010).

### 3.9.3. Encomiendas de Construcción y Modificaciones en la Red

#### 3.9.3.1. Construcción de Líneas de Alta Velocidad

Las actuaciones de construcción de tramos de líneas de alta velocidad que deciden acometerse están de acuerdo con los criterios de planificación establecidos en el PEIT. Adif ha asumido la redacción, ejecución de los proyectos básicos y de construcción de los siguientes tramos de líneas de Alta Velocidad que, a 31 de diciembre de 2011, Adif tiene encomendados, por Acuerdo del Consejo de Ministros y Resoluciones del Ministerio de Fomento:



## Encomiendas por Acuerdo del Consejo de Ministros

### LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID - ZARAGOZA - BARCELONA - FRONTERA FRANCESA. (Acuerdo de 23 de mayo de 1997).

Se excluye de la encomienda anterior el subtramo Figueras-Frontera Francesa, por integrarse éste en el tramo Figueras-Perpignan en virtud del Acuerdo entre los Gobiernos del Reino de España y la República Francesa, suscrito con fecha 10 de octubre de 1995 (Acuerdo de 9 de abril de 1999).

Se incluye la construcción de infraestructuras ferroviarias convencionales de ancho ibérico de titularidad estatal, que sean consecuencia de la construcción de LAV Madrid-Barcelona-Frontera Francesa (Acuerdo de 9 de abril de 1999).

### LÍNEA MADRID - SEGOVIA - VALLADOLID / MEDINA DEL CAMPO, DEL CORREDOR NORTE / NOROESTE. (Acuerdo de 18 de septiembre de 1998).

La administración fue atribuida a Adif el 31 de julio de 1999.

### LÍNEA CÓRDOBA-MÁLAGA (Acuerdo de 31 de julio de 1999).

La construcción y administración del nuevo acceso ferroviario Córdoba-Málaga.

### LÍNEA MADRID - CASTILLA LA MANCHA - COMUNIDAD VALENCIANA - REGIÓN DE MURCIA. (Acuerdo de 17 de septiembre de 1999).

La construcción y administración del nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante.

### LÍNEA MADRID - TOLEDO (Acuerdo de 3 de agosto de 2001).

La construcción y administración del nuevo acceso de Alta Velocidad a Toledo.

### LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD LEÓN - ASTURIAS, DEL CORREDOR NORTE / NOROESTE. (Acuerdo de 20 de diciembre de 2002).

#### • Tramo La Robla - Pola de Lena (variante Pajares).

La construcción y administración de la Línea de Alta Velocidad León-Asturias, tramo La Robla - Pola de Lena (variante Pajares).

### LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD DEL PAÍS VASCO, DEL CORREDOR NORTE / NOROESTE. (Acuerdo de 20 de diciembre de 2002).

La construcción y administración de la Línea de Alta Velocidad del País Vasco, del Corredor Norte/Noroeste.

### LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID - CÁCERES / MÉRIDA - BADAJOZ, DEL CORREDOR DE EXTREMADURA. (Acuerdo de 20 de diciembre de 2002).

#### • Tramo Navalmoral de la Mata - Cáceres.

La construcción y administración del Tramo Navalmoral de la Mata-Cáceres, de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Cáceres / Mérida-Badajoz del corredor de Extremadura.

### LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MURCIA - ALMERÍA, DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO. (Acuerdo de 20 de diciembre de 2002).

#### • Tramo entre Almería y el límite con la Región de Murcia.

La construcción y administración del Tramo entre Almería y el límite con la Región de Murcia, de la Línea de Alta Velocidad Murcia-Almería, del Corredor Mediterráneo.

## Encomiendas por Resoluciones del Ministerio de Fomento

### LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD BOBADILLA - GRANADA.

(Resolución de 12 de enero de 2006, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación).

### LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID - ASTURIAS.

(Resolución de 28 de diciembre de 2006, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación).

#### • Tramo Venta de Baños - León - Asturias (excluida la variante de Pajares).

La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Asturias, tramo Venta de Baños-León- Asturias (excluida la Variante de Pajares).

### LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID - PAÍS VASCO / FRONTERA FRANCESA.

(Resolución de 28 de diciembre de 2006, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación).

#### • Tramo Valladolid - Burgos - Vitoria .

La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea de Alta Velocidad Madrid-País Vasco/Frontera Francesa, tramo Valladolid-Burgos-Vitoria.

### LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID - EXTREMADURA / FRONTERA PORTUGUESA.

(Resolución de 28 de diciembre de 2006, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación).

#### • Tramo Cáceres - Mérida - Badajoz.

La redacción y ejecución de los proyectos básicos y de construcción de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura/Frontera Portuguesa, tramo Cáceres-Mérida-Badajoz.

### LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD CORREDOR MEDITERRÁNEO.

(Resolución de 28 de diciembre de 2006, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación).

#### • Tramo límite de la Región de Murcia - Murcia.

### MEJORA DE LA RED FERROVIARIA DE TITULARIDAD DEL ESTADO EN CATALUÑA

(Resolución de 7 de octubre de 2008, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras).

Encomienda a Adif y SEITT, de la ejecución de las inversiones contempladas en el Convenio 2008.

### LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID - GALICIA. (Acuerdo de 20 de diciembre de 2002).

(Resolución del 4 de diciembre de 2009, de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras).

#### • Tramo Olmedo - Medina - Zamora - Lubián - Ourense

### LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD ZARAGOZA - PAMPLONA

(Resolución del 30 de marzo de 2010, de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras)

#### • Tramo Castejón - Comarca de Pamplona

### 3.9.3.2. Actualización de Activos de la REFIG, datos a 31.12.2011

Desde la publicación de la anterior edición de la DR, las novedades más im-

portantes en la modernización de la Red gestionada por Adif han sido las siguientes:

## Nuevos Tramos puestos en Servicio

### Red de Alta Velocidad.

Se han puesto en servicio 84,1 nuevos kilómetros en ancho ibérico:

LÍNEA DE OURENSE A SANTIAGO DE COMPOSTELA: desde Bifurcación COTO DA TORRE a Bifurcación A GRANDEIRA Aguja km 85,0 con una longitud de 84,1 km de vía doble en ancho ibérico.

Se han puesto en servicio 5,6 nuevos kilómetros en ancho internacional (UIC):

LÍNEAS DE MADRID - ANDALUCÍA y MADRID - LEVANTE: entrada en servicio de una de las dos vías del By Pass de Torrejón de Velasco que permite, con 5,6 km de longitud, la conexión de ambas líneas entre los puntos Yeles Ag. km 34,397 y Bifurcación Blancales.

### Red de Ancho Mixto.

LÍNEA HORTALEZA a AEROPUERTO-T4, con una longitud de 5,3 km de vía doble que permite el servicio de las Cercanías a la terminal 4 del aeropuerto de Madrid Barajas y el futuro acceso de trenes de alta velocidad en ancho internacional.

### Red de Ancho Convencional.

Tramos en Ourense a Santiago de Compostela de acceso y enlace con la línea de Alta Velocidad Ourense - Santiago de Compostela que totalizan 5,3 km

## Tramos Modificados

### Modificaciones de trazado

Red Convencional de Ancho Ibérico:

LÍNEA DE MADRID A VALENCIA:

Nueva configuración de la variante de Chinchilla con supresión de las dependencias de Chinchilla y La Losilla con una longitud del trazado adaptado de 19 km en vía doble.

LÍNEA DE VENTA DE BAÑOS A GIJÓN:

Apertura de la nueva estación provisional de Gijón y baja de las estaciones de Gijón Jovellanos y Gijón Cercanías para permitir la construcción de la futura estación intermodal.

Apertura de la nueva estación provisional de León quedando configurada como estación terminal y permitiendo la adaptación de los accesos ferroviarios al ancho internacional.

ACCESO EN SEVILLA A LA CARTUJA:

Acondicionamiento y desdoblamiento en vía doble de 2,2 km desde la Bifurcación Cartuja a La Cartuja e integración del tramo en la línea C2 Santa Justa - La Cartuja, del núcleo de Cercanías de Sevilla, con apertura de nuevas estaciones en San Jerónimo, Estadio Olímpico y La Cartuja.

### Modificaciones en Sistemas de Seguridad en la Circulación y Gestión del Tráfico en la Red gestionada por Adif:

Sistema ERTMS de gestión del tráfico:

El Nivel 1, aumenta:

- En 84,1 km correspondientes a la línea de alta velocidad Ourense - Santiago de Compostela. En 5,6 km del By Pass de Torrejón de Velasco que conecta las líneas de alta velocidad de Madrid - Andalucía y Madrid - Valencia.
- En 73,3 km de línea convencional de Cercanías C4 Parla - Colmenar Viejo / Alcobendas - S. Sebastián de los Reyes del núcleo de Cercanías de Madrid.

El Nivel 2 se pone en servicio:

- 491,4 km de la línea de alta velocidad Madrid - Barcelona - Frontera francesa.

El Sistema ASFA de señalización se ha ampliado en 221,6 km

Los sistemas de Comunicación y Radiotelefonía se han ampliado en 88 km

El sistema de CTC (Control de Tráfico Centralizado) se ha incrementado en 117,6 km

### Detalle Red de Alta Velocidad:

La totalidad de los tramos puestos en servicio están dotados de ERTMS, ASFA y sistema de comunicación GSM-R:

- LÍNEA BIF. COTO DA TORRE a BIF. A GRANDEIRA AG. km 85,0 (Ourense - Santiago de Compostela), con una longitud de 84,1 km en ancho ibérico.
- LÍNEA YELES AG. km 34,397 a BIF. BLANCALES (by pass de conexión líneas de Madrid - Andalucía y Madrid - Valencia), con una longitud de 5,6 km en ancho internacional (UIC)

### Detalle Red de Ancho Mixto:

- LÍNEA HORTALEZA - AEROPUERTO -T4: 5,3 km dotada de CTC y ASFA.

### Detalle Red Convencional de Ancho Ibérico:

Puesta en servicio del sistema ERTMS Nivel 1 en la Red de Cercanías de Madrid:

- LÍNEA C4 Parla - Colmenar Viejo / Alcobendas - S. Sebastián de los Reyes: 73,3 km

Principales tramos con ampliación del ámbito del CTC (Control de Tráfico Centralizado):

- LÍNEA MADRID a IRÚN-HENDAYA: tramo Medina - Pozáldez: 8,7 km.
- LÍNEA CIUDAD REAL a BADAJOZ: tramo Puertollano - Brazatortas-Vereda: 18,9 km.
- LÍNEA MAJARABIQUE a HUELVA -TÉRMINO: tramo Valencina-Santiponce - Aznalcazar-Pilas: 27,8 km.
- LÍNEA CÁDIZ a ALCÁZAR DE SAN JUAN: tramo Puente Melchor - San Fernando-Bahía Sur: 9,9 km.

## Tramos Fuera de Servicio

Línea de alta velocidad Madrid - Barcelona - Frontera francesa

Tramo de conexión con el cambiador de Roda de Bará de 1,8 km

Red Convencional de Ancho Ibérico

Tramo de conexión desde Bifurcación Parla a Parla Industrial (antigua estación de Parla) de 1,1 km

Tramo de Madrid Puerta de Atocha a la Aguja km 1,4 de 1,4 km



# Capítulo 4

Adjudicación de Capacidades





## 4.1 Introducción

La Adjudicación de Capacidad de Infraestructura Ferroviaria es el proceso por el cual Adif asigna franjas horarias a las EEFF o a cualquiera de los otros Candidatos para que un tren pueda 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 gestionada por Adif 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 31 de la LSF y 47.4 del RSF, se prevé que pueden realizar solicitudes de Capacidad a Adif tres tipos de Candidatos:

- Las EEFF con licencia en vigor o las Agrupaciones Empresariales Internacionales debidamente autorizadas.
- Otras Personas Jurídicas, tales como Agentes de Transporte, Cargadores y Operadores de Transporte Combinado que, sin tener consideración de EF, estén interesados en la explotación de un servicio ferroviario y tengan la habilitación correspondiente.
- Las Administraciones Públicas que tengan atribuciones en materia de prestación de servicios de transporte.

### 4.2.2. Documentación para la Solicitud de Capacidad

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 les represente a tales efectos, así como el domicilio social al que Adif enviará las notificaciones oportunas, y presentará un documento que acredite su inscripción en el Registro Especial Ferroviario.

### Certificación de Seguridad

Cuando se trate de una Empresa Ferroviaria, se presentará una copia compulsada del correspondiente Certificado de Seguridad del que sea titular (Art. 47 de la LSF y Art. 105 del RSF).

### 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.

Adif pondrá a disposición de los Candidatos diversas aplicaciones informáticas como SIPSOR, SIGES o PATHFINDER ahora 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, Adif ofrece la posibilidad de establecer un acuerdo que sim-

plifique 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 a Adif 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).

### 4.2.3. Tipos de Solicitudes de Surcos

Se establecen diferentes modalidades de surcos en la Red gestionada por Adif, 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 de Adif. 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 Dirección de Planificación y Gestión de la Capacidad, de la Dirección de Gestión de Red e Innovación.

#### 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 EEFF 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, PT.

#### B. Surcos sin Reserva

Cuando no sea posible para el Candidato realizar la reserva de Capacidad en tiempo oportuno, Adif 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 de Tráfico de la Dirección de Operaciones e Ingeniería de Red Convencional o Gerencia de Circulación de la Dirección de Operaciones e Ingeniería de Alta Velocidad, en caso contrario, por el Puesto de Mando de la Gerencia de Tráfico de la

Dirección de Operaciones e Ingeniería Red Convencional o Gerencia de Circulación de la Dirección de Operaciones e Ingeniería de Alta Velocidad, afectada.

#### B.1 Surcos Inmediatos

Estos surcos se asignan a petición expresa de las EEFF 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 Tráfico de la Dirección de Operaciones e Ingeniería de Red Convencional o la Gerencia de Circulación de la Dirección

de Operaciones e Ingeniería de Alta Velocidad, de origen del tren, debiendo confirmar telefónicamente la recepción de dicha solicitud.

La respuesta de Adif 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 de Adif.

### B.2 Surcos Especiales

Estos surcos son asignados con motivo de incidencias o por incumplimiento de las condiciones de transporte programadas por las EEFF o por los Candidatos, normalmente a iniciativa de las Gerencias de Tráfico de la Dirección de Operaciones e Ingeniería de Red Convencional o la Gerencia de

Circulación de la Dirección de Operaciones e Ingeniería de Alta Velocidad.

### 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 EEFF y Candidatos, exclusivamente para su uso durante el Horario de Servicio para el que fueron solicitados.

Para ofrecer a las EEFF 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, Adif 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, en lo sucesivo GC, 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, Adif 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, PATH-FINDER ahora 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.

- Las solicitudes formuladas a través de Adif 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.

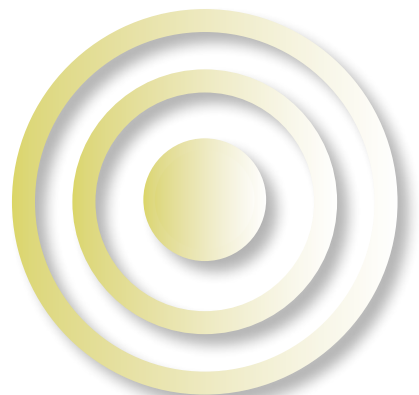
- Para facilitar la labor a los Candidatos que acuerden con Adif el uso de SIPSOR, cuando se vaya a iniciar el periodo de peticiones para un nuevo Horario de Servicio, el GC generará automáticamente una solicitud informática en el sistema, a partir de los surcos regulares que estén vigentes en esa fecha. 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 "Observacio-

nes" 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)

Adif pone a disposición de los Candidatos una amplia oferta de ajustes con unos plazos adecuados para dar respuesta a la mayoría de las necesidades de transporte. 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 el año 2012 y 2013.

#### 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.

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 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 2012 y 2013.

### 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 2012 y 2013.

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

## 4.4.1. Uso Diferenciado de la Infraestructura

El instrumento fundamental de Adif 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 Adif 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.

Aquellas prioridades que pudiesen ser expresadas por el Ministerio de Fomento para un determinado tipo de tráfico serán incluidas asimismo en el Manual de Capacidades.

## 4.4.2. 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.

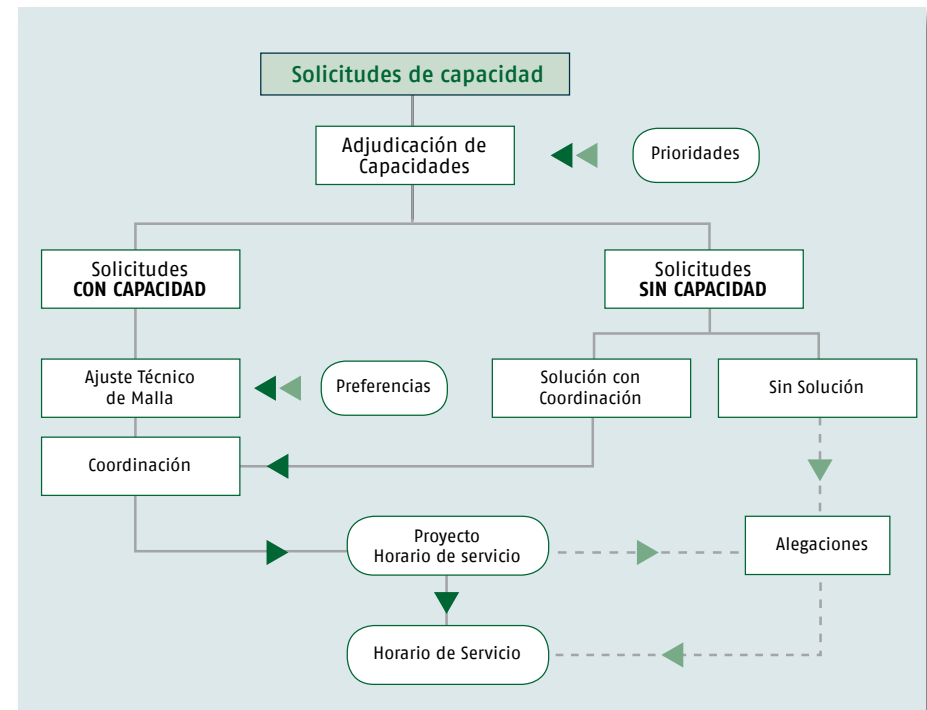
### Fases del Proceso de Adjudicación de Capacidades

El proceso de Adjudicación de Capacidades se subdivide en las siguientes fases:

Fases del Proceso de Adjudicación de Capacidades	
I	Fase de Adjudicación de Capacidades en las franjas horarias correspondientes.
II	Fase de Ajuste técnico del surco en malla.
III	Fase de Coordinación.
IV	Fase de Alegaciones.

El proceso de Adjudicación de Capacidades para la confección del Horario de Servicio (y de manera similar, sus ajustes) se desa-

rollará 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.

### I. 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. 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 Candidato distinto de EF, éste deberá comunicar a Adif 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

Cuando varias solicitudes estén en disposición de obtener una misma franja horaria, especialmente si la línea hubiese sido declarada como congestionada, los criterios de prioridad son, por orden descendente de prioridad, los siguientes: (Art. 11 Orden FOM/897/2005).

- Las prioridades que, en su caso, establezca el Ministerio de Fomento para los distintos tipos de servicio de cada línea.

- Los tipos de servicio que sean prioritarios en las líneas especializadas.

- Aquellos servicios declarados de interés público.

- Los surcos asignados y utilizados de manera efectiva durante la vigencia del Horario de Servicio anterior.

- Aquellas solicitudes supeditadas a la existencia de un acuerdo.

- La mayor frecuencia para la que solicite un surco dentro del Horario de Servicio.

- Eficiencia del sistema.

El GC podrá modular la aplicación estricta de estos criterios de adjudicación con objeto de garantizar, en la mayor medida posible, el acceso de todos los Candidatos que hayan solicitado Capacidad, especialmente en las líneas declaradas como congestionadas.

Adif 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, Adif 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.

### II. Fase de 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 gestionada por Adif. 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.

### III. Fase 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.

#### IV. Fase 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.

#### 4.4.3. Proceso de Coordinación

Este proceso está descrito en el apartado anterior, Fase III de Coordinación.

#### 4.4.4. Proceso de Alegaciones

Este proceso está descrito en el apartado anterior, Fase IV de Alegaciones.

#### 4.4.5. 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, determina las condiciones y los procedimientos para este proceso.

#### 4.4.6. Acuerdos Marco entre Adif y los Candidatos

Adif podrá celebrar acuerdos marco con Candidatos para la utilización de la capacidad de infraestructura ferroviaria durante un periodo superior al de vigencia del horario de servicio.

Los acuerdos marco no especificarán las franjas horarias, pero establecerán las características de la capacidad de Infraestructura solicitada y ofrecida a los Candidatos y los procedimientos para satisfacer sin merma los derechos de los demás Candidatos y sus legítimas necesidades comerciales. Asimismo, podrán establecer pautas de colaboración entre Adif y los Candidatos para la mejora de la calidad de los servicios ofrecidos.

En todo caso, la existencia de un acuerdo marco entre Adif y un Candidato no exime a éste de efectuar la solicitud de la capacidad de Infraestructura que precise por el procedimiento correspondiente.

Los acuerdos marco tendrán una vigencia de cinco años, renovables por periodos iguales a la vigencia inicial. En casos concretos podrá acordarse un periodo mayor o más breve. Todo periodo superior a cinco años estará justificado por la existencia de contratos comerciales, inversiones especializadas o riesgos.

En el caso de los servicios que utilicen una infraestructura especializada que requiera inversiones de gran magnitud y a largo plazo, debidamente justificadas por el Candidato, los acuerdos marco podrán tener un periodo de vigencia de quince años. Será posible un periodo de vigencia superior a quince años sólo 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 periodo de al menos un mes, ésta haya sido utilizada por debajo de la cuota asignada al Candidato.



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

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



### Comisiones TOC

En los casos en que resulte imposible que el tráfico ferroviario no sufra alteraciones considerables, las EEFF 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, propuestas por los responsables designados por la Dirección de Operaciones e Ingeniería de Red de Alta Velocidad, Dirección de Operaciones e Ingeniería de Red Convencional y Dirección de Gestión de Red e Innovación.

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 EEFF 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 Adif comunique las mismas con la antelación necesaria, para lo cual se fija un plazo mínimo de dos meses. El responsable de explotación de Adif podrá autorizar, por

motivos extraordinarios, la aplicación de medidas o plazos diferentes, sin derecho a compensaciones por parte de Adif.

### Bandas de Mantenimiento

Las Bandas de Mantenimiento consisten en una reserva de capacidad de Adif 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 Adif 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 **Adif** con las EEFF y Candidatos afectados, con la antelación que se estime necesaria.



Las EEFF 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. 89.c de la LSF).

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 **Adif** pueda emprender en aquellos casos que supongan un quebranto importante para un uso eficaz de la infraestructura, el GC propondrá a las EEFF 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 periodo 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.



#### 4.7.1. Transportes Excepcionales

Un transporte se considera excepcional cuando presenta dificultades especiales para su realización debido a sus dimensiones, peso y/o acondicionamiento, que requieren unas condiciones particulares de circulación. El procedimiento que regula la tramitación de estos transportes está regulado en la Instrucción General, IG 02, de 24 de julio de 2009. (Ver Orden FOM/233/2006, de 31 de enero). Para más información, consultar con la Dirección de Seguridad en la Circulación. (Directorio de **Adif** apartado 1.8).

En virtud de la misma, las EEFF que deseen realizar un Transporte Excepcional deberán dirigirse a la Dirección de Seguridad en la Circulación de **Adif** para que la Comisión de Prescripción de Cargamento y Transportes Excepcionales (CPCTE), una vez realizado el estudio técnico pertinente, emita la correspondiente Autorización, si procede. La citada Comisión 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.

#### 4.7.2. Transporte de Mercancías Peligrosas

Las EEFF 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 MMPP a trenes que no lo tienen contemplado en su plan de transporte, es obligatorio solicitar la autorización de **Adif** previamente a su expedición.

En cuanto a la admisión del tren a vía regulada, las EEFF 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 EEFF 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.



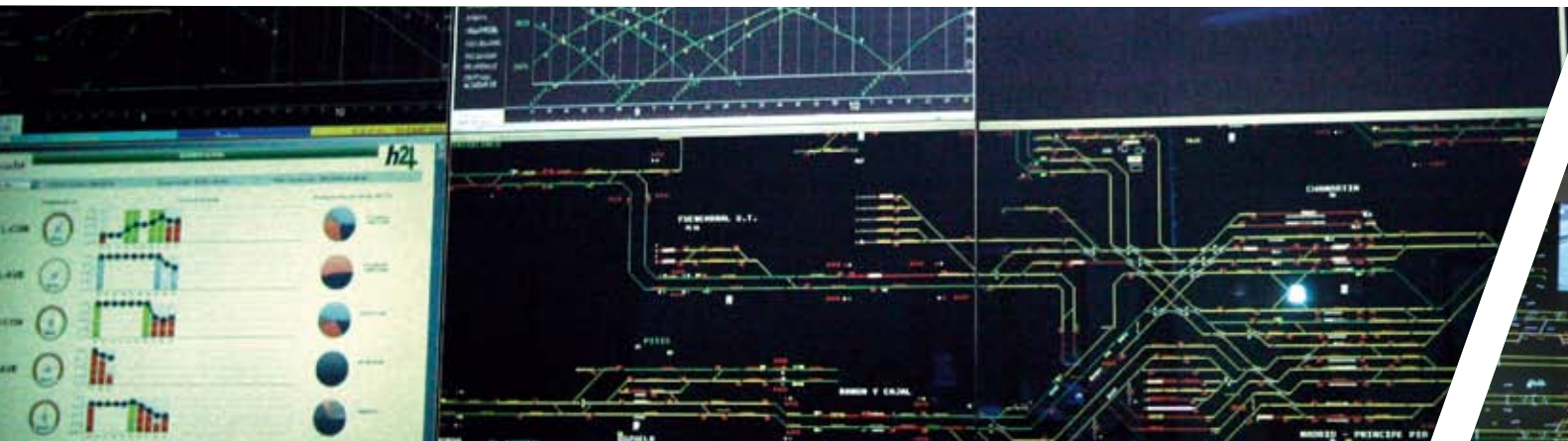
El control del tráfico será realizado por **Adif** con el objetivo de que la circulación real de trenes se ajuste al máximo a las capacidades asignadas.

Para llevar a cabo con eficacia esta labor, las EEFF estarán obligadas a facilitar a **Adif** 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, **Adif** podrá adoptar las medidas de desregulación oportunas e incluso impedir su circulación.

En particular, se establecerá entre **Adif** y las EEFF 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 garanti-



zar la máxima puntualidad de acuerdo con la capacidad asignada, **Adif** 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. 34.1 de la LSF.

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

La puntualidad no es responsabilidad exclusiva de **Adif**. Las EEFF tienen un papel muy importante que desempeñar para

conseguir que los trenes (propios o de otras EEFF) circulen sin retraso. Por ese motivo, **Adif** promoverá la suscripción de convenios de calidad concertada con las distintas EEFF, 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. 34 de la LSF 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, **Adif** deberá adoptar todas las medidas oportunas para restablecer la situación normal.

A tal fin, **Adif**, con la aprobación del Ministerio de Fomento, tiene elaborado el documento "Plan de Contingencias", que 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 de **Adif** 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 EEFF están obligadas para completar su Certificado de Seguridad, de acuerdo con lo exigido en el artículo 105 del RSF, apartado 3, punto 1 (vi), a establecer un Plan de Contingencias acordado con **Adif**. Para más información sobre este asunto, consultar el Directorio de **Adif**, apartado 1.8.

En caso de urgencia, y cuando sea absolutamente necesario, debido a una inutilización temporal de la infraestructura, **Adif**

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 EEFF y a los Candidatos a los efectos que considere oportunos. En tal caso, ni los Candidatos ni las EEFF tendrán derecho a exigir compensación o indemnización alguna, de acuerdo con el Art. 34.2 de la LSF.

**Adif**, en los términos previstos en el Art. 110 del RSF, podrá exigir a las EEFF y a su personal que pongan a su disposición los medios técnicos y humanos que sean más apropiados a su juicio para restablecer el tráfico en el plazo más razonable posible (Art. 34.3 LSF). En todo caso, tanto **Adif** como las EEFF actuarán en coordinación y colaboración mutuas, para asegurar el servicio y la atención a los clientes de la manera más eficaz posible.

# Capítulo 5

## Servicios de Adif



**Llegadas | ARRIBADES | ARRIVALS**

Hora	Procedencia	Train
17:00	BARCELONA	AVE
17:05	BARCELONA	AVE
17:10	BARCELONA	AVE
17:15	BARCELONA	AVE
17:20	BARCELONA	AVE
17:25	BARCELONA	AVE
17:30	BARCELONA	AVE
17:35	BARCELONA	AVE
17:40	BARCELONA	AVE
17:45	BARCELONA	AVE
17:50	BARCELONA	AVE
17:55	BARCELONA	AVE
18:00	BARCELONA	AVE

**Llegadas | ARRIBADES | ARRIVALS**

Hora	Procedencia	Train	Via	Observaciones
17:00	BARCELONA	AVE	1	
17:05	BARCELONA	AVE	2	
17:10	BARCELONA	AVE	3	
17:15	BARCELONA	AVE	4	
17:20	BARCELONA	AVE	5	
17:25	BARCELONA	AVE	6	
17:30	BARCELONA	AVE	7	
17:35	BARCELONA	AVE	8	
17:40	BARCELONA	AVE	9	
17:45	BARCELONA	AVE	10	
17:50	BARCELONA	AVE	11	
17:55	BARCELONA	AVE	12	
18:00	BARCELONA	AVE	13	



**Salidas | EIXIDES | PARTIDAS**

Hora	Destino	Train	Via	Observaciones
17:00	BARCELONA	AVE	1	
17:05	BARCELONA	AVE	2	
17:10	BARCELONA	AVE	3	
17:15	BARCELONA	AVE	4	
17:20	BARCELONA	AVE	5	
17:25	BARCELONA	AVE	6	
17:30	BARCELONA	AVE	7	
17:35	BARCELONA	AVE	8	
17:40	BARCELONA	AVE	9	
17:45	BARCELONA	AVE	10	
17:50	BARCELONA	AVE	11	
17:55	BARCELONA	AVE	12	
18:00	BARCELONA	AVE	13	

**Salidas | EIXIDES | PARTIDAS**

Hora	Destino	Train	Via	Observaciones
17:00	BARCELONA	AVE	1	
17:05	BARCELONA	AVE	2	
17:10	BARCELONA	AVE	3	
17:15	BARCELONA	AVE	4	
17:20	BARCELONA	AVE	5	
17:25	BARCELONA	AVE	6	
17:30	BARCELONA	AVE	7	
17:35	BARCELONA	AVE	8	
17:40	BARCELONA	AVE	9	
17:45	BARCELONA	AVE	10	
17:50	BARCELONA	AVE	11	
17:55	BARCELONA	AVE	12	
18:00	BARCELONA	AVE	13	





## 5.1

### Introducción a la Prestación de Servicios Adif

La Directiva 2001/14/CE, en su Art. 5 determina que las EEFF tienen derecho a recibir de modo no discriminatorio el paquete de acceso mínimo y de acceso por la vía a las instalaciones para la prestación de servicios.

La LSF y el RSF regulan la prestación de los Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares, determinando tanto el régimen que les resulta aplicable como los sujetos facultados para su prestación.

Los servicios que puede prestar **Adif** en su ámbito competencial son los siguientes:

- Paquete de Acceso Mínimo.
- Servicios Adicionales o de Acceso a las Instalaciones de Servicios.
- Servicios Complementarios.
- Servicios Auxiliares.

## 5.2

### Paquete de Acceso Mínimo

Las EEFF y Candidatos Habilitados tendrán derecho a recibir en condiciones de igualdad los Servicios de Acceso a la REFIG, concretamente, tendrán derecho a:

#### 5.2.1 Adjudicación de Capacidades

- Solicitar Adjudicación de Capacidad.
- Solicitar a la OSS Capacidad que discorra por otras redes, además de la de **Adif**, en el marco de RNE.
- Recibir contestación a sus solicitudes de Adjudicación de Capacidad.

#### 5.2.2 Uso de la Infraestructura

- Utilizar la Capacidad de Infraestructura adjudicada.
- Que **Adif** realice el control de la circulación de sus trenes.
- Recibir apoyo e información en la gestión de incidencias

### 5.2.3 Información Básica

- Obtener una copia de la DR, en las condiciones estipuladas.
- Obtener por el medio más oportuno la documentación reglamentaria y el Horario de los Trenes, en la parte que les afecte.
- Consultar los proyectos de Horarios, a través, de la aplicación MALLAS.
- Consultar la última situación de los trenes a través de la aplicación SIGES.

### 5.2.4 Acceso a las Estaciones de Viajeros.

Las EEFF tendrán derecho a:

- La utilización de las instalaciones comunes de las estaciones por parte de sus viajeros. Se entiende por instalaciones comunes de las estaciones los andenes, salas de espera, accesos de los viajeros, etc.
- El estacionamiento de los trenes y la utilización de los andenes. El estacionamiento de trenes conlleva la obtención de Capacidad de estacionamiento. Dicha Capacidad se obtiene 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.
- La utilización de las vías de apartado. El estacionamiento de trenes conlleva la obtención de Capacidad de apartado. Dicha Capacidad será requerida por el Candidato ante el organismo de Adif que gestione esas vías de apartado.
- Recibir servicio de dirección de maniobras. Se refiere este concepto al esta-

blecimiento de itinerarios por parte del personal de Adif. Se ofrecerá el servicio de dirección de maniobras en aquellas estaciones y periodos horarios en que sea posible y se considere necesario para que las EEFF desarrollen lo más eficazmente posible sus operaciones.

- La prestación de servicio de vigilancia y control de acceso a las estaciones. A tal efecto, la LSF establece una Tasa por Seguridad en el Transporte Ferroviario de viajeros.

### 5.2.5. Acceso a Cambiadores de Ancho de Vía

Las EEFF tendrán derecho al uso de los Cambiadores de Ancho de Vía de Adif, en la medida que su material rodante esté adaptado a las características técnicas de éstos.

Cuando Adif precise prestar un determinado servicio, se ofrecerá el servicio en aquellos periodos horarios en que le sea posible y considere necesarios para que las EEFF desarrollen lo más eficazmente posible sus operaciones.

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 EF.



Los Servicios Adicionales y Complementarios en la REFIG y sus zonas de servicio ferroviario, tendentes a facilitar el funcionamiento del sistema ferroviario, se prestarán a las Empresas Ferroviarias y otros Candidatos conforme se establece en el Art. 40 de la Ley 39/2003, modificado por el Art. 24 de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre (Ley Ómnibus). Se entiende por zonas de servicio ferroviario las referidas en el Art. 9 de la Ley 39/2003.

#### 5.3.1. Servicios Adicionales

Son Servicios Adicionales los de acceso desde la vía a las instalaciones de mantenimiento, reparación y suministro existentes en la REFIG y en sus zonas de servicios ferroviarios, y concretamente a:

- Las de aprovisionamiento de combustible.
- Las de electrificación para la tracción, cuando esté disponible.
- Las de formación de trenes, excluyendo las operaciones sobre el material, que corresponden a la Empresa Ferroviaria.
- Las de mantenimiento y otras instalaciones técnicas.

- Las instalaciones logísticas de carga y estaciones de clasificación.

La prestación de los Servicios Adicionales en la REFIG y sus zonas de servicio ferroviario será realizada siempre por Adif, estando obligado a prestarlos a solicitud de las Empresas Ferroviarias.

#### 5.3.2. Acceso a Instalaciones de Electrificación para la Tracción

Este Servicio Adicional supone el acceso a aquellas líneas que disponen de la tecnología adecuada para la prestación de este servicio.

#### 5.3.3. Acceso a Instalaciones de Suministro de Combustible

Este Servicio Adicional supone el acceso a aquellas instalaciones que cuentan con los medios adecuados para el suministro de combustible.

#### 5.3.4. Servicios Complementarios

Tales servicios pueden comprender:

- El suministro de la energía eléctrica de tracción. (Con anterioridad y como se detalla en el apartado 2.3.2 de este documento, se deberá haber suscrito el correspondiente acuerdo para regular este suministro). Ver Mapa 9 del Anexo H.
- El suministro de combustible. (Previamente y al igual que en el caso del suministro de Energía Eléctrica para Tracción se debe haber suscrito el correspondiente acuerdo para regular este suministro). Ver Mapa 4 del Anexo H.

- El precalentamiento de trenes de viajeros.
- El de maniobras y cualquier otro relacionado con las operaciones sobre el material ferroviario prestado en las instalaciones de mantenimiento, reparación, suministro e instalaciones de carga y estaciones de clasificación.
- Los específicos para control de transporte de mercancías peligrosas y para la asistencia a la circulación de convoyes especiales.

no sea de aplicación, conforme al ordenamiento jurídico privado con observancia de los principios de publicidad y concurrencia.

Los Servicios Complementarios que ofrezca en cada momento **Adif**, a través de la Declaración sobre la Red o documento equivalente, serán de obligada prestación a solicitud de las Empresas Ferroviarias y otros Candidatos.

Para la prestación de los Servicios Adicionales y Complementarios en la REFIG y en las áreas de las zonas de servicio ferroviario administradas por **Adif**, cabe diferenciar las instalaciones en función de dónde se realizan los servicios y del uso a que están destinadas:

- Instalaciones de aprovisionamiento de combustible.
- Instalaciones de electrificación para la tracción.

instalaciones ferroviarias administradas por **Adif**.

Los Servicios Complementarios se prestarán en las estaciones e instalaciones logísticas principales de mercancías y los puntos fijos de suministro de combustible que se incluyan en la Declaración sobre la Red y, asimismo, en otras instalaciones administradas por **Adif** que el interesado podrá conocer previa consulta a la Dirección de **Adif** prestadora del correspondiente servicio.

Los Servicios Complementarios que ofrezca en cada momento **Adif**, a través de la



La prestación de Servicios Complementarios en la REFIG y en las áreas de las zonas de servicio ferroviario administradas por **Adif**, se efectuará en régimen de Derecho privado y podrá ser realizada por éste por sus propios medios o mediante gestión indirecta a través de empresas contratistas habilitadas al efecto, que hayan sido seleccionadas conforme 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, y, en los supuestos en que ésta

### 5.3.5. Condiciones de la Prestación de los Servicios Adicionales y Complementarios

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

- Terminales de carga (Instalaciones técnicas y logísticas), para la formación de trenes, clasificación de vagones y operaciones de carga y descarga.

La prestación de Servicios Adicionales se circunscribe exclusivamente a las operaciones relacionadas con el control de las instalaciones y la seguridad en la circulación, y será de aplicación en todas las

Declaración sobre la Red o documento equivalente, serán de obligada prestación a solicitud de las Empresas Ferroviarias y otros Candidatos.

La relación de Instalaciones Logísticas Principales de mercancías que ofertan sus servicios Complementarios a las Empresas Ferroviarias se recogen en el Capítulo 3 de esta DR. Asimismo se encontrarán disponi-

bles en la web de **Adif**, [www.adif.es](http://www.adif.es) los horarios de servicios de dichas instalaciones.

**Adif** 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.

Para el presente año 2012 se mantiene la estructura tarifaria vigente en el año 2011 de todos los Servicios Adicionales y Complementarios recogidos en la Declaración sobre la Red, y que incluye la distinción de las modalidades contempladas para la prestación de los Servicios Complementarios de maniobras en las instalaciones logísticas principales y que se exponen a continuación:

- La modalidad A, que está constituida por los servicios de maniobras SC-2A, SC-3A, SC-4A y SC-5A.
- La modalidad B, que está constituida por los servicios de maniobras SC-2B, SC-3B, SC-4B y SC-5B.

De esta forma, las Empresas Ferroviarias y Candidatos podrán optar por aquella modalidad que más se acomode a la planificación que tengan prevista para este tipo de servicios, fomentando la planificación eficaz y la petición previa de los servicios.

En orden a seleccionar la modalidad a la que acogerse, por parte de las Empresas Ferroviarias y Candidatos, se establecen los siguientes criterios de adhesión:

- Cada Empresa Ferroviaria o Candidato podrá optar por una sola de las modalidades propuestas, según se acomode a la planificación que tenga prevista para este tipo de servicios.

- Cada Empresa Ferroviaria o Candidato, que se encuentre ya operando en una de las modalidades, deberá manifestarse, de forma fehaciente, por la modalidad a la que quiere adherirse, si implica cambio con la relación a la que tenía durante el año 2011, dentro del mes siguiente a la publicación de las Tarifas Provisionales 2012 por parte del Ministerio de Fomento. La aplicación de la nueva modalidad seleccionada será dentro de los quince primeros días naturales del mes siguiente a la recepción de su adhesión.

- La Empresa Ferroviaria o Candidato, que vaya a demandar servicios complementarios de maniobras de **Adif** por vez primera durante el año 2012, deberá manifestarse, de forma fehaciente, por la modalidad a la que quiere adherirse, antes del comienzo de sus solicitudes. Si no existe dicha manifestación será de aplicación la modalidad A.

- La adhesión a cualquiera de las dos modalidades supone la permanencia en ella



durante todo el año 2012 y será de aplicación para el conjunto de todas las instalaciones donde **Adif** preste estos servicios complementarios de maniobras.

Para aquellas instalaciones administradas por **Adif** donde se presten servicios a las Empresas Ferroviarias y otros Candidatos, directamente, a su riesgo y ventura, por empresas prestadoras, conforme a lo contemplado en el Artículo 40.3.b) de la Ley del Sector Ferroviario (modificado mediante Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible), **Adif** facilitará información en su página web, [www.adif.es](http://www.adif.es), para contactar con estos proveedores de servicios.

Los servicios SC-3A, SC-5A, SC-2B, SC-3B y SC-5B sólo serán prestados en instalaciones de ancho ibérico, salvo en los puntos fronterizos de Portbou e Irún.

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.

**Adif** 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. En este sentido, **Adif** consciente de la trascendencia y repercusión de la prestación de los servicios en la actividad de las Empresas Ferroviarias, establece mecanismos para identificar los niveles de calidad de los servicios aportados, y acomete procesos de mejora continua en orden a aumentar la eficiencia de la prestación y los parámetros de calidad correspondientes.

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 de **Adif**, 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 mismo.

**Adif** 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.

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

Ferroviario, y su normativa de desarrollo, Adif oferta a las Empresas Ferroviarias la prestación de los servicios recogidos en la siguiente clasificación:

De acuerdo con lo expresado en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector

Servicios Adicionales	
SA-1	Acceso de trenes a Instalaciones.
SA-2	Expedición de trenes desde Instalaciones.

Servicios Complementarios	
SC-1	Operaciones sobre el material asociadas al acceso o expedición de trenes.
SC-2A	Operaciones de acceso a Instalaciones exteriores sin vehículo de maniobras.
SC-2B	Maniobras de posicionamiento en las instalaciones logísticas de las Instalaciones Principales.
SC-3A	Operaciones de acceso a Instalaciones exteriores con vehículo de maniobras.
SC-3B	Maniobras de entrega y/o recogida en otras Instalaciones.
SC-4A	Maniobras en Instalaciones sin vehículo de maniobras.
SC-4B	Maniobras de formación / selección, sin vehículo de maniobras.
SC-5A	Maniobras en Instalaciones con vehículo de maniobras.
SC-5B	Maniobras de formación / selección, con vehículo de maniobras.
SC-6	Manipulación de unidades de transporte intermodal.
SC-7	Suministro de la corriente de tracción.
SC-8	Suministro de combustible.
SC-9	Transportes Excepcionales.

### Servicios Adicionales

SA-1 Acceso de Trenes a Instalaciones	
Descripción	Este servicio consiste en la entrada de un tren desde la vía de circulación regulada por Adif, a las instalaciones ferroviarias, con el objeto de realizar alguno de los Servicios Complementarios y/o auxiliares.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planificación del itinerario desde las vías de circulación, reguladas por Adif, hasta las vías de la instalación.</li> <li>Establecimiento del itinerario, gobernando y controlando los sistemas de señales, comunicaciones y seguridad para garantizar la recepción del tren, así como el apartado de su, o sus locomotoras.</li> <li>Notificación telemática a la Empresa Ferroviaria de la llegada del tren a la Instalación.</li> </ul>
Unidad de Facturación	Tren Recibido.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>Será de aplicación en todas las instalaciones ferroviarias en las que se realiza la prestación.</li> <li>El concepto de tren se establece de acuerdo al contenido de la norma de "Numeración de trenes con marcha definida" de la Dirección de Gestión de Red e Innovación de Adif.</li> <li>No será de aplicación esta Tarifa, cuando desde Adif, se haya establecido o programado la entrada del tren en una instalación por necesidades propias de Adif.</li> <li>Quedan excluidas de la aplicación de esta Tarifa, las circulaciones en régimen de tren que no realicen servicios en la instalación.</li> </ul>

SA-2 Expedición de Trenes desde Instalaciones	
Descripción	Este servicio consiste en la incorporación de un tren, desde una instalación ferroviaria, a las vías de circulación, reguladas por Adif, cuando haya realizado alguno de los Servicios Complementarios y/o auxiliares.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planificación del itinerario, desde la posición del tren hasta su incorporación final a las vías de circulación reguladas por Adif.</li> <li>Establecimiento del itinerario, gobernando y controlando los sistemas de señales, comunicaciones y seguridad para garantizar el posicionamiento de la/s locomotora/s y la salida del tren.</li> <li>Notificación telemática a la Empresa Ferroviaria de la salida del tren de la Instalación.</li> </ul>
Unidad de Facturación	Tren Expedido.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>Será de aplicación en todas las instalaciones ferroviarias en las que se realiza la prestación.</li> <li>El concepto de tren se establece de acuerdo al contenido de la norma de "Numeración de trenes con marcha definida" de la Dirección de Gestión de Red e Innovación de Adif.</li> <li>No será de aplicación esta Tarifa, cuando desde Adif, se haya establecido o programado la entrada previa del tren en una instalación.</li> <li>Quedan excluidas de la aplicación de esta Tarifa, las circulaciones en régimen de tren que no hayan realizado servicios en la instalación.</li> </ul>



## Servicios Complementarios

SC-1 Operaciones sobre el Material asociadas al Acceso o Expedición de Trenes	
Descripción	Este servicio consiste en realizar todas o alguna de las operaciones asociadas.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Retirada/colocación de las señales de cola al tren y entrega/recogida al maquinista.</li> <li>Enganche/desenganche de la locomotora a los vagones de la composición.</li> <li>Aseguramiento del estacionamiento del tren.</li> <li>Realización de las pruebas de frenado que corresponda para la puesta en circulación del tren.</li> <li>Elaboración de la documentación que corresponda a la Empresa Ferroviaria.</li> </ul>
Unidad de Facturación	Por servicio realizado a trenes que acceden o se expiden de la instalación.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>Será de aplicación en aquellas instalaciones logísticas Principales que se relacionan en el Capítulo 3 de la Declaración sobre la Red.</li> <li>El concepto de tren se establece de acuerdo al contenido de la norma de "Numeración de trenes con marcha definida" de la Dirección de Gestión de Red e Innovación de Adif.</li> </ul>
SC-2 A Operaciones de Acceso a Instalaciones Exteriores sin Vehículo de Maniobras	
Descripción	<p>Este servicio consiste en la realización, por parte del personal de la Instalación a la que se ha producido acceso, de las operaciones asociadas para poder desplazar el material y acceder a Instalaciones exteriores.</p> <p>Se entenderán como Instalaciones exteriores los apartaderos, los puertos, los talleres u otras estaciones, situadas fuera de la Instalación.</p>
Operaciones Asociadas	<p>La actividad realizada por el personal en el recorrido Origen-Destino y viceversa, para:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La ejecución y realización de las funciones atribuidas en la normativa de aplicación al personal de maniobra para esta actividad.</li> <li>Otras operaciones que posibiliten la entrada o salida de trenes (cubrir paso a nivel, establecer y dirigir el itinerario, etc.).</li> </ul>
Unidad de Facturación	Por servicio según la distancia real ferroviaria.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>La distancia Origen-Destino será considerada como distancia real ferroviaria.</li> <li>Otras operaciones distintas de las asociadas y descritas en este servicio, realizadas en Origen y/o Destino, se facturarán de acuerdo a la Tarifa correspondiente.</li> <li>Cuando el desplazamiento del personal de Adif no se realice en la locomotora de la Empresa Ferroviaria, los gastos de desplazamiento por otros medios irán por cuenta y cargo de la Empresa Ferroviaria.</li> <li>No será de aplicación a las EEFF que se adhieran a la modalidad B.</li> </ul>

SC-2 B Maniobras de Posicionamiento en las Instalaciones Logísticas de las Instalaciones Principales.	
Descripción	Este servicio consiste en realizar las operaciones asociadas con el personal de maniobras, con o sin vehículo de maniobras, con el objeto de efectuar la entrega y recogida de material ferroviario en las instalaciones logísticas de carga /descarga, de mantenimiento, de reparación, de suministro, etc. que se encuentren dentro de una Instalación Principal.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poner en práctica las instrucciones dadas por el responsable de circulación, con garantías suficientes de seguridad, para posicionar y/o retirar el material ferroviario en las instalaciones logísticas de la Instalación Principal.</li> <li>Conducción del vehículo de maniobras de Adif, si es de aplicación.</li> <li>Informar al maquinista de los movimientos a realizar.</li> <li>Enganche, desenganche y acoplamiento de vehículos ferroviarios.</li> <li>Asegurar la inmovilización del material.</li> <li>Colocación / retirada de calces.</li> </ul>
Unidad de Facturación	<ul style="list-style-type: none"> <li>Por maniobra efectuada para posicionar/retirar material ferroviario en la instalación logística sin vehículo de maniobras.</li> <li>Por maniobra efectuada para posicionar/retirar material ferroviario en la instalación logística con vehículo de maniobras.</li> </ul>
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>Será de aplicación en las Instalaciones Logísticas Principales relacionadas en el Capítulo 3 de la Declaración sobre la Red.</li> <li>Se computará UNA ÚNICA maniobra ASOCIADA AL TREN cuando éste se posicione en la playa de carga /descarga, independientemente de la longitud del tren.</li> <li>Para el resto de instalaciones logísticas se computarán tantas maniobras como desplazamientos sean realizados.</li> <li>Quedan excluidas del cómputo aquellas maniobras que se realicen como consecuencia directa de necesidades internas de la instalación.</li> <li>Será de aplicación a las EEFF que se adhieran a la modalidad B.</li> </ul>



SC-3 A	Operaciones de Acceso a Instalaciones Exteriores con Vehículo de Maniobras
Descripción	<p>Este servicio consiste en la realización, por parte del personal de la Instalación a la que se ha producido acceso, de las operaciones asociadas para poder desplazar el material y acceder a Instalaciones exteriores con vehículo de maniobras propio de Adif.</p> <p>Se entenderán como Instalaciones exteriores los apartaderos, los puentes, los talleres u otras estaciones, situadas fuera de la Instalación.</p>
Operaciones Asociadas	<p>La actividad realizada por el personal en el recorrido Origen - Destino y viceversa, para:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La ejecución y realización de las funciones atribuidas en la normativa de aplicación al personal de maniobras para esta actividad.</li> <li>• Otras operaciones que posibiliten la entrada o salida de trenes (cubrir paso a nivel, establecer y dirigir el itinerario, etc.).</li> <li>• Conducción del vehículo de maniobras propiedad de Adif.</li> </ul>
Unidad de Facturación	Por servicio según la distancia real ferroviaria.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La distancia Origen - Destino será considerada como distancia real ferroviaria.</li> <li>• Otras operaciones distintas de las asociadas y descritas en este servicio, realizadas en Origen y/o Destino, se facturarán de acuerdo a la Tarifa correspondiente.</li> <li>• No será de aplicación a las EEFF que se adhieran a la modalidad B.</li> </ul>



SC-3 B	Maniobras de Entrega y/o Recogida en otras Instalaciones
Descripción	Este servicio consiste en realizar las operaciones asociadas con el personal de maniobras, con o sin vehículo de maniobras, con el objeto de efectuar la entrega y/o recogida de material ferroviario en las instalaciones logísticas de carga /descarga, de mantenimiento, de reparación, de suministro, etc., situadas fuera de las Instalaciones Principales, ya sean éstas administradas por Adif o no.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poner en práctica las instrucciones dadas por el responsable de circulación, con las garantías suficientes para la seguridad, para posicionar y/o retirar el material ferroviario en las instalaciones logísticas que se indiquen.</li> <li>• Conducción del vehículo de maniobras de Adif, si es de aplicación.</li> <li>• Enganche, desenganche y acoplamiento de vehículos ferroviarios.</li> <li>• Asegurar la inmovilización del material.</li> <li>• Colocación / retirada de calces.</li> </ul>
Unidad de Facturación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Por maniobra de entrega o recogida de material ferroviario, según se realice con o sin vehículo de maniobras, y en función de la distancia ferroviaria entre la Instalación Principal y la instalación donde se solicita el servicio.</li> <li>• Se asocian a dos tramos de facturación distintos: Tramo I y II.</li> </ul>
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Será de aplicación en aquellas instalaciones que se encuentren dentro del ámbito de actuación de las Instalaciones Logísticas Principales relacionadas en el Capítulo 3 de la Declaración sobre la Red, las cuales se encuentran disponibles en la página web de Adif.</li> <li>• Se computarán tantas maniobras, asociadas a la petición, como desplazamientos se hayan realizado sobre la instalación.</li> <li>• Quedan excluidas del cómputo aquellas maniobras que se realicen como consecuencia directa de necesidades internas de la instalación.</li> <li>• Cuando el desplazamiento del personal de Adif no se realice en la locomotora de la Empresa Ferroviaria, los gastos de desplazamiento por otros medios irán por cuenta y cargo de la Empresa Ferroviaria.</li> <li>• Será de aplicación a las EEFF que se adhieran a la modalidad B.</li> </ul>

SC-4 A Maniobras en Instalaciones sin Vehículo de Maniobras	
Descripción	Este servicio consiste en la realización de las operaciones asociadas que permitan la clasificación del material para formar o descomponer trenes, desplazando el material, ya sean vagones y/o locomotoras y dentro de una Instalación de Adif.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Establecimiento y dirección del Itinerario (manejando los cambios manuales / automáticos), que han de seguir tanto los vagones como las locomotoras, hasta las zonas correspondientes.</li> <li>• Asimismo, comprende las operaciones solicitadas para la formación de trenes, agregando y segregando material, posicionamiento de vagones a la carga o a la descarga, posicionamiento de material para reparación, o cualquier otra operación solicitada relacionada con el movimiento de material dentro de la Instalación.</li> </ul>
Unidad de Facturación	Por Tren maniobrado por instalación que sea origen del tren o intermedia.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El concepto de tren se establece de acuerdo al contenido de la norma de "Numeración de trenes con marcha definida" de la Dirección de Gestión de Red e Innovación de Adif.</li> <li>• Si el tren tiene maniobras de formación en origen (con independencia de su número), se factura una única maniobra en origen.</li> <li>• Si el tren, en su recorrido, tiene maniobras en instalaciones intermedias, se factura una única maniobra en cada una de las instalaciones en la que dicho tren es maniobrado, con independencia de las maniobras efectuadas en cada instalación.</li> <li>• Quedan excluidas de la facturación las maniobras que se pudieran realizar en las instalaciones que sean el destino del tren.</li> <li>• Quedan excluidas del cómputo aquellas maniobras que se realicen como consecuencia directa de necesidades internas de la Instalación.</li> <li>• No será de aplicación a las EEFF que se adhieran a la modalidad B.</li> </ul>

SC-4 B Maniobras de Formación / Selección sin Vehículo de Maniobras	
Descripción	Este servicio consiste en realizar las operaciones asociadas con el personal de maniobras, para agregar / segregado / clasificar / agrupar vagones, con el objetivo de llevar a cabo la formación del tren para su puesta en circulación, o bien formar una composición de vagones para su entrega posterior en una instalación logística de carga /descarga, de mantenimiento, de reparación, de suministro, etc.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poner en práctica las instrucciones dadas por el responsable de circulación, con las garantías suficientes para la seguridad.</li> <li>• Informar al maquinista de los movimientos a realizar.</li> <li>• Enganche, desenganche y acoplamiento de vehículos ferroviarios.</li> <li>• Asegurar la inmovilización del material.</li> <li>• Colocación / retirada de calces.</li> </ul>
Unidad de Facturación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Por tren o composición maniobrado.</li> <li>• Suplemento por vagón agregado / segregado.</li> </ul>
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Será de aplicación en aquellas Instalaciones Logísticas Principales relacionadas en el Capítulo 3 de la Declaración sobre la Red, y en las de su ámbito de actuación, las cuales se encuentran disponibles en la página web de Adif.</li> <li>• En la Instalación ORIGEN del tren, se computará una ÚNICA maniobra asociada al tren o composición formada, más un suplemento por cada uno de los vagones que forman el tren o la composición. Siempre se entenderá que existe maniobra de formación de tren o de composición, cuando contenga vagones que hayan llegado a la instalación en trenes distintos.</li> <li>• En las Instalaciones INTERMEDIAS del tren, se computa una ÚNICA maniobra más un suplemento por vagón agregado/segregado.</li> <li>• En la Instalación de DESTINO del tren, se computa una ÚNICA maniobra más un suplemento por vagón segregado.</li> <li>• Quedan excluidas del cómputo aquellas maniobras que se realicen como consecuencia directa de necesidades internas de la instalación.</li> <li>• Será de aplicación a las EEFF que se adhieran a la modalidad B.</li> </ul>



SC-5 A Maniobras en Instalaciones con Vehículo de Maniobras	
Descripción	Este servicio consiste en la realización de las operaciones asociadas que permitan la clasificación del material para formar o descomponer trenes, desplazando el material, ya sean vagones y/o locomotoras, dentro de una Instalación de Adif y con vehículo de maniobras propio de Adif.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Establecimiento y dirección del itinerario (manejando los cambios manuales /automáticos), que han de seguir tanto los vagones como las locomotoras, hasta las zonas correspondientes.</li> <li>• Asimismo, comprende las operaciones solicitadas para la formación de trenes, agregando y segregando material, posicionamiento de vagones a la carga o a la descarga, posicionamiento de material para reparación, o cualquier otra operación solicitada relacionada con el movimiento de material dentro de la Instalación.</li> <li>• Conducción del vehículo de maniobras propiedad de Adif.</li> </ul>
Unidad de Facturación	Por Tren maniobrado por instalación que sea origen del tren o intermedia.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El concepto de tren se establece de acuerdo al contenido de la norma de "Numeración de trenes con marcha definida" de la Dirección de Gestión de Red e Innovación de Adif.</li> <li>• Si el tren tiene maniobras de formación en origen (con independencia de su número), se factura una única maniobra en origen.</li> <li>• Si el tren, en su recorrido, tiene maniobras en instalaciones intermedias, se factura una única maniobra en cada una de las instalaciones en la que dicho tren es maniobrado, con independencia de las maniobras efectuadas en cada instalación.</li> <li>• Quedan excluidas de la facturación las maniobras que se pudieran realizar en las instalaciones que sean el destino del tren.</li> <li>• Quedan excluidas del cómputo aquellas maniobras que se realicen como consecuencia directa de necesidades internas de la Instalación.</li> <li>• No será de aplicación a las EEFF que se adhieran a la modalidad B.</li> </ul>

SC-5 B Maniobras de Formación / Selección con Vehículo de Maniobras	
Descripción	Este servicio consiste en realizar las operaciones asociadas con el personal y el vehículo de maniobras, para agregar / segregar / clasificar /agrupar vagones con el objetivo de llevar a cabo la formación del tren para su puesta en circulación, o bien formar una composición de vagones para su entrega posterior en una instalación logística de carga /descarga, de mantenimiento, de reparación, de suministro, etc.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poner en práctica las instrucciones dadas por el responsable de circulación, con las garantías suficientes para la seguridad.</li> <li>• Conducción del vehículo de maniobras de Adif.</li> <li>• Enganche, desenganche y acoplamiento de vehículos ferroviarios.</li> <li>• Asegurar la inmovilización del material.</li> <li>• Colocación / retirada de calces.</li> </ul>
Unidad de Facturación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Por tren o composición maniobrado.</li> <li>• Suplemento por vagón agregado / segregado.</li> </ul>
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Será de aplicación en aquellas Instalaciones Logísticas Principales relacionadas en el Capítulo 3 de la Declaración sobre la Red, y en las de su ámbito de actuación, las cuales se encuentran disponibles en la página web de Adif.</li> <li>• En la Instalación ORIGEN del tren, se computará una ÚNICA maniobra asociada al tren o composición formada, más un suplemento por cada uno de los vagones que forman el tren o la composición. Siempre se entenderá que existe maniobra de formación de tren o de composición, cuando contenga vagones que hayan llegado a la instalación en trenes distintos.</li> <li>• En las Instalaciones INTERMEDIAS del tren, se computa una ÚNICA maniobra más un suplemento por vagón agregado/segregado.</li> <li>• En la Instalación de DESTINO del tren, se computa una ÚNICA maniobra más un suplemento por vagón segregado.</li> <li>• Quedan excluidas del cómputo aquellas maniobras que se realicen como consecuencia directa de necesidades internas de la instalación.</li> <li>• Será de aplicación a las EEFF que se adhieran a la modalidad B.</li> </ul>



SC-6 Manipulación de Unidades de Transporte Intermodal	
Descripción	Este servicio consiste en la carga / descarga de Unidades de Transporte Intermodal (UTI's), dentro del modo de transporte ferroviario.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Control de entrada y salida de la UTI en la Instalación.</li> <li>• Planificación y ejecución de la carga/descarga de la UTI sobre vagón, sobre camión, zona de tránsito, etc.</li> <li>• Control de vigilancia y seguridad.</li> <li>• Control de pesos de UTI's para garantizar la seguridad en su manipulación</li> </ul>
Unidad de Facturación	Por UTI manipulada.
Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se aplicará UNA ÚNICA manipulación a la entrada de la UTI en la instalación, bien sea por tren o por camión, para aquellas UTI's que a su llegada a la instalación faciliten información sobre destino (tren/ fecha o stock), y su salida se produzca como máximo en las dos fechas hábiles siguientes a la de su llegada.</li> <li>• O se aplicará UNA ÚNICA manipulación a la entrada de la UTI en la instalación bien sea por tren o por camión que incluye un tránsito temporal en la instalación, por un máximo de 7 días, contados a partir de la fecha siguiente de la llegada de la UTI a la instalación (excepto para las UTI's con Mercancías Peligrosas que deberán cumplir con la normativa que sea de aplicación para cada Instalación o para aquellas otras que realicen trámites aduaneros en la Instalación).</li> <li>• Cuando la UTI supere el tránsito temporal máximo de 7 días, se facturará, además de este servicio, un movimiento de grúa adicional y los días de exceso, siempre que no se haya suscrito un contrato de almacenaje en la instalación.</li> <li>• Quedan excluidas del cómputo aquellas manipulaciones que se realicen como consecuencia directa de necesidades de la Instalación.</li> </ul>

SC-7 Suministro de la Corriente de Tracción	
Descripción	Este servicio supone la disponibilidad de tensión 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 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 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>

SC-8 Suministro de Combustible	
Descripción	Este servicio supone el suministro de combustible en aquellas instalaciones adecuadas para la prestación del mismo.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestión de la compra del gasóleo B para tracción.</li> <li>• Mantenimiento de las instalaciones asociadas al servicio.</li> <li>• Dispensación del gasóleo B para la tracción.</li> <li>• Gestión inherente a la prestación del servicio.</li> </ul>
Unidad de Facturación	Litros de gasóleo dispensado.
Condiciones de Aplicación	Incluye el suministro físico del combustible por personal propio o terceros.

SC-9	Transportes Excepcionales
Descripción	Este servicio consiste, en la asistencia a la circulación de Transportes Excepcionales.
Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Acompañamiento y asistencia al transporte.</li> <li>• Servicios contratados de apoyo y seguridad.</li> </ul>
Unidad de Facturación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Por Acompañamiento.</li> <li>• Por Servicio contratado.</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 Gálivos y la ficha UIC 502/1.



## 5.4 Servicios Auxiliares

Son Servicios Auxiliares los que las EEFF pueden solicitar a Adif o a otros prestadores, sin que Adif esté obligado a prestarlos. Entre estos servicios se incluyen:

- El acceso a la red de telecomunicación.
- El suministro de información complementaria.

La prestación de Servicios Auxiliares en la REFIG y las áreas de sus zonas de servicio administradas por Adif se efectuará en régimen de Derecho privado, sin que sea precisa autorización previa alguna de la administración ferroviaria y sin que sea obligatoria dicha prestación.

Podrán prestar Servicios Auxiliares, Adif en cualquier caso, y empresas prestadoras que deberán haber suscrito con Adif el correspondiente acuerdo o contrato sobre disponibilidad de espacios y, en su caso, de las instalaciones o medios cuya utilización le hubiera solicitado al mismo. El objeto social de la empresa prestadora deberá abarcar la realización de los citados servicios; sin embargo, las EEFF y otros Candidatos titulares de material rodante que no cumplan este requisito podrán realizar para sí los referidos servicios en régimen de autoprestación, directamente o a través de terceros, siempre que ha-

yan suscrito con Adif el correspondiente acuerdo o contrato sobre disponibilidad de espacios y, en su caso, de las instalaciones o medios cuya utilización le hubieran solicitado.

El uso de los espacios, instalaciones y medios disponibles en las áreas de las zonas de servicio ferroviario administradas por Adif, para la prestación de Servicios Auxiliares por parte de Empresas prestadoras, se regulará a través del correspondiente contrato de disponibilidad entre las partes, en el que figurarán, entre otros extremos, el objeto, la forma y temporalidad de la utilización de dichos medios, la duración del contrato y su precio.

Lo dispuesto en los apartados anteriores no será de aplicación a las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada que complementan la REFIG y que no se encuentren situadas en las zonas de servicio ferroviario de la misma.

En el anexo D se enumeran y describen los Servicios Auxiliares y las condiciones de prestación de los mismos.

# Capítulo 6

Régimen Económico y Tributario





## 6.1 Principios de Tarificación

Estos principios se sustentan en las siguientes figuras:

- Tasas Ferroviarias y Cánones.
- Tarifas por Prestación de Servicios Adicionales y Complementarios.

La regulación de los cánones ferroviarios que se devengan a favor de Adif por la utilización de las infraestructuras se establece en la Ley del Sector Ferroviario, fijándose mediante la Orden FOM 898/2005, de conformidad con el Art. 77.1 de dicha Ley, las cuantías resultantes de la aplicación de los elementos y los criterios cuantificadores de los cánones por utilización de las infraestructuras Ferroviarias. La prestación de los Servicios ferroviarios Adicionales y Complementarios, está sujeta al pago de tarifas, que tienen el carácter de precios privados.

La prestación de los Servicios ferroviarios Auxiliares está sujeta a precios libremente acordados entre las partes.

## 6.2 Tasas Ferroviarias y Cánones

### 6.2.1. Tasas

Las Tasas ferroviarias satisfacen los hechos imponibles relacionados con la prestación de servicios ferroviarios regulados en la Orden Ministerial vigente. A continuación se detallan las principales Tasas Ferroviarias.

#### 6.2.1.1 Tasa de Seguridad en el Transporte de Viajeros

Afecta a la prestación del servicio de vigilancia y control de acceso, tanto en viajeros como de equipajes, a las estaciones y demás recintos ferroviarios de Adif.



### 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

#### 6.2.1.2 Otras Tasas

Constituye el hecho imponible de dichas 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 (Art. 69 de la LSF).
- Certificación de centros de material rodante (Art. 35 de la Orden FOM/233/2006).
- Expedición de títulos al personal ferroviario (Art. 69 de la LSF).
- Expedición de Licencia (Art. 61 de la LSF).
- Ampliación, renovación o revisión de Licencia o de Certificado de Seguridad (Art. 61 de la LSF).

### 6.2.2. Cánones

Los Cánones ferroviarios son las tasas que Adif recibe de las EEFF por utilización de las infraestructuras de su titularidad o las que estén adscritas a él.

La LSF, en sus Títulos V y VI, establece un Canon por utilización de líneas ferroviarias integrantes de la REFIG, a aplicar con ocasión de la utilización de la infraestructura ferroviaria y de la Adjudicación de la Capacidad de Red necesaria para la prestación de los distintos servicios ferroviarios, y por la utilización de estaciones y otras instalaciones ferroviarias (Art. 74 y Art. 75 de la LSF).

En cuanto al establecimiento de las cuantías resultantes de la aplicación de los elementos y criterios referidos en los artículos 74 y 75 de la LSF, éstas han sido fijadas, tal y como prescribe la propia LSF, median-

te la Orden Ministerial 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, modificada por la Orden FOM 3852/2007, de 20 de diciembre.

A continuación se detallan los principales Cánones:

#### 6.2.2.1 Canon por Utilización de las Líneas Ferroviarias Integrantes de la REFIG

Serán sujetos pasivos del Canon las EEFF que utilicen la REFIG, 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 EEFF, obtengan Adjudicación de Capacidad.

Constituye el hecho imponible del Canon la utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la REFIG, así como la prestación de servicios inherentes a dicha utilización, en las siguientes modalidades:

#### Canon por Acceso (Modalidad A)

El Canon por Acceso regula el derecho de utilización con carácter general de la REFIG 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 Adif, el Canon se liquidará con la primera adjudicación que reciba dentro de dicho horario.

Las cuantías del Canon se establecen en la tabla siguiente, y se determinan en función de la declaración de actividad realizada por el sujeto pasivo de acuerdo con el nivel de tráfico previsto.

#### Canon por Acceso (Modalidad A)

Nivel	Volumen de Tráfico	€/ Año
N1	≤1 millón de Tren-Km. / año	64.952,29
N2. A	>1 y ≤ 5 millones de Tren- Km. / año	162.380,74
N2. B	>5 y ≤10 millones de Tren- Km. / año	357.237,64
N3. A	>10 y ≤15 millones de Tren- Km. / año	746.951,42
N3. B	>15 millones de Tren- Km. / año	1.526.378,97

### 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 considerará la hora de parada en la estación anterior.

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			
		V1	V2	M	P
		€/Tren-Km. reservado			
Punta	A1	3,69	2,26	-	0,92
	A2	3,59	2,16	-	0,83
	(*) B1	3,04	0,55	0,33	0,06
	C1	-	0,20	0,33	-
Normal	A1	2,37	1,13	-	0,92
	A2	2,26	1,08	-	0,83
	(*) B1	0,20	0,20	0,05	0,06
	C1	-	0,20	0,05	-
Valle	A1	0,83	0,75	-	0,92
	A2	0,75	0,70	-	0,83
	(*) B1	-	0,10	0,05	0,06
	C1	-	0,10	0,05	-

(\*) A los servicios de transporte ferroviario de viajeros sobre el Corredor Mediterráneo con trayectos inferiores a 80 Km., les será de aplicación la cuantía establecida para estos servicios sobre las líneas Tipo C1.

Los servicios de pruebas (P) que se realicen para la validación o certificación de la infraestructura ferroviaria y/o de la integración entre ésta y el material rodante no se sujetan a ningún Canon de los considerados en la presente DR.

En las "Tablas de Referencia" de este capítulo, se encuentran clasificadas las líneas en función de su tipo en la Tabla 1, en función de las características de los servicios y tipos de tren en la Tabla 2 y los periodos horarios en la Tabla 3.

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.

### 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 efectiva-

mente 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.

En las "Tablas de Referencia" de este Capítulo, se encuentran clasificados los tipos de línea y servicios (Tablas 1 y 2).

#### Canon por Circulación (Modalidad C)

Tipo Línea	Tipo de Servicio				
	V1	V2	M	P	
		€/Tren-Km. circulado			
A1	2,16	0,83	-	-	
A2	2,06	0,75	-	-	
B1	0,65	0,06	0,06	-	
C1	-	0,06	0,06	-	

### Canon por Tráfico (Modalidad D)

El Canon por Tráfico grava el tráfico producido sobre la infraestructura ferroviaria.

Las cuantías del Canon se establecerán en función del valor económico de los servicios comerciales de transporte ferroviario prestado, medido en términos de la Capacidad ofertada, pudiéndose distinguir por hora y día y tipo de línea.

Las EEFF declararán, sobre la base de plazas de los vehículos y comprobadas por Adif, las plazas -kilómetro que corresponde aplicar a cada servicio.

A efectos de la determinación del periodo horario de aplicación, se considerará la hora de parada en la estación anterior.

Canon por Tráfico (Modalidad D)			
Tipo Línea	Periodo Horario		
	Punta	Normal	Valle
	€/ 100 plazas-km		
A1	1,36	0,75	-
A2	1,28	0,70	-
B1	-	-	-
C1	-	-	-

Se tomarán en consideración los datos registrados en la aplicación informática de Adif a efectos de determinación de la utilización efectiva de Capacidades.

Esta modalidad sólo se aplica a los servicios tipo V1 definidos en la Tabla 2 de las "Tablas de Referencia".

En el Apartado 6.2.6 "Tablas de Referencia" de este Capítulo, se encuentran clasificados los tipos de línea y periodos horarios, en las Tablas 1 y 3.

**6.2.2.2 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 REFIG, 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 Adif.

### 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 EEFF.

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*	Trayecto			
	A	B	C	D
	€/ Viajero			
1	0,85	0,46	0,20	0,08
2	0,53	0,33	0,15	0,06
3	0,04	0,04	0,04	0,02

Las Estaciones se encuentran clasificadas por categorías en la Tabla 4, Apartado 6.2.6.

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



### 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 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 6.2.6.

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 Adif decida la permanencia del tren en la vía de estacionamiento.

#### Canon por el Estacionamiento y Utilización de Andenes en las Estaciones (Modalidad B)

Categoría*	Estacionamiento		
	A	B	C
	€/ Tren		
1	2,16	3,24	4,32
2	1,08	1,63	2,16
3	-	-	-

\* Las Estaciones se encuentran clasificadas por categorías en la Tabla 4 del Apartado 6.2.6.

#### Tipo de Estacionamiento

A	Por cada 5 min. adicionales o fracción entre 15 min. y 45 min.
B	Por cada 5 min. adicionales o fracción entre 45 min. y 120 min.
C	Por cada 5 min. adicionales o fracción a partir de los 120 min.

### 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	108,25 €
-------------------------	----------

### 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 y del tiempo de ocupación de la vía.

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 6.2.6.

#### Canon por Utilización de Vías de Apartado (Modalidad D)

Tipo de Línea	Estacionamiento			
	a	b	c	d
	€/ Tren			
A	15,63	2,06	3,04	38,97
B - C	-	-	-	-

En la Tabla 1 de las "Tablas de Referencia", apartado 6.2.6, se encuentran clasificadas las Líneas por Tipo.

#### 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 y se determina en función de la superficie ocupada y del tipo de terreno en que éste se realiza.

En todo caso, para lo no contemplado en este Capítulo, se estará a lo dispuesto en la LSF 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.

#### Canon por la Prestación de Servicios que Precisen de Autorización para la Utilización del Dominio Público Ferroviario (Modalidad E)

Zona de dominio público	€/ m <sup>2</sup> - mes
Terreno urbanizado	0,65
Terreno NO urbanizado	0,55

### 6.2.3 Modificación de las Tasas Ferroviarias y Cánones

La modificación de las Tasas y Cánones incluidos en la presente DR se realizará con arreglo a los siguientes mecanismos:

Las cuantías de las tasas y cánones podrán ser actualizadas o modificadas a través de las Leyes de Presupuestos Generales del Estado o, en su caso, mediante Orden Ministerial. Asimismo, solo podrán modificarse mediante Ley el número o la identidad de los elementos y criterios de cuantificación, sobre los cuales se determinen las cuotas exigibles, en cada una de las modalidades a las que se alude en el Art. 74.3 de la LSF.

Publicado Real Decreto Ley 20/2011, de 30 de diciembre, de medidas urgentes en materia presupuestaria, tributaria y financiera para la corrección del déficit público (BOE de 31 de diciembre de 2011), por el que se produce la prórroga general de la Ley 39/2010, de 22 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2011 a partir del 1 de enero de 2012, salvo en aquellos créditos correspondientes a actuaciones que terminen en el año 2011 o para obligaciones que se extingan en el mismo año. Consecuentemente se mantienen tanto la Tasa de Seguridad en el Transporte de Viajeros como los Cánones Ferroviarios vigentes en 2011, salvo que se modifiquen por la Ley de Presupuestos Generales del Estado 2012.

### 6.2.4 Forma de Pago de las Tasas Ferroviarias y Cánones

Las Tasas de Seguridad, que deberán estar incluidas en el precio del transporte, se recaudarán por parte de las EEFF y se ingresarán en el patrimonio de Adif (Art. 67 LSF).

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 Ministerial por la que se fijan las cuantías de los Cánones Ferroviarios, que aprueba los modelos de liquidación y regula los plazos y medios para hacer efectivo el ingreso de las cuantías exigibles (Orden FOM 898/2005, de 8 de abril, por la que se fijan los cánones ferroviarios establecidos en los Art. 74 y 75 LSF). El ingreso de los Cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias debe ser efectuado por la EEFF o Candidatos Habilitados, una vez hayan recibido la notificación de pago correspondiente, en los términos, plazos y demás condiciones indicadas en la DR y 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.

### 6.2.5. Sistema de Incentivos (Performance Scheme)

Adif pretende fidelizar a las EEFF que presentan un alto grado de cumplimiento en la capacidad de infraestructura asignada. Asimismo, la Directiva 2001/14/CE, en su Art. 11, prevé la posibilidad de que a través de un sistema de incentivos se potencie la reducción al mínimo de las incidencias y con ello se mejore el funcionamiento de la Red ferroviaria. Dicho sistema podrá incluir

la imposición de penalizaciones por acciones que perturben el funcionamiento de la Red o en la concesión de indemnizaciones a las empresas que las sufran.

### 6.2.6 Tablas de Referencia para la Aplicación de Cánones

Actualizadas por la Orden FOM/3417/2011, de 1 de diciembre, dictada en cumplimiento de los criterios establecidos por la Orden FOM/3852/2007, de 20 de diciembre, que modificó los anexos de la Orden FOM/898/2005, de 8 de abril, por la que se fijan las cuantías de los Cánones Ferroviarios.

Tabla 1 Clasificación de las Líneas Ferroviarias		
Tipo	Líneas	
A	A.1	Madrid - Barcelona (ancho UIC) Córdoba - Málaga (ancho UIC) Madrid - Valladolid (ancho UIC) Madrid - Albacete (ancho UIC) Madrid - Valencia (ancho UIC) Mollet-Girona y Figueres Vilafant-límite con el tramo internacional (1) Ourense-Santiago de Compostela (ancho ibérico) (2)
	A.2	Madrid - Sevilla (ancho UIC) Tramo La Sagra - Toledo (ancho UIC) Zaragoza Delicias - Huesca (ancho UIC)
B	B.1	Corredor Mediterráneo (3)
C	C.1	Resto de líneas

(1) Hasta que no entre en explotación la totalidad de la línea en ancho UIC y doble vía desde Barcelona al tramo internacional, estos tramos serán considerados de tipo A.2.

(2) Nuevo trazado, de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia: Tipo A, subtipo A.1. No obstante, hasta que no entre en explotación en ancho UIC la totalidad de la citada línea, este tramo será considerado de tipo A.2.

(3) A los efectos de esta clasificación el corredor Mediterráneo se define como el tramo comprendido entre Valencia y Tarragona.

Tabla 2 Servicios Ferroviarios y Tipos de Tren		
Clase	Tipo	Características
Viajeros	V1	Velocidad punta igual o superior a 260 km/h
Viajeros	V2	Velocidad punta inferior a 260 km/h
Mercancías	M	-
Pruebas	P	-

- Se entiende por velocidad punta la velocidad máxima efectiva en el servicio correspondiente.
- Se entiende por servicios de pruebas la circulación de trenes que se realicen para la adecuación y calibración de vehículos nuevos o existentes, que necesiten autorización de puesta en servicio o de circulación, así como para la calibración de alguno de sus componentes.

Tabla 3 Periodos Horarios		
Período	Tramo Horario	
	Inicio	Fin
Valle	0:00	6:59
Punta	7:00	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 y festivos. Los tramos horarios de dicho periodo en estos días se consideran periodo normal.
- A los efectos de la determinación del periodo, se tomarán en consideración las paradas que realice el tren en estaciones. Así, en un punto determinado del recorrido se aplicará el periodo correspondiente a la hora en la que paró en la estación anterior.
- No obstante lo anterior, para determinar que un servicio de cercanías se produce dentro de uno de los periodos clasificados en estas tablas será preciso que más del cincuenta por ciento del tiempo de duración del mismo tenga lugar dentro de dicho periodo.
- Asimismo, en los servicios de mercancías sólo será de aplicación el periodo punta en la distancia de los 100 kilómetros anteriores a los núcleos urbanos de Madrid, Barcelona, Valencia y Bilbao. Al resto de kilómetros del trayecto les será de aplicación, según corresponda, el periodo normal o valle.

Tabla 4 Clasificación de Estaciones		
<b>Categoría 1</b>		
Madrid-Puerta de Atocha	Córdoba-Central	Valladolid-Campo Grande AV
Madrid-Chamartín AV	Lleida-Pirineus	Zaragoza-Delicias
Barcelona-Sants	Málaga-María Zambrano AV	Albacete Los Llanos
Valencia Joaquín Sorolla	Sevilla- Santa Justa	Camp de Tarragona
<b>Categoría 2</b>		
A Coruña	Guadalajara-Yebes	Requena-Utiel
Alacant-Terminal	Huelva-Término	Reus
Alcázar de San Juan	Huesca	Ripoll
Algeciras	Irún	Ronda
Almería	Jaén	Salamanca
Antequera-Santa Ana	Jerez de la Frontera	Salou
Ávila	L'Aldea-Amposta	San Sebastián / Donostia
Badajoz	Lebrija	Santander
Barcelona-Estació de França	León	Santiago de Compostela
Barcelona-Passeig de Gracia	Linares-Baeza	Segovia
Benicarló-Peñíscola	Llança	Segovia-Guomar
Bilbao-Abando Indalecio Prieto	Logroño	Sils
Bobadilla	Lorca-Sutullena	Soria
Burgos	Lugo	Tarragona
Cáceres	Madrid-Atocha Cercanías	Teruel
Cádiz	Madrid-Chamartín	Toledo
Calatayud	Málaga-María Zambrano	Torellò
Caldes de Malavella	Medina del Campo	Torredembarra
Cambrils	Mérida	Tortosa
Cartagena	Miranda de Ebro	Tudela de Navarra
Castelló de la Plana	Monforte de Lemos	Valencia-Cabanyal
Ciudad Real	Murcia del Carmen	Valencia-Estació del Nord
Cuenca	Ourense	Valladolid-Campo Grande
Cuenca Fernando Zóbel	Oviedo	Vigo Guixar
Ferrol	Palencia	Vilagarcía de Arousa
Figueres	Pamplona	Villena
Figueres-Vilafant (1)	Ponferrada	Vinaròs
Flaçà	Pontevedra	Vitoria / Gasteiz
Gijón	Portbou	Zamora
Girona	Puente Genil-Herrera	
Granada	Puertollano	
(1) Hasta que no entre en explotación la totalidad de la línea en ancho UIC y doble vía desde Barcelona al tramo internacional, esta estación será considerada de categoría 3.		
<b>Categoría 3 Estaciones No Incluidas En Categoría 1 Y 2</b>		

**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.

## 6.3

### Tarifas Provisionales 2012 por la Prestación de Servicios Adicionales y Complementarios.

#### 6.3.1. Introducción

Por Resolución de 14 de diciembre de 2011, de la Secretaría de Estado de Plani-

ficación e Infraestructuras, se publica la aprobación de la propuesta de tarifas provisionales por la prestación de servicios Adicionales y Complementarios 2012 por la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif. (BOE núm.313, de 29 de diciembre de 2011).

#### 6.3.2 Régimen Jurídico y Determinación de las Tarifas por la Prestación de Servicios Adicionales y Complementarios.

La prestación de los Servicios Adicionales y Complementarios estará sujeta al pago de Tarifas, que tendrán el carácter de precios privados. Según el Art. 79 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector

Ferrovioario, 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. No se devengarán tarifas ni precios por las actividades y servicios sujetos al pago de los cánones ferroviarios regulados en la LSF.

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, serán abonados 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.

El Ministerio de Fomento podrá establecer, por motivos de interés general relativos a los objetivos de la política social,

exoneraciones o aminoraciones en las Tarifas en vigor de los servicios prestados por el administrador de infraestructuras ferroviarias, compensando a este último, si procede, por la disminución de ingresos que se derive de la aplicación de las mismas.

La Ley del Sector Ferroviario ha sido modificada por el artículo 24 de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación

a la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (Ley Omnibus), norma esta última por la que se ha transpuesto la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre, relativa a los servicios en el mercado interior.

En concreto, el artículo 24 de la citada Ley 25/2009, de 22 de diciembre, ha dotado de una nueva redacción a los artículos 21, 40, 41, 78 y 79 de la Ley del Sector Ferroviario, añadido a su texto una nueva disposición transitoria séptima y

modificado el Anexo de la misma. Estas modificaciones afectan a la regulación de la prestación de los servicios adicionales, complementarios y auxiliares en el Sector Ferroviario, que ahora se liberalizan en gran medida suprimiendo trámites y reduciendo cargas administrativas. Asimismo, la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, en su Disposición Final vigésima tercera, ha modificado parcialmente la redacción del artículo 40 de la Ley del Sector Ferroviario.

Esta modificación de la Ley del Sector Ferroviario obliga a adaptar las disposiciones reglamentarias afectadas por los cambios producidos en la Ley sectorial ferroviaria antes citada. Dichas disposiciones son el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, que se modifica por el Real Decreto 100/2010, de 5 de febrero, y el Estatuto de Adif, aprobado por Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, que ha sido modificado por Real Decreto 458/2010, de 16 de abril. En ambos casos, las modificaciones afectan a los preceptos referidos a los servicios adicionales, complementarios y auxiliares.

### 6.3.3 Condiciones de la Prestación de los Servicios Adicionales y Complementarios.

Adif presta los servicios con arreglo a las condiciones establecidas en las descripciones de los mismos, (ver Apartado 5.3.) garantizando la seguridad, eficacia y calidad del servicio, aportando los medios y el personal habilitado para su ejecución. En este sentido, Adif consciente de la trascendencia y repercusión de la prestación de los servicios en la actividad de las EEFF, establece mecanismos para identificar los niveles de calidad de los servicios aportados, y acomete procesos de mejora conti-

nua en orden a aumentar la eficiencia de la prestación y los parámetros de calidad correspondientes.

Dicha prestación se realizará en las estaciones e instalaciones logísticas de mercancías que se incluyen en este documento, y asimismo en otras instalaciones de Adif que el interesado podrá conocer previa consulta a la Dirección de Servicios Logísticos de Adif. La relación de Instalaciones Logísticas Principales de mercancías que ofertan sus servicios a las EEFF se recoge en el Apartado 3.7.1. Asimismo se encontrarán disponibles en la web de Adif, [www.adif.es](http://www.adif.es), los Horarios de Servicios de dichas Instalaciones.

Las condiciones particulares para la prestación del servicio y su normativa general aplicable, serán accesibles a cualquier usuario de los servicios que lo solicite, tanto en las instalaciones de Adif, como mediante su remisión en formato electrónico. 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.

### 6.3.4 Ámbito de Aplicación.

Las Tarifas Provisionales contenidas en el presente documento sólo serán de aplicación para los Servicios Adicionales y Complementarios que se presten en la Red Ferroviaria de Interés General (REFIG) y las áreas de las zonas de servicio ferroviario, que sean administrados por Adif.

### 6.3.5. Tablas de Tarifas de Servicios Adicionales y Complementarios 2012

Tarifas - Servicios Adicionales			
		UNIDAD DE FACTURACIÓN	TARIFA Año 2012
SA-1	ACCESO DE TRENES A INSTALACIONES		
	A instalaciones	TREN	0,00 €
SA-2	EXPEDICIÓN DE TRENES DESDE INSTALACIONES		
	Desde instalaciones	TREN	0,00 €

Tarifas - Servicios Complementarios			
		UNIDAD DE FACTURACIÓN	TARIFA Año 2012
SC-1	OPERACIONES SOBRE EL MATERIAL ASOCIADAS AL ACCESO O EXPEDICIÓN DE TRENES	SERVICIO	36,55 €
SC-2 A	OPERACIONES DE ACCESO A INSTALACIONES EXTERIORES SIN VEHÍCULO DE MANIOBRAS		
	Distancia entre 0 - 5 km	SERVICIO	15,00 €
	Entre 5 - 15 km	SERVICIO	41,50 €
	Entre 15 - 30 km	SERVICIO	86,50 €
	Entre 30 - 60 km	SERVICIO	196,50 €
	Más de 60 Km. (Importe correspondiente a 30 - 60 Km. más una cantidad fija por Km. adicional)	SERVICIO	2,25 €/km
SC-2 B	MANIOBRAS DE POSICIONAMIENTO EN INSTALACIONES LOGÍSTICAS DE LAS INSTALACIONES PRINCIPALES		
	Entrega / Recogida Sin Vehículo de Maniobras	MANIOBRA	24,00€
	Entrega / Recogida Con Vehículo de Maniobras	MANIOBRA	115,20€
SC-3 A	OPERACIONES DE ACCESO A INSTALACIONES EXTERIORES CON VEHÍCULO DE MANIOBRAS		
	Distancia entre 0 - 5 km	SERVICIO	74,00 €
	Entre 5 - 15 km	SERVICIO	179,00 €
	Entre 15 - 30 km	SERVICIO	352,00 €
	Más de 30 Km. (Importe correspondiente a 15 - 30 Km. más una cantidad fija por Km. adicional)	SERVICIO	8,60 €/km



### Tarifas – Servicios Complementarios

	UNIDAD DE FACTURACIÓN	TARIFA Año 2012
<b>SC- 3 B MANIOBRAS DE ENTREGA Y / O RECOGIDA EN OTRAS INSTALACIONES</b>		
Entrega /Recogida s/ vehículo Tramo I. (0 - 10 km)	MANIOBRA	39,50 €
Entrega /Recogida s/ vehículo Tramo II. (+ de 10 km)	MANIOBRA	51,20 €
Entrega /Recogida c/ vehículo Tramo I. (0 - 10 km)	MANIOBRA	148,20 €
Entrega /Recogida c/ vehículo Tramo II. (+ de 10 km)	MANIOBRA	242,00 €
<b>SC- 4 A MANIOBRAS EN INSTALACIONES SIN VEHÍCULO DE MANIOBRAS</b>		
Tren maniobrado por instalación (no destino)		91,45 €
<b>SC- 4 B MANIOBRAS DE FORMACIÓN / SELECCIÓN SIN VEHÍCULO DE MANIOBRAS</b>		
Tren / Composición maniobrado	MANIOBRA	24,00 €
Suplemento vagón maniobrado	VAGÓN	4,75 €
<b>SC-5 A MANIOBRAS EN INSTALACIONES CON VEHÍCULO DE MANIOBRAS</b>		
Tren maniobrado por instalación (no destino)		278,00 €
<b>SC- 5 B MANIOBRAS DE FORMACIÓN / SELECCIÓN CON VEHÍCULO DE MANIOBRAS</b>		
Tren / Composición maniobrado	MANIOBRA	115,20 €
Suplemento vagón maniobrado	VAGÓN	9,20 €
<b>SC-6 MANIPULACIÓN DE UNIDADES DE TRANSPORTE INTERMODAL</b>		
UTI, entre 0 y 2 días de tránsito por la Instalación	UTI	21,00 €
UTI, hasta 7 días de tránsito por la Instalación	UTI	38,00 €
Exceso sobre 7 días de tránsito por la Instalación	UTI/DIA	6,00 €
Manipulación adicional por más de 7 días de tránsito	UTI	21,00 €

### Tarifas – Servicios Complementarios

	UNIDAD DE FACTURACIÓN	TARIFA Año 2012
<b>SC-7 SUMINISTRO DE LA CORRIENTE DE TRACCIÓN</b>		
Líneas de Alta Velocidad	SERVICIO	Coste Real
Resto de líneas:		
Cercanías - unidades eléctricas	Miles de TKB	7,464246 €
Media distancia - electrotrenes	Miles de TKB	2,297667 €
Media distancia - unidades eléctricas	Miles de TKB	2,297667 €
Larga distancia - trenes convencionales	Miles de TKB	2,955819 €
Larga distancia - tipo Euromed	Miles de TKB	2,843521 €
Larga distancia - tipo Alaris	Miles de TKB	2,843521 €
Larga distancia - locomotoras aisladas	Miles de TKB	2,955819 €
Larga distancia - electrotrenes	Miles de TKB	2,843521 €
Mercancías - trenes convencionales	Miles de TKB	2,368951 €
Mercancías - locomotoras aisladas	Miles de TKB	2,368951 €
Coste de gestión (importe sobre el total de Megavatios 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.		
<b>SC-8 SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE</b>		
Combustible	LITRO	Coste Real
Coste de gestión (importe sobre el total de litros de producto suministrado)	LITRO	0,021 €/litro
Coste de dispensación	LITRO	0,0194€/litro
Los importes resultantes, tanto de los costes de combustible, de gestión y de dispensación, se ajustarán al final del ejercicio de acuerdo con los gastos realmente incurridos en cada uno de los componentes.		
<b>SC-9 TRANSPORTES EXCEPCIONALES</b>		
Acompañamiento y asistencia al transporte	SERVICIO CONTRATADO	60,00€/ h /agente
Servicios contratados de apoyo y seguridad	SERVICIO CONTRATADO	Tipo de Transporte

### 6.3.6 Aprobación y Vigencia de las Tarifas por la Prestación de Servicios Adicionales y Complementarios.

El artículo 79 de la Ley del Sector Ferroviario, según la redacción dada al mismo por el artículo 24 de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre (Ley Ómnibus), establece que:

En ejecución de lo anterior, se han publicado por Resolución de 14 de diciembre de 2011, de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras, las tarifas provisionales por la prestación de servicios Adicionales y Complementarios 2012 por la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, **Adif** (BOE núm.313, de 29 de diciembre de 2011), que se incluyen en el presente



- La Tarifas de los Servicios Adicionales serán aprobadas por el Ministerio de Fomento a propuesta de **Adif**, y se incluirán en la Declaración sobre la Red. Dicha propuesta no tendrá carácter vinculante para el Ministerio de Fomento.

- Las Tarifas de los Servicios Complementarios prestados en la REFIG y en las áreas de sus zonas de servicio ferroviario administradas por **Adif** serán aprobadas, con independencia de quien sea su prestador, por el Ministerio de Fomento a propuesta de **Adif**. Su cuantía deberá figurar en la Declaración sobre la Red.

documento, cuyo periodo de vigencia se extenderá desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2012, o hasta la publicación de unas nuevas Tarifas Provisionales. No obstante, si durante el periodo de aplicación de estas Tarifas Provisionales, el Ministerio de Fomento aprobara el Marco General Tarifario, de acuerdo con lo recogido en la disposición adicional única del Real Decreto 100/2010, de 5 de febrero, por el que se modifica el Real Decreto 2387/2004, de

30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, éstas perderán su vigencia, siendo sustituidas por las tarifas definitivas que se aprueben con arreglo al mismo.

### 6.3.7. Facturación Tarifas por Prestación de Servicios Adicionales y 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 que haya solicitado los servicios a **Adif**.

Los certificados acreditativos del impago de las facturas giradas por **Adif**, que deberán ser notificados al obligado al pago, tendrán la consideración de títulos ejecutivos,

conforme a lo dispuesto en el Art. 517 de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil. La acción para exigir el pago de las tarifas por servicios prestados directamente por **Adif** prescribirá a los cinco años desde la prestación del servicio.

**Adif** 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** 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 a que se refiere este Capítulo.

En relación a la forma de pago de Tasas y Cánones consultar el Apartado 6.2.4.

# Anexos





## Anexo A

Horario de Servicio  
2011/2012 y 2012/2013

## Anexo B

Catálogo de Surcos Internacionales

## Anexo C

Modelos de Solicitud de Capacidad

## Anexo D

Servicios Auxiliares

## Anexo E

Organigrama del Ministerio de Fomento

## Anexo F

Documentación de Referencia

## Anexo G

Glosario: Acrónimos y Definiciones

## Anexo H

Mapas de la Red Gestionada por Adif

# Anexo A

## Horario de Servicio 2011/2012 y 2012/2013

Actualizado en [www.adif.es](http://www.adif.es)

- El domingo 11 de diciembre de 2011 comenzó el Horario de Servicio del año 2012, el cual finaliza el sábado 8 de diciembre de 2012
- El domingo, 9 de diciembre de 2012 comienza un nuevo Horario de Servicio, el

cual finalizará el sábado 14 de diciembre de 2013.

- El Horario de Servicio marca los plazos efectivos que se deben cumplir durante los procedimientos de Adjudicación de Capacidad conforme la LSF y Orden FOM 897/2005, descritos en el Capítulo 4 de la presente DR.

2012					
Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio
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	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	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30
Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

2013					
Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio
L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	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
Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	L M X J V S D 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

### Principales Hitos

Horario de Servicio 2011/2012	Calendario Ajuste Concertado		Ajustes Mensuales	
	2012	2013	2012	2013
09-dic-12 Inicio Horario de Servicio 2012/13	10-jun-12 Ajuste concertado	09-jun-13	05-feb-12	03-feb-13
09-abr-12 Solicitudes Internacionales	06-feb-12 Solicitudes	11-feb-13	04-mar-12	03-mar-13
11-jun-12 Solicitudes Nacionales	05-mar-12 Asignación provisional de capacidad	11-mar-13	01-abr-12	07-abr-13
10-sep-12 Asignación provisional de capacidad	09-abr-12 Asignación definitiva de capacidad	08-abr-13	06-may-12	05-may-13
14-oct-12 Asignación definitiva de capacidad			05-ago-12	04-ago-13
30-oct-12 Comunicación del anuncio de trenes	14-may-12 Comunicación del anuncio de trenes	06-may-13	02-sep-12	01-sep-13
			07-oct-12	06-oct-13
			04-nov-12	03-nov-13

Nota. Se podrán designar otras fechas para Ajustes Concertados cuando entren en funcionamiento nuevas infraestructuras. Se comunicarán dichas fechas con la antelación oportuna.



# Anexo B

## Catálogo de Surcos Internacionales

### Surcos del Corredor Tarragona – Portbou

Nº de Surco	Tarragona	Castellbisbal	Portbou	Conexiones
86852/3	03h55	05h10	08h00	Vintimiglia, Metz, Angola- Antwerpen
Nº de Surco	Conexiones	Portbou	Castellbisbal	Tarragona
86584/5	Vintimiglia, Metz, Angola- Antwerpen	12h45	15h42	17h12

### Surcos del Corredor Irún – Fuentes de Oñoro

Nº de Surco	Irún	Valladolid	Vilar Formoso	Conexiones
43800/1	11h03	17h07	21h04	Lisboa/Oporto
Nº de Surco	Conexiones	Vilar Formoso	Valladolid	Irún
43802/3	Lisboa/Oporto	22h40	03h21	09h51

### Surcos del Corredor Barcelona – Figueres Vilafant

Nº de Surco	Barna	Figueres-Vilafant	Límite TP Ferro	Conexiones
86887/6	00h05	03h07	03h22	Perpignan
86889/8	01h42	04h44	04h59	Perpignan
86891/0	04h20	07h21	07h52	Perpignan

### Surcos del Corredor Figueres Vilafant – Barcelona

Nº de Surco	Conexiones	Límite TP Ferro	Figueres-Vilafant	Barna C. Tunis
86880/1	Perpignan	14h35	14h40	19h20
86882/3	Perpignan	23h20	23h25	03h00
86884/5	Perpignan	00h41	00h46	04h00

# Anexo C

## Modelos de Solicitud de Capacidad

### Modelo de Solicitud de Capacidad Nacional

Se encuentra disponible en [www.adif.es](http://www.adif.es)



Candidato o Representante _____	Fecha de Petición: _____
Domicilio (a efectos de notificaciones): _____	Fecha de Aceptación: _____
Registro Especial Ferroviario _____	Nº. 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 Internacional

Se encuentra disponible en <http://www.rne.eu>

# Anexo D

## Servicios Auxiliares



### 1. Definición

Son Servicios Auxiliares los que las EEFF pueden solicitar a Adif o a otros prestadores, sin que Adif esté obligado a prestarlos. Entre estos servicios se incluyen:

- El acceso a la red de telecomunicación.
- El suministro de información complementaria.

La prestación de Servicios Auxiliares en la REFIG y las áreas de sus zonas de servicio administradas por Adif se efectuará en régimen de Derecho privado, sin que sea precisa autorización previa alguna de la administración ferroviaria y sin que sea obligatoria dicha prestación.

El uso de los espacios, instalaciones y medios disponibles en las áreas de las zonas de servicio ferroviario administradas por Adif, para la prestación de Servicios Auxiliares por parte de Empresas prestadoras, se regulará a través del correspondiente contrato de disponibilidad entre las partes, en el que figurarán entre otros extremos, el objeto, la forma y temporalidad de la utilización de dichos medios, la duración del contrato y su precio.

### 2. Condiciones de la Prestación de los Servicios

Los Servicios Auxiliares se prestarán en las estaciones e Instalaciones Logísticas Principales de mercancías que se incluyan en

la Declaración sobre la Red, y asimismo en otras instalaciones administradas por Adif que el interesado podrá conocer previa consulta a la Dirección de Adif prestadora del correspondiente servicio.

La relación de Instalaciones Logísticas Principales de mercancías que ofertan sus servicios a las Empresas Ferroviarias se recogen en el Capítulo 3 del presente documento.

Adif 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.

### 3. Oferta de Servicios

La oferta de servicios contemplada en este anexo es meramente enunciativa y no limitativa, por lo que las Empresas Ferroviarias y otros Candidatos podrán solicitar de Adif el estudio y valoración económica de las necesidades que pudieran tener y que no estuvieran expresamente contempladas en dicho documento. Asimismo se encuentra recogida en el catálogo de servicios publicado en la página web [www.adif.es](http://www.adif.es).

Los Servicios Auxiliares que a continuación se citan, a título enunciativo y no limitativo, podrán ser prestados por Adif mediante solicitud expresa, sin que Adif esté obligado a prestarlos:

Facturación comercial
Pesaje de vagones
Suministro de arena
Transbordo de carga completa en las instalaciones de Adif
Almacenaje de unidades de transporte intermodal
Planificación de acarreo e información al Cliente
Apoyo a la admisión / envío de trenes y / o circulaciones en régimen de maniobras a / desde Instalaciones
Modificaciones y / o Adaptaciones de la Infraestructura Ferroviaria para Transportes Excepcionales
Alquiler de medios
Utilización de zonas de operaciones para carga/descarga
Apertura extraordinaria de Instalaciones Logísticas
Movimiento de material ferroviario con tractor
Alquiler de espacios para el estacionamiento de vehículos de carretera
Servicios de agencia
Utilización de instalaciones logísticas
Manipulación de mercancías
Almacenaje y removido de mercancías
Prestación de servicios a trenes en instalaciones de Adif
Prestación de servicios en instalaciones no Adif
Limpieza de locomotoras
Apertura y cierre de compuertas de vagones/UTI's
Precintaje de contenedores
Servicio de logística de almacenaje de mercancías
Movimiento de UTI's
Depot de UTI's vacías

Podrán ser objeto de este tipo de Servicios Auxiliares, otras prestaciones que,

sin estar expresamente relacionadas, pudieran convenirse entre las partes.

#### 4. Fijación de los Precios

La prestación de los Servicios Auxiliares por parte de Adif, estará sujeta a precios específicos a convenir en cada caso por

esta entidad y las empresas solicitantes de dichos servicios.

#### 5. Descripción de los Servicios Auxiliares

SX-1	FACTURACIÓN COMERCIAL
DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en cumplimentar: <ul style="list-style-type: none"> <li>• La documentación necesaria para la facturación comercial de vagones y UTI's (Carta de Porte).</li> <li>• La documentación necesaria para la facturación de los servicios de almacenaje, movimientos de grúa y acarreo ligados a la Carta de Porte.</li> </ul>
OPERACIONES ASOCIADAS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cumplimentación de la documentación comercial necesaria para la facturación.</li> <li>• Tramitación y envío de la documentación (vía fax, correo, etc.) al centro que indique la Empresa Ferroviaria.</li> <li>• Introducción de datos en el sistema informático de la información de facturación.</li> </ul>
UNIDAD DE FACTURACIÓN	Carta de Porte.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	las que se reflejan en el contrato que se suscriba

SX-2	PESAJE DE VAGONES
DESCRIPCIÓN	Pesaje de vagones, en aquellas Instalaciones dotadas de los medios necesarios para ello, obteniendo el comprobante de peso correspondiente.
OPERACIONES ASOCIADAS	Utilización de la báscula estática o dinámica para la realización del pesaje.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	Vagón aislado o remesa de vagones.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se considerará remesa de vagones el pesaje de varios vagones, que formando una composición realizan una única maniobra de posicionamiento.</li> <li>• Este servicio incluye las maniobras de posicionamiento si las hubiera.</li> <li>• Otras que se pudieran reflejar en el contrato que se suscriba.</li> </ul>

SX-3	SUMINISTRO DE ARENA
DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en suministrar arena para locomotoras en las Instalaciones, cuando éstas estén dotadas de la infraestructura necesaria para ello.
OPERACIONES ASOCIADAS	Realización del suministro de arena.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	Vehículo suministrado, más consumo de arena.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El importe de la arena consumida se facturará a coste.</li> <li>• Este servicio incluye las maniobras de posicionamiento si las hubiera.</li> <li>• Otras que se pudieran reflejar en el contrato que se suscriba.</li> </ul>

SX-4	TRANSBORDO DE CARGA COMPLETA EN LAS INSTALACIONES DE Adif
DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en realizar el trasbordo de la mercancía de un vagón a otro en las instalaciones de Adif.
OPERACIONES ASOCIADAS	Las operaciones inherentes a la manipulación de carga completa para su trasbordo.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	En función del tipo de mercancía. (Bobinas, Chatarra, Tubos, Perfiles, Vidrios, Azulejos, Cereales, Maderas, Maquinaria, resto).
CONDICIONES DE APLICACIÓN	Las que se recojan en el contrato que se suscriba entre las partes.

SX-5	ALMACENAJE DE UNIDADES DE TRANSPORTE INTERMODAL
DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en la reserva de espacio para un número determinado de UTI's (contenedores y cajas móviles) dentro de la zona habilitada para ello, dónde se pueden almacenar UTI's vacías por tiempo definido, estando limitado el servicio a la capacidad operativa de la Instalación.
OPERACIONES ASOCIADAS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Control de entrada y salida de la UTI en la Instalación.</li> <li>• Planificación y ejecución de la carga/descarga de la UTI sobre camión, zona de almacenaje, etc.</li> <li>• Información de las UTI's almacenadas y sus movimientos de entrada y salida.</li> <li>• Control de vigilancia y seguridad.</li> </ul>
UNIDAD DE FACTURACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Importe fijo mensual por zona de TEU's contratada.</li> <li>• Por TEU de exceso sobre la zona contratada.</li> </ul>
CONDICIONES DE APLICACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quedan excluidas las UTI's con residuos de mercancías peligrosas.</li> <li>• Es de aplicación a partir de la finalización del tránsito temporal máximo de 7 días, siempre que se tenga suscrito contrato por este servicio.</li> <li>• Las que se recojan en el contrato que se suscriba entre las partes.</li> </ul>



SX-6	PLANIFICACIÓN DE ACARREOS E INFORMACIÓN AL CLIENTE
DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en la planificación diaria de las operaciones de acarreo de la empresa ferroviaria, o de terceros, cuando así lo solicite expresamente.
OPERACIONES ASOCIADAS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coordinación con el Cliente Final, la Empresa Ferroviaria y el Transportista sobre las condiciones de recogida y entrega de las mercancías.</li> <li>• Planificación de las recogidas y entregas de las mercancías.</li> <li>• Emisión de la documentación administrativa necesaria para justificar la prestación del servicio.</li> <li>• Información sobre el desarrollo de los mismos.</li> </ul>
UNIDAD DE FACTURACIÓN	Según contrato.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-7	APOYO A LA ADMISIÓN, ENVÍO DE TRENES Y/O CIRCULACIONES EN RÉGIMEN DE MANIOBRAS A/DESDE INSTALACIONES
DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en realizar las operaciones asociadas a la entrada o salida de trenes y/o circulaciones en régimen de maniobras a/o desde a/ desde Instalaciones de Adif distintas de las incluidas en el Capítulo 3 de la Declaración sobre la Red.
OPERACIONES ASOCIADAS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Retirada de las señales de cola de la locomotora y colocación de las mismas en la cola de la circulación y viceversa.</li> <li>• Enganche / desenganche de la locomotora a los vagones.</li> <li>• Realización de las actividades correspondientes al personal de maniobras en la realización de las pruebas de frenado establecidas en el Reglamento General de Circulación.</li> <li>• Elaboración de la documentación de circulación, cuando proceda (Hoja de material o 1007, Boletín de circulación y frenado y Boletín de órdenes e informaciones temporales de circulación).</li> <li>• Realizar la actualización informática del tren.</li> <li>• Otras tareas y operaciones, no expresadas en los párrafos anteriores y que estén intrínsecamente unidas a la entrada y/o salida de composiciones, y/o desde la instalación, que corresponda su realización a Adif y que quedarían recogidas en el contrato que a tal fin se establezca.</li> </ul>
UNIDAD DE FACTURACIÓN	Por servicio prestado.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.</li> <li>• No será de aplicación a las EEFF que se adhieran a la modalidad B.</li> </ul>

SX-8	MODIFICACIONES Y/O ADAPTACIONES DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA PARA TRANSPORTES EXCEPCIONALES
DESCRIPCIÓN	Realización por parte de Adif de cualesquiera modificaciones y/o adaptaciones que requiera la infraestructura ferroviaria para permitir el acceso a la misma, o circulación por ella de Convoyes Especiales.
OPERACIONES ASOCIADAS	<p>Entre éstas se encuentran:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Refuerzo de resistencia de puentes.</li> <li>• Acondicionamientos especiales en puntos de carga y descarga.</li> <li>• Eliminación de obstáculos, etc.</li> </ul>
UNIDAD DE FACTURACIÓN	Por Actuación.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	Las establecidas por contrato/convenio en función de las características del correspondiente proyecto.

SX-101	ALQUILER DE MEDIOS
DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en proporcionar en régimen de alquiler los diferentes medios auxiliares disponibles en las instalaciones logísticas.
OPERACIONES ASOCIADAS	No conlleva ninguna operación asociada.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	Precio por periodo de tiempo, acordado en el contrato.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El alquiler del medio se realizará bajo un módulo mínimo de 8 h., con la posibilidad de incrementarlo en módulos de 4 h.</li> <li>• La entrega y recogida del medio se realizará en la misma instalación, siendo por cuenta del arrendatario cualquier gasto que se genere. No obstante, en determinadas circunstancias, podrá negociarse la entrega/recogida en puntos distintos.</li> <li>• Existe la posibilidad de establecer un contrato a largo plazo, definiendo un número determinado de alquileres/año para una mismo medio, dejando abierto los días/instalaciones de utilización, así como puntos de entrega o recogida.</li> <li>• Existe la posibilidad de alquilar el medio por periodos superiores a tres días e inferiores a siete, bajo condiciones previas pactadas.</li> <li>• Otras que se reflejen en el contrato que se suscriba.</li> </ul>

SX-102	UTILIZACIÓN DE ZONAS DE OPERACIONES PARA CARGA / DESCARGA
DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en regular las condiciones de contratación y de uso por franjas horarias, de las zonas de operaciones destinadas a la carga/descarga de mercancías, para que las EEFF se puedan realizar los servicios complementarios y auxiliares.
OPERACIONES ASOCIADAS	No conlleva ninguna operación asociada.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Por disponibilidad de instalación</li> <li>• Por uso efectivo de instalación</li> </ul>
CONDICIONES DE APLICACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Este servicio solo recoge el uso de las zonas de operaciones para carga/descarga dentro de la franja horaria asignada.</li> <li>• La limpieza del vial correrá siempre a cargo de la Empresa Ferroviaria.</li> <li>• Los consumos y suministros que se puedan producir por el uso de la instalación, será por cuenta y cargo de la Empresa Ferroviaria (vigilancia, electricidad, agua, etc.).</li> <li>• Otras que se reflejen en el contrato que se suscriba.</li> </ul>

SX-103	APERTURA EXTRAORDINARIA DE INSTALACIONES LOGÍSTICAS
DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en atender solicitudes de servicios fuera de los horarios programados en una Instalación logística.
OPERACIONES ASOCIADAS	Las que se deriven del servicio demandado, y que se describan en la solicitud / contrato que a tal fin se establezca.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	Importe fijo por apertura, en base a los recursos necesarios para atender el servicio.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La Apertura Extraordinaria tendrá su consideración por la jornada completa de 8h., o una prolongación de jornada de 2 h.</li> <li>• Los servicios tarifarios que se generen durante la apertura, serán registrados y facturados de la forma habitual.</li> <li>• 103-00 Tendrá esta consideración cuando se demanden servicios cuya apertura no exija la utilización de vehículo de maniobras, ni de grúas de manipulación de UTI's.</li> <li>• 103-01 Tendrán esta consideración cuando los servicios demandados impliquen la utilización de vehículo de maniobras gestionado por Adif.</li> <li>• 103-02 Tendrán esta consideración cuando los servicios demandados impliquen la utilización de grúas de manipulación de UTI's.</li> <li>• 103-03 Tendrán esta consideración cuando los servicios demandados impliquen la utilización de vehículo de maniobras gestionado por Adif y grúas de manipulación de UTI's.</li> <li>• 103-05 Cuando la demanda sea para la apertura de una instalación más allá de una petición Puntual/Exprés, éste será el modelo a aplicar, donde se recogerán las especificaciones de calidad y los compromisos económicos.</li> <li>• Otras que se reflejen en el contrato que se suscriba.</li> </ul>

SX-104	MOVIMIENTO DE MATERIAL FERROVIARIO CON TRACTOR
DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en la realización de las operaciones no asociadas a tren, para desplazar material, ya sea vagón/locomotora dentro de una instalación /apartadero/ puerto/ instalación particular u otros con vehículo de maniobras y a solicitud expresa del cliente.
OPERACIONES ASOCIADAS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poner en práctica las instrucciones dadas por el responsable de circulación, con garantías suficientes de seguridad para posicionar y/o retirar el material ferroviario.</li> <li>• Conducir el vehículo de maniobras de Adif.</li> <li>• Informar al maquinista de los movimientos a realizar.</li> <li>• Enganchar, desenganchar y acoplar los vehículos ferroviarios.</li> <li>• Asegurar la inmovilidad del material.</li> <li>• Colocar/retirar los calces.</li> </ul>
UNIDAD DE FACTURACIÓN	Por horas completas.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Este servicio solo se prestará dentro del horario establecido para el vehículo de maniobras, y en aquellas instalaciones y su ámbito de actuación que dispongan de este servicio.</li> <li>• No se computará servicio tarifario alguno, dado que no está ligado a ningún tren.</li> <li>• Otras que se reflejen en el contrato que se suscriba.</li> <li>• Para contratos de larga duración en instalaciones NO Adif, los servicios demandados se harán bajo el SX-111.</li> </ul>

SX-105	ALQUILER DE ESPACIOS PARA EL ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS DE CARRETERA
DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en la utilización de espacios dedicados al estacionamiento de vehículos.
OPERACIONES ASOCIADAS	Este servicio solo incluye el espacio necesario para el estacionamiento de los vehículos, así como los viales de acceso, no llevando asociado la realización de otros servicios, ni la guarda y custodia de los mismos.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Por vehículo/mes.</li> <li>• Por m<sup>2</sup> /mes</li> </ul>
CONDICIONES DE APLICACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• No se admiten mercancías peligrosas.</li> <li>• Otras que se reflejen en el contrato que se suscriba.</li> </ul>

SX-106	SERVICIOS DE AGENCIA
DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en la realización de trabajos administrativos para el establecimiento de documentos, informes y/o gestiones ligadas a la prestación de servicios logísticos.
OPERACIONES ASOCIADAS	Se describirán en el contrato que se establecerá a tal fin.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	Importe fijo mensual + variable a partir de una determinada carga de trabajo.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-107 UTILIZACIÓN DE INSTALACIONES LOGÍSTICAS	
DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en la utilización de las instalaciones logísticas para la carga y/o descarga de mercancías y depósito.
OPERACIONES ASOCIADAS	Este servicio sólo incluye el alquiler de las instalaciones.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	Por m <sup>2</sup> /mes.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-108 MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS	
DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en los trabajos de manipulación de las mercancías paletizadas y sin paletizar, pasillos y demás servicios relacionados con las mercancías del contenedor/vagón.
OPERACIONES ASOCIADAS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Apertura del equipo de transporte (contenedor/vagón)</li> <li>• Manipulación con medios mecánicos para la descarga de la mercancía.</li> <li>• Colocación sobre muelle / suelo de los palets para observación y carga posterior.</li> <li>• Vigilancia y control del proceso.</li> </ul>
UNIDAD DE FACTURACIÓN	Por hora.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-109 ALMACENAJE Y REMOVIDO DE MERCANCÍAS	
DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en el removido de la mercancía, y su posterior almacenaje.
OPERACIONES ASOCIADAS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Manipulación con medios mecánicos para la descarga de la mercancía.</li> <li>• Traslado y agrupación de mercancía en zona de almacén cubierto.</li> <li>• Vigilancia y control de salida del almacén.</li> </ul>
UNIDAD DE FACTURACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Por hora</li> <li>• Por m<sup>3</sup> / día</li> </ul>
CONDICIONES DE APLICACIÓN	Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-110 PRESTACIÓN DE SERVICIOS A TRENES EN INSTALACIONES DE ADIF	
DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en la prestación de personal y/o medios para realizar operaciones sobre el material, no contemplados específicamente como servicios complementarios o auxiliares, en instalaciones de Adif.
OPERACIONES ASOCIADAS	Se describirán en el contrato que se establecerá a tal fin.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	Por hora Se describirán en el contrato que se establecerá a tal fin. En todo caso para los que impliquen prestación de personal, se tendrá en cuenta los precios de referencia de los módulos de jornada del SX-101.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-111 PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN INSTALACIONES NO ADIF	
DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en la prestación de servicios en instalaciones que no pertenezcan a Adif.
OPERACIONES ASOCIADAS	Se describirán en el contrato que se establecerá a tal fin.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	Se describirán en el contrato que se establecerá a tal fin.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-112 LIMPIEZA DE LOCOMOTORAS	
DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en la limpieza (interior/exterior) de locomotoras en base a las consistencias que sean acordadas.
OPERACIONES ASOCIADAS	Se describirán en el contrato que se establecerá a tal fin.
UNIDAD DE FACTURACIÓN	Importe variable para un número mínimo de operaciones por locomotora.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-113 APERTURA Y CIERRE DE COMPUERTAS DE VAGONES / UTIS	
DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en la actuación puntual de personal de Adif, para la apertura y/o cierre de compuertas de los vagones / UTIs.
OPERACIONES ASOCIADAS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Apertura / cierre del vagón / UTI.</li> <li>• Manipulación con medios mecánicos si fuera preciso de los elementos de cierre.</li> <li>• Vigilancia y control del proceso.</li> </ul>
UNIDAD DE FACTURACIÓN	Por vagón / UTI.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-114 PRECINTAJE DE CONTENEDORES	
DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en la colocación de precintos en los elementos de cierre del contenedor.
OPERACIONES ASOCIADAS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Control de las unidades colocadas y número de serie utilizado, informando al Cliente.</li> <li>• Colocación con herramientas adecuadas sobre los elementos de cierre.</li> </ul>
UNIDAD DE FACTURACIÓN	Por precinto colocado.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-115	SERVICIO DE LOGÍSTICA DE ALMACENAJE DE MERCANCÍAS
DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en el almacenaje físico de mercancías en naves adecuadas para que permitan el control logístico de su almacenamiento.
OPERACIONES ASOCIADAS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Control del proceso logístico (entrada / salida / existencias).</li> <li>Disposición de medios para facilitar la entrada / salida de almacén.</li> <li>Guarda y custodia de mercancías depositadas.</li> </ul>
UNIDAD DE FACTURACIÓN	Se describirán en el contrato que se establecerá a tal fin.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-116	MOVIMIENTO DE UTIS
DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en el movimiento físico de las UTI's a solicitud del cliente, para su posicionamiento o traslado, cuando ya no se encuentra dentro del modo de transporte ferroviario, y siempre fuera del ámbito de aplicación del Servicio Complementario SC6.
OPERACIONES ASOCIADAS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Movimiento físico de la UTI desde una posición a otra indicada. (Pila/ Suelo, Camión/camión, camión/pila, pila/camión).</li> <li>Cambio de asignación de transportista ferroviario (EF).</li> </ul>
UNIDAD DE FACTURACIÓN	Por UTI movida.
CONDICIONES DE APLICACIÓN	Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.

SX-117	DEPOT DE UTIS VACÍAS
DESCRIPCIÓN	Este servicio consiste en disponer de un espacio gestionado por Adif que sirva de plataforma de distribución y almacenaje para UTI's apilables y vacías.
OPERACIONES ASOCIADAS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Movimientos de UTI's.</li> <li>Información de stock.</li> <li>Guarda y custodia de UTI's.</li> </ul>
UNIDAD DE FACTURACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>Por movimiento de UTI con compromiso mínimo / mes.</li> <li>Importe fijo por módulo de almacenaje.</li> </ul>
CONDICIONES DE APLICACIÓN	Las que se reflejen en el contrato que se suscriba.

## 6. Unidades de Cuantificación de los Servicios Auxiliares

La prestación de los Servicios Auxiliares por parte de Adif, estará sujeta a precios específicos a convenir en cada caso por esta entidad y las empresas solicitantes de

dichos servicios, conforme a las unidades de cuantificación que a continuación se detallan.

Todos los Precios referentes a Servicios Auxiliares se aplicarán según Convenio. Estos Servicios Auxiliares se citan a título enunciativo y no limitativo.

SERVICIOS AUXILIARES	UNIDAD DE CUANTIFICACIÓN
SX-1 FACTURACIÓN COMERCIAL	CARTA DE PORTE
SX-2 PESAJE DE VAGONES	
Vagón Aislado	VAGÓN
Remesa de Vagones	Fijo + variable en función del número de vagones
SX-3 SUMINISTRO DE ARENA	
(* El importe del consumo de arena se facturará aparte	VEHÍCULO (*)
SX-4 TRANSBORDO DE CARGA COMPLETA EN LAS INSTALACIONES DE ADIF	
Tipo de mercancía	SERVICIO CONTRATADO
SX-5 ALMACENAJE DE UNIDADES DE TRANSPORTE INTERMODAL	
Zona de Almacenaje	ZONA/MES
Exceso sobre zona contratada	TEU/DÍA
SX-6 PLANIFICACIÓN DE ACARREOS E INFORMACIÓN	AL CLIENTE
	ACARREO PLANIFICADO
SX-7 APOYO A LA ADMISIÓN/ENVÍO DE TRENES Y/O CIRCULACIONES EN RÉGIMEN DE MANIOBRAS A/ DESDE INSTALACIONES.	
	SERVICIO PRESTADO
SX-8 MODIFICACIONES Y/O ADAPTACIONES DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA PARA TRANSPORTES EXCEPCIONALES	
Modificaciones y/o adaptaciones de la Infraestructura Ferroviaria para Transportes Excepcionales	ACTUACIÓN REALIZADA

SERVICIOS AUXILIARES	UNIDAD DE CUANTIFICACIÓN
SX-101 ALQUILER DE MEDIOS	
DEPENDIENDO DEL TIPO DE MEDIO (Grúas, Locotractor, Tractor de Maniobras y Otros)	MÓDULO MÍNIMO DE 8 HORAS AMPLIABLE EN MÓDULOS DE 4 HORAS
SX-102 UTILIZACIÓN DE ZONAS DE OPERACIONE PARA CARGA / DESCARGA	
DEPENDIENDO DEL TIPO DE INSTALACIÓN Y VOLUMEN DE TRÁFICO	FIJO POR DISPONIBILIDAD DE FRANJA HORARIA PARA OPERACIONES. VARIABLE POR TREN QUE OPERA
SX-103 APERTURA EXTRAORDINARIA DE INSTALACIONES LOGÍSTICAS	
EN FUNCIÓN DE LOS RECURSOS REQUERIDOS	JORNADA DE 8 HORAS PROLONGACIONES DE JORNADA DE 2 HORAS
SX-104 MOVIMIENTO DE MATERIAL FERROVIARIO CON TRACTOR	
	HORA DE MANIOBRA
SX-105 ALQUILER DE ESPACIOS PARA EL ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS DE CARRETERA	
EN FUNCIÓN DEL TIPO DE VEHÍCULO O ESPACIO CONTRATADO	TIPO DE VEHÍCULO/MES ESPACIO CONTRATADO (M <sup>2</sup> /MES)
SX-106 SERVICIOS DE AGENCIA	
	SERVICIO PRESTADO
SX-107 UTILIZACIÓN DE INSTALACIONES LOGÍSTICAS	
POR TIPO DE INSTALACIÓN	ESPACIO CONTRATADO (M <sup>2</sup> /MES)
SX-108 MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS	
	HORAS CONTRATADAS
SX-109 ALMACENAJE Y REMOVIDO DE MERCANCÍAS	
EN FUNCIÓN DEL VOLUMEN OCUPADO Y TRABAJOS REALIZADOS	HORAS CONTRATADAS VOLUMEN OCUPADO (M <sup>3</sup> /DÍA)
SX-110 PRESTACIÓN DE SERVICIOS A TRENES EN INSTALACIONES DE ADIF	
	TIEMPO CONTRATADO
SX-111 PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN INSTALACIONES NO ADIF	
	SERVICIO CONTRATADO

SERVICIOS AUXILIARES	UNIDAD DE CUANTIFICACIÓN
SX-112 LIMPIEZA DE LOCOMOTORAS	
	SERVICIO PRESTADO
SX-113 APERTURA Y CIERRE DE COMPUERTAS DE VAGONES / UTIS	
	OPERACIÓN REALIZADA
SX-114 PRECINTAJE DE CONTENEDORES	
	OPERACIÓN REALIZADA
SX-115 SERVICIO DE LOGÍSTICA DE ALMACENAJE DE MERCANCÍAS	
	SERVICIO CONTRATADO
SX-116 MOVIMIENTO DE UTIS	
OPERACIONES NO LIGADAS AL TRANSPORTE POR FERROCARRIL	MOVIMIENTOS REALIZADOS
SX-117 DEPOT DE UTIS VACÍAS	
	SERVICIO CONTRATADO

NOTA 1: Todos los Precios referentes a Servicios Auxiliares se aplicarán según Convenio.

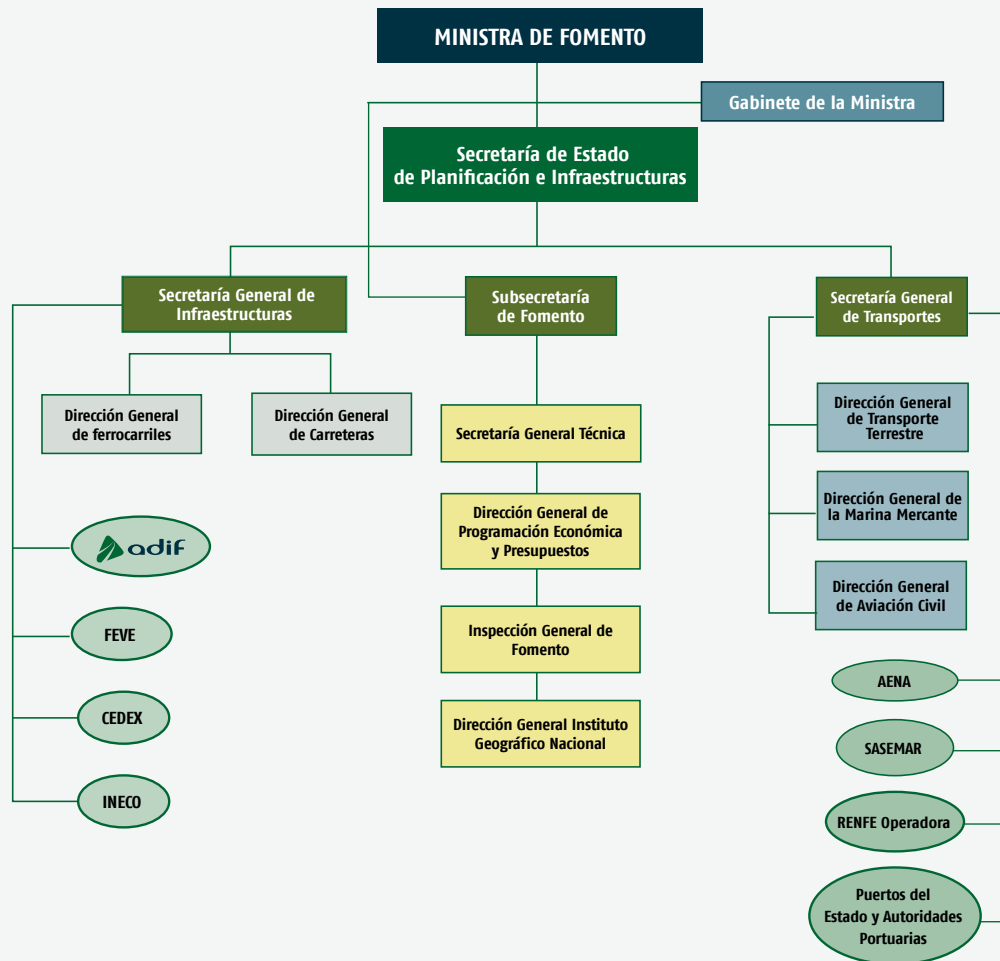
NOTA 2: La prestación de Servicios Auxiliares está sujeta a la firma del correspondiente contrato entre las partes.

NOTA 3: Estos Servicios Auxiliares se citan a título enunciativo y no limitativo.



# Anexo E

## Organigrama del Ministerio de Fomento



Actualizado en [www.fomento.gob.es](http://www.fomento.gob.es)

# Anexo F

## Documentación de Referencia

### 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 23/06/2006.

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.

Enmiendas al Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (publicado en el BOE 20, de 26.08.1986), (RID 2011) Anejo al convenio relativo a los transportes internacionales por Ferrocarril (COTIF), Berna 09/05/1980 (publicado en BOE de 18/01/1986) adoptadas por la Comisión de expertos en el RID en Berna el 20/05/2010.

BOE 162, de 08/07/2011.

Acuerdo Multilateral RID 4/2009 en virtud de la Sección 1.5.1 del reglamento del transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID), - publicado en el Boletín Oficial del Estado nº 59 de 9 de marzo de 2007- relativo a las placas naranja para fijarse al vagón transportista usado para el transporte carretera-ferrocarril (ferrooutage), hecho en Madrid a 14 de junio de 2010.

BOE 82, de 6 de abril 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.

## Normativa Europea

### Reglamentos

**Reglamento (UE) N° 445/2011 de la Comisión**, de 10 de mayo de 2011.  
Relativo a un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de los vagones de mercancías y por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 653/2007.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 11 de mayo de 2011

**Reglamento (UE) N° 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.

**Reglamento (UE) n° 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) 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.

**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.

**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.

**Reglamento (CE) 352/2009 de la Comisión, de 24 de abril de 2009.**  
Relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 6, apartado 3, letra a), de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 108/4, de 29 de abril de 2009.

**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 (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) 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.

**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.

**Reglamento (CE) 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo**, de 29 de abril de 2004.  
Por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea.  
Modificado por Reglamento (CE) 1335/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2008.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 164, de 30 de abril de 2004.

### Directivas

**Directiva 2011/18/UE de la Comisión** de 1 de marzo de 2011.  
Por la que se modifican los anexos II, V y VI de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA de 2 de marzo de 2011.

**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.  
Modificada por Directiva 2010/61/UE, de la Comisión, de 2 de septiembre de 2010.

**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 el ANEXO VII por la Directiva 2009/131/CE de la Comisión, de 16 de octubre de 2009.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 273/12, de 17 de octubre de 2009.

**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.

**Directiva 2007/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo**, de 23 de octubre de 2007.  
Por la que se modifican la Directiva 91/440/CEE del Consejo, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, y la Directiva 2001/14/CE, relativa a la Adjudicación de la Capacidad de Infraestructura Ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 315, de 3 de diciembre de 2007.

**Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo**, de 12 de diciembre de 2006.  
Relativa a los servicios en el mercado interior.  
DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 376, de 27 de diciembre de 2006.

**Directiva 2006/103/CE del Consejo**, de 20 de noviembre de 2006.

Por la que se adaptan determinadas directivas, entre otras la 91/440/CEE, en el ámbito de la política de transporte con motivo de la adhesión de Bulgaria y Rumanía.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, de 20 de diciembre de 2006.

**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 2004/51/CE del Parlamento Europeo y del Consejo**, de 29 de abril de 2004.

Por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 164, de 30 de abril de 2004.

**Directiva 2004/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo**, de 29 de abril de 2004.

Por la que se modifican la Directiva 96/48/CE del Consejo relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad y la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA L 164, de 30 de abril de 2004.

**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. Modificada por la Directiva 2008/110/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, que modifica, entre otros, el ámbito de aplicación, el certificado de Seguridad y la elaboración del Plan Anual de Seguridad en la Circulación. Modificada por la Directiva 2009/149/CE de la Comisión, de 27 de noviembre de 2009.

(Derogado Art. 14 a partir del 19 de julio de 2008 por Directiva 2008/57/CE).

Modificada por Directiva 2009/149/CE de la Comisión, de 27 de noviembre. Sustituye Anexo I indicadores comunes de seguridad y métodos de esta Directiva.

DIARIO OFICIAL DE LA UNIÓN EUROPEA, L 164 de 30 de abril de 2004, L 220 de 21 de junio de 2004, L 313/65 de 28 de noviembre de 2009.

**Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo**, de 19 de marzo de 2001.

Relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional.

Derogada a partir del 19 de julio de 2010, por Directiva 2008/57/CE).

DIARIO OFICIAL DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS L 110, de 20 de abril de 2001.

**Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo**, de 26 de febrero de 2001.

Relativa a la adjudicación de la Capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad. Modificada por las siguientes Directivas:

2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004 y 2007/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007.

DIARIO OFICIAL DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS L 75, de 15 de marzo de 2001.

**Directiva 2001/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo**, de 26 de febrero de 2001.

Por la que se modifica la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las Empresas Ferroviarias.

DIARIO OFICIAL DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS L 75, de 15 de marzo de 2001.

**Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo**, de 26 de febrero de 2001.

Por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios.

DIARIO OFICIAL DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS L 75, de 15 de marzo de 2001.

**Directiva 96/49/CE del Consejo**, de 23 de julio de 1996.

Derogada por Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008.

**Directiva 96/48/CE del Consejo**, de 23 de julio de 1996.

Derogada por Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008

**Directiva 95/18/CE del Consejo**, de 19 de junio de 1995.

Sobre concesión de licencias a las Empresas Ferroviarias.

(Modificada por la Directiva 2001/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001).

DIARIO OFICIAL DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS L 143, de 27 de junio de 1995.

**Directiva 91/440/CEE del Consejo**, de 29 de julio de 1991.

Sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, modificada por las siguientes Directivas:

2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001.

2004/51/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004.

2006/103/CE del Consejo, de 20 de noviembre de 2006.

2007/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007.

DIARIO OFICIAL DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS L 237, de 24 de agosto de 1991.





## Normativa Estatal

### Normas con Rango de ley

**Real Decreto- Ley 20/2011**, de 30 de diciembre, de medidas urgentes en materia presupuestaria, tributaria y financiera para la corrección del déficit público.  
BOE de 31 de diciembre de 2011

**Ley 26/2011**, de 1 de agosto, de adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.  
BOE de 2 de agosto de 2011.  
Corrección de errores en BOE. nº 243 de 8 de octubre de 2011.

**Ley 8/2011**, de 28 de abril, por la que se establecen medidas para la protección de las infraestructuras críticas.  
BOE. de 29 de abril de 2011.

**Ley 2/2011**, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.  
BOE de 5 de marzo de 2011.

**LEY 25/2009**, de 22 de diciembre.  
De modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.  
BOE de 23 de diciembre de 2009.

**LEY 15/2009**, de 11 de noviembre.  
Del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.  
BOE de 12 de noviembre de 2009.

**LEY 31/2007**, de 30 de octubre.  
Sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales.  
BOE de 31 de octubre de 2007.

**LEY 26/2007**, de 23 de octubre.  
Responsabilidad Medioambiental.  
BOE de 24 de octubre de 2007.

**REAL DECRETO LEY 1/2004**, de 7 de mayo.  
Por el que se aplaza la entrada en vigor de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.  
Convalidado por Resolución de 20 de mayo de 2004, del Congreso de los Diputados.  
BOE de 26 de mayo de 2004.

**LEY 39/2003**, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.  
BOE de 18 de noviembre de 2003.

**LEY 16/1987**, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.  
BOE de 31 de julio de 1987.

### Normas con Rango de Real Decreto

**Real Decreto 1887/2011**, de 30 de diciembre,  
Por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.  
BOE de 31 de diciembre de 2011

**Real Decreto 1823/2011**, de 21 de diciembre,  
Por el que se reestructuran los departamentos ministeriales  
BOE de 21 de diciembre de 2011

**Real Decreto 1387/2011**, de 14 de octubre,  
Por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.  
BOE de 29 de octubre de 2011

**Real Decreto 1276/2011**, de 16 de septiembre,  
De adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad.  
BOE de 17 de septiembre de 2011

**Real Decreto 776/2011**, de 3 de junio,  
Por el que se suprimen determinados órganos colegiados y se establecen criterios para la normalización en la creación de órganos colegiados en la Administración General del estado y sus Organismos Públicos.  
BOE de 4 de junio de 2011.

**Real Decreto 704/2011**, de 20 de mayo,  
Por el que se aprueba el reglamento de protección de las infraestructuras críticas.  
BOE de 21 de mayo de 2011.

**Real Decreto 641/2011**, de 9 de mayo.  
Por el que se modifica el reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por Real Decreto 810/2007, de 22 de junio.  
Por el que se traspone la Directiva 2008/110/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.  
Modifica el RD 810/2007, de 22 de junio  
BOE de 10 de mayo de 2011.

**Real Decreto 104/2011**, de 28 de enero,  
Por el que se modifica el Estatuto de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, aprobado por Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre.  
BOE de 23 de febrero de 2011.

**Real Decreto 30/2011**, de 14 de enero.  
Por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento.  
BOE de 19 de enero de 2011.

**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.

**Real Decreto 1366/2010**, de 29 de octubre.

Por el que se aprueba la estructura básica de los departamentos ministeriales.  
BOE de 4 de noviembre de 2010.

**Real Decreto 919/2010**, de 16 de julio.

Por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres para adaptarlo a la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.  
BOE de 5 de agosto de 2010.

**Real Decreto 918/2010**, de 16 de julio.

Por el que se modifica el 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.  
BOE de 5 de agosto de 2010.

**Real Decreto 638/2010**, de 14 de mayo.

Derogado por Real Decreto 30/2011 de 14 de enero.

**Real Decreto 425/2010**, de 16 de abril.

Por el que se modifica el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, aprobado por Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre.  
BOE de 29 de abril de 2010.

**Real Decreto 100/2010**, de 5 de febrero.

Por el que se modifica el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.  
BOE de 8 de marzo de 2010.

**Real Decreto 1037/2009**, de 29 de junio.

Por el que se modifica y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento.  
BOE de 30 de junio de 2009.

**Real Decreto 2090/2008**, de 22 de diciembre.

Por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo parcial de la Ley 26/2007, de 23 de octubre de Responsabilidad Medioambiental.  
BOE de 23 de diciembre 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 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.

**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.

**Real Decreto 1225/2006**, de 27 de octubre.

Por el que se modifica el Reglamento de la LOTT, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre de 1990.  
BOE de 15 de noviembre de 2006.

**Real Decreto 355/2006**, de 29 de marzo.

Derogado por el Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre.

**Real Decreto 354/2006**, de 29 de marzo.

Derogado por el Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre.

**Real Decreto 2387/2004**, de 30 de diciembre.

Por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.  
Actualizado por Real Decreto 100/2010, de 5 de febrero de 2010.  
BOE de 31 de diciembre de 2004.

**Real Decreto 2395/2004**, de 30 de diciembre.

Por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.  
Actualizado por Real Decreto 458/2010 de 16 de abril de 2010.  
BOE de 31 de diciembre de 2004.

**Real Decreto 2111/1998**, de 2 de octubre.

Por el que se regula el acceso a las infraestructuras ferroviarias.  
BOE de 19 de octubre de 1998.

## Órdenes Ministeriales

### **Orden FOM/3417/2011**, de 1 de diciembre,

Por la que se determina la clasificación de por la que se determina la clasificación del nuevo tramo Ourense-Santiago de Compostela de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia y de la nueva estación de Vigo, con motivo de sus respectivas puestas en servicio.  
BOE de 17 de diciembre de 2011.

### **Orden FOM/3218/2011**, de 7 de noviembre,

Por la que se modifican los Anexos II, V y VI del Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de Interés General.  
BOE de 25 de noviembre de 2011.

### **Orden FOM/2258/2011**, de 21 de julio,

Sobre delegación de competencias en el Ministerio de Fomento.  
BOE de 11 de agosto de 2011.

### **Orden ARM/1783/2011**, de 22 de junio,

Por la que se establece el Orden de prioridad y el calendario para la aprobación de las órdenes ministeriales a partir de las cuales será exigible la constitución de la garantía financiera obligatoria, previstas en la disposición final cuarta de la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental.  
BOE de 29 de junio de 2011.

### **Orden FOM/1737/2011**, de 31 de mayo,

Por la que se modifica la relación de ficheros automatizados de datos de carácter personal del Ministerio de Fomento.  
BOE de 23 de junio de 2011.

### **Orden FOM/3236/2010**, de 13 de diciembre.

Por la que se determina la clasificación de la nueva línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Levante, y de los nuevos tramos ferroviarios Mollet-Girona y Figueres Vilafant-Límite Tramo Internacional, así como de sus estaciones, con motivo de su respectiva puesta en servicio.  
BOE de 15 de diciembre 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.

### **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/319/2008**, de 8 de febrero.

Por la que se modifican los anexos VI de los Reales Decretos 354/2006 y 355/2006, de 29 de marzo, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional, y sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, respectivamente.  
BOE de 14 de febrero de 2008.

### **Orden FOM/3852/2007**, de 20 de diciembre.

Por la que se modifican los anexos II y V de la 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 29 de diciembre de 2007.

### **Orden FOM/2909/2006**, de 19 de septiembre.

Por la que se determinan los bienes, obligaciones y derechos pertenecientes a RENFE-Operadora.  
BOE de 22 de septiembre de 2006.

### **Orden FOM/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, pero de aplicación transitoria.

### **Orden FOM/233/2006**, de 31 de enero.

Por la que se regulan las condiciones para la homologación del material rodante ferroviario y de los centros de mantenimiento y se fijan las cuantías de la tasa por certificación de dicho material.  
BOE de 8 de febrero de 2006.

### **Orden FOM/2893/2005**, de 14 de septiembre.

Por la que se delegan competencias en materia ferroviaria.  
BOE de 19 de septiembre de 2005.  
Derogada por Orden FOM/2258/2011

### **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.

### **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.

### **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.

## Resoluciones del Ministerio de Fomento

### **Resolución de 14 de diciembre de 2011, de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras,**

Por la que se publica la aprobación de la propuesta de tarifas provisionales por la prestación de servicios adicionales y complementarios 2012 por la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif).  
BOE de 29 de diciembre de 2011.

### **Resolución de 15 de noviembre de 2011, de la Secretaría de Estado de Seguridad,**

Por la que se establecen los contenidos mínimos de los planes de seguridad del operador y planes de protección específicos, conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 704/2011, de 20 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de protección de infraestructuras críticas.  
BOE de 23 de noviembre de 2011.

### **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.

### **Resolución de 6 de junio de 2011, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias,**

Por la que se modifica la de 15 de octubre de 2007, 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 4 de julio de 2011.

### **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 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 22 de marzo de 2010, de la Dirección General de Transporte Terrestre.**

Por la que se publica el Acuerdo de Consejo de Ministros de 5 de marzo de 2010, por el que se adapta a la situación actual del transporte ferroviario el reglamento (CE) nº 1371/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros por ferrocarril.  
BOE de 1 de mayo 2010.

### **Resolución de 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 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: 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: 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: Locomotoras".  
BOE de 13 de agosto de 2009. Corrección de errores en BOE de 1 de diciembre de 2009.

### **Resolución de 22 de enero de 2009, de la Secretaría General de Infraestructuras.**

Por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, sobre delegación de la Resolución de los procedimientos relativos a las autorizaciones previstas en el Art. 15.1 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.  
BOE de 4 de febrero de 2009.

### **Resolución de 16 de diciembre de 2008, de la Secretaría General de Infraestructuras.**

Por la que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se delega en el Director de Seguridad en la Circulación de Adif la competencia delegada para aprobar las instrucciones y circulares necesarias para determinar con precisión las condiciones de operación de la infraestructura ferroviaria, únicamente en materia de seguridad en la circulación.  
BOE de 31 de diciembre de 2008.

### **Resolución de 19 de octubre de 2007, de la Dirección General de Ferrocarriles.**

Por la que se publica la norma técnica NTC MA 001: Prescripciones técnicas de material rodante convencional.  
BOE de 4 de diciembre de 2007.

### **Resolución de 15 de octubre de 2007, de la Dirección General de Ferrocarriles.**

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.  
Modificada por Resolución de 17 de octubre de 2008, BOE de 28 de noviembre de 2008 y modificada por Resolución de 29 de diciembre de 2008, BOE de 29 de enero de 2010.  
BOE de 28 de noviembre de 2007.

### **Resolución de 5 de julio de 2005, de la Secretaría General de Infraestructuras.**

Por la que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por el que se aprueba la Declaración sobre la Red.  
BOE de 12 de julio de 2005.

## Normativa Básica de Circulación de Aplicación en Adif

Respecto a la siguiente reglamentación, 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 General de Circulación de RENFE

Manual de Circulación

Normas Específicas de Circulación (NEC)      Abril 1997      Línea AV Madrid –Sevilla

Prescripciones Técnicas y Operativas de Circulación y Seguridad (PTO)      Junio 2003 Versión 2      Línea de AV Madrid - Barcelona

### Circulares de Presidencia

Nº 1/2009      3 marzo 2009      Medidas de Ahorro y Eficiencia Energética.

Nº 1 /2005      01 enero 2005      La Gestión conjunta de la Seguridad en la Circulación.

### ETH, Especificaciones Técnicas de Homologación

ETH, 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

ETH, 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

ETH, 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

ETH, 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

ETH, 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

### Instrucciones Generales

**IG 01**      15 abril 2000      Reconocimiento de Material Remolcado en Circulación.

**IG 02**      24 julio 2009      Transportes Excepcionales.

**IG 03**      30 abril 2007      Carga, Descarga y Circulación de Vagones.

**IG 04**      26 mayo 1998      Circulación del Material Apartado.

**IG 05**      04 marzo 1997      Mantenimiento de Vagones.

**IG 08**      Diciembre 2004      Condiciones del Material Rodante para mantener y conservar la Autorización de Circulación.

**IG 43**      Edición julio 2011      Condiciones Generales de aplicación al Transporte de las Mercancías Peligrosas por Ferrocarril.

**IG 66**      22 junio 2006      Normativa de Cargamento.

### Normas Técnicas de Circulación de Material Rodante, NTC

**NTC MA 004**      Mantenimiento de Vagones con Bogie Ore.

**NTC MA 005**      Sistema TransTrailer.

### Consignas Serie C y sus Anexos

**Nº 06**      14 abril 2008      Prescripciones para la circulación de vagones de características excepcionales con paredes deslizantes.

**Nº 11**      22 septiembre 1993      Circulación en vacío de vagones de ocho o más ejes.

**Nº 24**      21 marzo 1995      Transporte Excepcional de Chapas.

**Nº 30**      12 junio 1996      Circulación en cargado de vagones de ocho o más ejes.

**Experimental Nº 33**      22 noviembre 2010      Normas de Circulación por el tramo común de ancho UIC, entre estaciones fronterizas de las Redes de Adif y TP Ferro.

**Nº 40**      03 junio 1997      Semirremolques de carretera sobre bogies.

**Nº 41**      09 enero 2001      Prescripciones de circulación para los Transportes Militares de características excepcionales.

**Nº 46**      26 junio 1998      Circulación de Trenes de Programación Especial.

**Nº 47**      05 mayo 2006      Prescripciones de Circulación para el transporte de Cajas Móviles, Cajas Amovibles, Semi-remolques y Contenedores.

## Documentación del Horario de los Trenes

Horario de los Trenes

Cuadro de Velocidades Máximas e Informaciones Permanentes

Cuadro de Cargas Máximas

Se deberá tener en cuenta, como documentación de referencia, el resto de normativa legal o reglamentaria que sea de aplicación.

Adif tendrá a disposición de las EEFF y Candidatos Habilitados una copia de la normativa técnica referenciada y facilitará una reproducción de la misma al precio estricto de coste.



# Anexo G

## Glosario: Acrónimos y Definiciones

### Acrónimos

Adif	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
AENOR	Asociación Española de Normalización y Certificación
AGE	Administración General del Estado
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
BEM	Bloqueo Eléctrico Manual
BLA	Bloqueo de Liberación Automática
BSL	Bloqueo de Señalización Lateral
BT	Bloqueo Telefónico
CE	Comisión Europea
CCR	Control de Circulación por Radio
CIS	Sistema de información Tarifario para la red ferroviaria europea que gestiona Rail Net Europe
CRC	Centro de Regulación y Control
CPCTE	Comisión de Prescripciones de Cargamento y Transportes Excepcionales
CRF	Comité de Regulación Ferroviaria
CTC	Control de Tráfico Centralizado
DGF	Dirección General de Ferrocarriles. Ministerio de Fomento
DGTT	Dirección General de Transporte Terrestre. Ministerio de Fomento
DR	Declaración sobre la Red
EF / EEFF	Empresa Ferroviaria / Empresas Ferroviarias
ENAC	Entidad Nacional de Acreditación

ETH	Especificaciones Técnicas de Homologación
ETI	Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad
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
LOTT	Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres
LSF	Ley del Sector Ferroviario
LZB	Linien Zug Beeinflussung
NEC	Normas Específicas de Circulación
OM	Orden Ministerial
OSS	One Stop Shop (Ventanilla Única)
PAT	Plan Alternativo de Transporte
PEI	Plan Extraordinario de Infraestructuras
PEIT	Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte
PM	Puesto de Mando
PT	Plan de Transporte
PTO	Prescripciones Técnicas y Operativas de Circulación
REF	Registro Especial Ferroviario
REFIG	Red Ferroviaria de Interés General
RGC	Reglamento General de Circulación
RNE	Rail Net Europe
RSF	Reglamento del Sector Ferroviario
SEITT	Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre
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)
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit (Contenedor)
UE	Unión Europea
UIC	Unión Internacional de Chemins de Fer
UTI	Unidad de Transporte Intermodal

## Definiciones

### Acuerdo Marco:

Acuerdo celebrado entre Adif 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 de Adif 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 EEFF establecidas en distintos Estados miembros de la Unión Europea, con el fin de prestar servicios de transportes internacionales entre Estados miembros.

### Ajuste de servicio:

Fecha establecida por Adif 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 EEFF de los días concretos de circulación de los trenes.

### Apartadero:

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 REFIG.

### Apeadero:

Dependencia para la subida y bajada de viajeros.

### Autorización de circulación de vehículos ferroviarios:

La que otorga Adif al fabricante o titular del vehículo ferroviario a su solicitud, para que un vehículo ferroviario pueda circular por la Red Ferroviaria de Interés General, una vez obtenida de la Dirección General de Ferrocarriles una Autorización de Puesta en Servicio.

### 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.

**Autorización provisional de circulación:**

Para la realización de pruebas, ensayos o traslados, un vehículo ferroviario debe disponer, previamente, de una Autorización Provisional de Circulación, otorgada por Adif.

**Autorización de puesta en servicio:**

Todo vehículo ferroviario que vaya a circular por la REFIG, deberá disponer de dicha autorización (de primer o segundo nivel), otorgada por la DGF.

**Banda de Mantenimiento:**

Reserva de la capacidad de vía necesaria para el mantenimiento ordinario de la infraestructura.

**Bloqueo:**

Sistema cuyo objeto es garantizar la circulación del conjunto de los trenes manteniendo entre sí las distancias mínimas de seguridad.

**Calendario de Adjudicación de Capacidad:**

Calendario de plazos que deberá seguir una EF o Candidato Habilitado para solici-

tar la adjudicación de Capacidad de infraestructura.

**Candidato:**

La EF con Licencia o una agrupación internacional de EEFF. Asimismo, pueden ser Candidatos las Administraciones Públicas con atribuciones en materia de servicio de transporte que estuvieran interesadas en la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario, así como otras personas jurídicas, que sin tener la condición de EEFF, estén interesadas en la explotación del servicio, tales como agentes de transporte, los cargadores y los operadores de transporte combinado.

**Capacidad de Infraestructura:**

El número de franjas horarias que pueden disponerse en un tramo de la infraestructura ferroviaria durante un periodo determinado de tiempo en función de la tipología de tráfico.

**Cargadero:**

Instalación de vías para la carga y descarga de vagones con enlace a una línea mediante una o más agujas de plena vía.

**Centro Logístico:**

Podrán ser calificadas como Centros Logísticos aquellas instalaciones en función de su ubicación estratégica en los principales corredores ferroviarios, su dimensión y los recursos dedicados a las mismas.

**Centro de Mantenimiento de Material Rodante:**

Organización destinada a efectuar las intervenciones de mantenimiento y las operaciones que las integran, recogidas en el plan de mantenimiento de cada vehículo ferroviario, conforme a lo establecido en la Orden FOM/233/2006, de 31 de enero. Para ejercer sus funciones, todo centro de mantenimiento deberá hallarse homologado por la DGF y contar además con una habilitación específica por cada tipo de intervención de mantenimiento que deba realizar de acuerdo con las características del vehículo ferroviario que vaya a mantener, otorgada por Adif.

**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 EEFF 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:**

Establece las condiciones que deben cumplir las EEFF que presten un servicio ferroviario en materia de gestión de la seguridad, de personal de conducción y acompañamiento, y de material rodante, así como en cualesquiera otras materias que se determinen reglamentariamente.

**CIS (Charging Information System):**

Sistema de Información Tarifario para la Red ferroviaria Europea que Rail Net Europe

**Comisiones TOC:**

Son las que definen y acuerdan la programación de actuaciones y obras en la infraes-





estructura 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 contempladas por personal de Adif de mantenimiento de infraestructura, construcción de infraestructura y Circulación.

#### **Comité de Regulación Ferroviaria (CRF):**

Órgano Regulador independiente que vela por la libre competencia en el Sector Ferroviario de mercancías y de viajeros.



#### **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 EEFF 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):**

Cualquier empresa pública o privada, titular de una licencia con arreglo a la legislación aplicable, cuya actividad principal consista en prestar servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa, en todo caso, la que aporte la tracción. Se incluyen, asimismo, en el concepto, las empresas que aportan exclusivamente la tracción.

#### **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):**

Conjunto de normas de las que es objeto cada subsistema, con vistas a satisfacer los requisitos esenciales, mediante las que se establecen las relaciones funcionales recíprocas necesarias entre los subsistemas del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad y se garantiza la coherencia del mismo.

#### **Explicación:**

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.

#### **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 encargado de recibir las solicitudes de capacidad de infraestructura de los Candidatos y asignar los surcos demandados. En Adif se enmarca en la Dirección de Planificación y Gestión de Capacidad de la Dirección de Gestión de Red e Innovación.

#### **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 EEFF, telemáticamente mediante protocolos de conexión segura.

#### **Habilitación:**

Autorización administrativa necesaria para solicitar y obtener Capacidad de infraestructura ferroviaria por parte de otros Can-

didatos distintos de las EEFF para la explotación del servicio de transporte ferroviario en el que estén interesados por su vinculación directa con el ejercicio de su actividad. Se exceptúan de dicho requisito las Administraciones Públicas con atribuciones en materia de servicios de transporte.

#### **Habilitaciones de un Centro de Mantenimiento:**

Autorizaciones otorgadas por Adif que facultan a un centro homologado de mantenimiento de material rodante titular de las mismas para realizar cada una de las operaciones, 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 DGIF 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.

#### **Instalación Logística:**

Son aquellas terminales de carga dedicadas a prestar exclusivamente servicios logís-

ticos relacionados con la manipulación y almacenaje de mercancía, aportando valor añadido a la cadena de transporte.

Dichas instalaciones están conformadas, al menos, por la infraestructura ferroviaria necesaria para el intercambio modal de transporte y los espacios disponibles para la carga/descarga de la mercancía. Asimismo, podrán comprender otras instalaciones como naves de almacenamiento, viales, edificios de oficinas, etc.

#### **Instalación Técnica:**

Son aquellas instalaciones ferroviarias dedicadas a la realización de operaciones sobre el material ferroviario relacionadas con su estacionamiento y su formación para puesta en circulación.

Están conformadas por las vías e instalaciones de señalización, de seguridad y de electrificación que, gestionadas por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, contribuyen a garantizar la eficacia global del sistema ferroviario.

#### **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 EF, 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, superestructuras, como carriles y contracarriles, traviesas y material de sujeción, obras civiles, como

puentes, pasos superiores y túneles, e instalaciones de seguridad, de electrificación, 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 y terminales u otros edificios o instalaciones de Atención al Viajero.

#### **Línea especializada:**

Declaración que atañe a determinados tramos de la red en los que Adif prioriza un tipo de tráfico concreto en ciertos periodos horarios.

#### **MALLAS:**

Sistema informático de Adif para la programación de las capacidades.

#### **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.

#### **Manual de Circulación:**

Conjunto de normas de circulación complementarias al Reglamento General de Circulación (RGC).

#### **Material Rodante Auxiliar:**

Vehículos ferroviarios habilitados para las tareas de supervisión, reconocimiento y mantenimiento de la vía y de sus instalaciones fijas, incluyéndose, entre otros, la maquinaria de vía, los vehículos de socorro, los trenes taller y los vehículos automóviles adaptados para circular por la vías férreas.

#### **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.

#### **Organismos Notificados:**

Entidades encargadas de efectuar, de conformidad con la normativa comunitaria, el procedimiento de evaluación de la conformidad o la idoneidad para su uso de los componentes de interoperabilidad o de tramitar el procedimiento de verificación "CE" de los subsistemas a que hacen referencia los Real Decreto 355/2006, de 29 de marzo, y Real Decreto 354/2006, de 29 de marzo, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de Alta Velocidad y Convencional, respectivamente.

#### **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 Adif 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 Adif que contiene, entre otros, 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. Corresponde su aprobación al Ministerio de Fomento.

#### **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 (REFIG):**

Está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resultan esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado, o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento 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 defensa nacional.

#### **Red Gestionada por Adif:**

Se compone de las infraestructuras ferroviarias de titularidad de Adif, y de aquellas otras cuya administración se le encomiende en los términos previstos en la LSF.

#### **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.

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 General de Circulación (RGC):**

Documento que establece las normas de circulación sobre la REFIG 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 REFIG, su entrada, salida y paso por estaciones, tipos de bloqueo y enclavamientos, normas para la composición de trenes, su distribución de carga y frenado, forma de realización de maniobras, etc.

Actualmente se compone del conjunto de normas y disposiciones fundamentales que, junto con las Normas Específicas de Circulación (NEC) y las Prescripciones Técnicas y Operativas de Circulación y Seguridad (PTO), rigen actualmente la circulación

de trenes y maniobras y tienen como objetivo último la garantía de una explotación ferroviaria segura y eficiente.

#### **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 162 de 7 de julio de 2007. Actualizado por Real Decreto 918/2010, de 16 de julio, Anexo 1, Indicadores comunes de Seguridad. Modificado por Real Decreto 641/2011 de 9 de mayo, entidad encargada de mantenimiento.

#### **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 me-

nos de un día de antelación y por causas excepcionales. Está disponible para todas las EEFF, telemáticamente mediante protocolos de conexión segura.

#### **Sistema Informático de Petición de Surcos Ocasionales y Regulares (SIP-SOR):**

Es el sistema informático que Adif pone a disposición de las EEFF 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):**

Herramienta en desarrollo en algunos corredores de la Red ferroviaria Europea que realiza una supervisión del tráfico ferroviario europeo vía Internet, proporcionando información en tiempo real de forma centralizada.

#### **Tramo:**

Parte significativa de una línea ferroviaria.

#### **Validación de material:**

Procedimiento de homologación del material rodante al que se refiere el Art. 58 de la LSF, por el cual se verifica que dicho material cumple con las ETH que le son de aplicación.

#### **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.



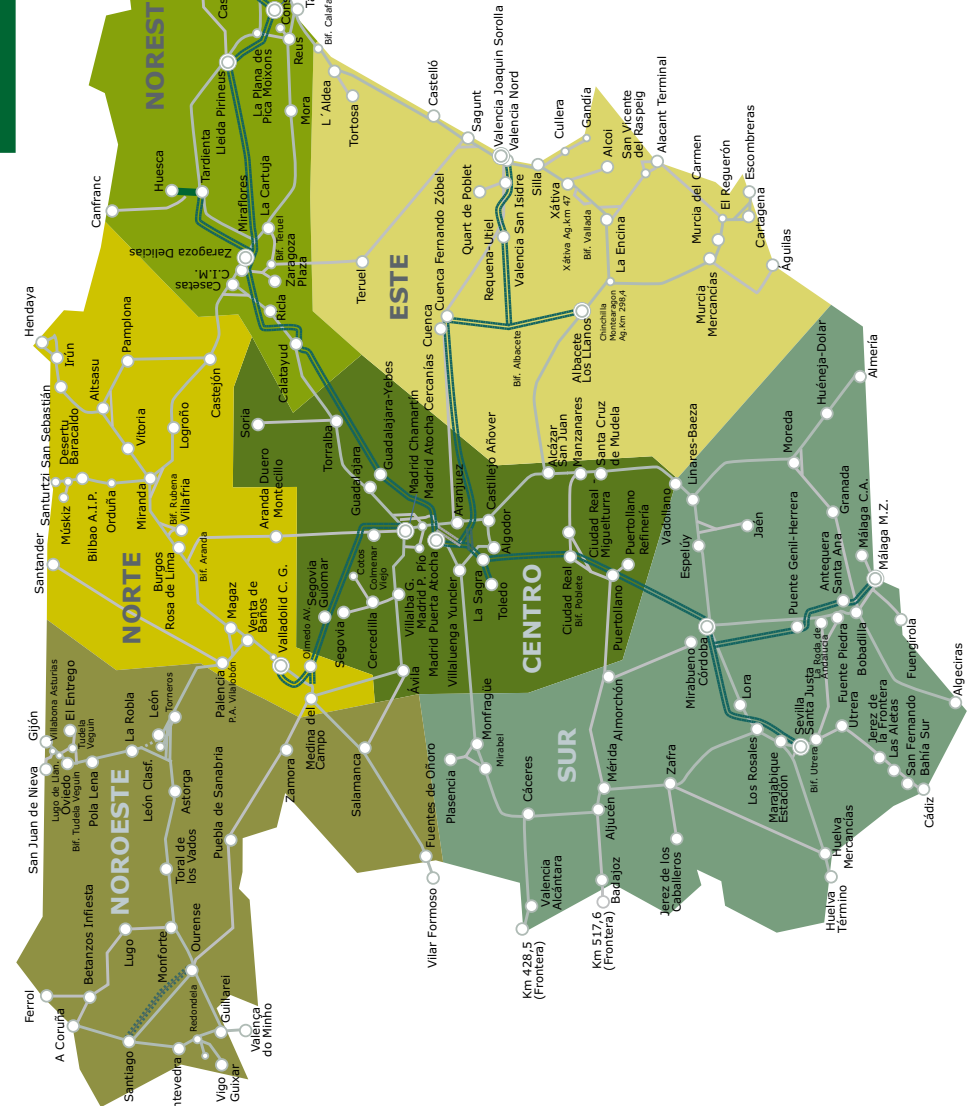
# Anexo H

## Mapas de la Red Gestionada por Adif

Mapa 1	Áreas Territoriales Operativas de Adif.
Mapa 2	Estaciones Principales de Viajeros.
Mapa 3	Instalaciones Logísticas Principales de Mercancías.
Mapa 4	Puntos Fijos de Suministro de Gasóleo.
Mapa 5	Puertos de Interés General con Convenio de Conexión a la REFIG administrada por Adif
Mapa 6	Distancias kilométricas.
Mapa 7	Rampas Características.
Mapa 8	Velocidades Máximas.
Mapa 9	Vías Electrificadas y Tipología de Electrificación.
Mapa 10	Longitud Máxima de los Trenes de Viajeros.
Mapa 11	Longitud Máxima de los Trenes de Mercancías.
Mapa 12	Bloqueos.
Mapa 13	Sistemas de Seguridad.
Mapa 14	Ancho de Vía y Cambiadores.

NOTA: La documentación de este Anexo se encuentra disponible, con mayor resolución gráfica, en la web de Adif, [www.adif.es](http://www.adif.es).

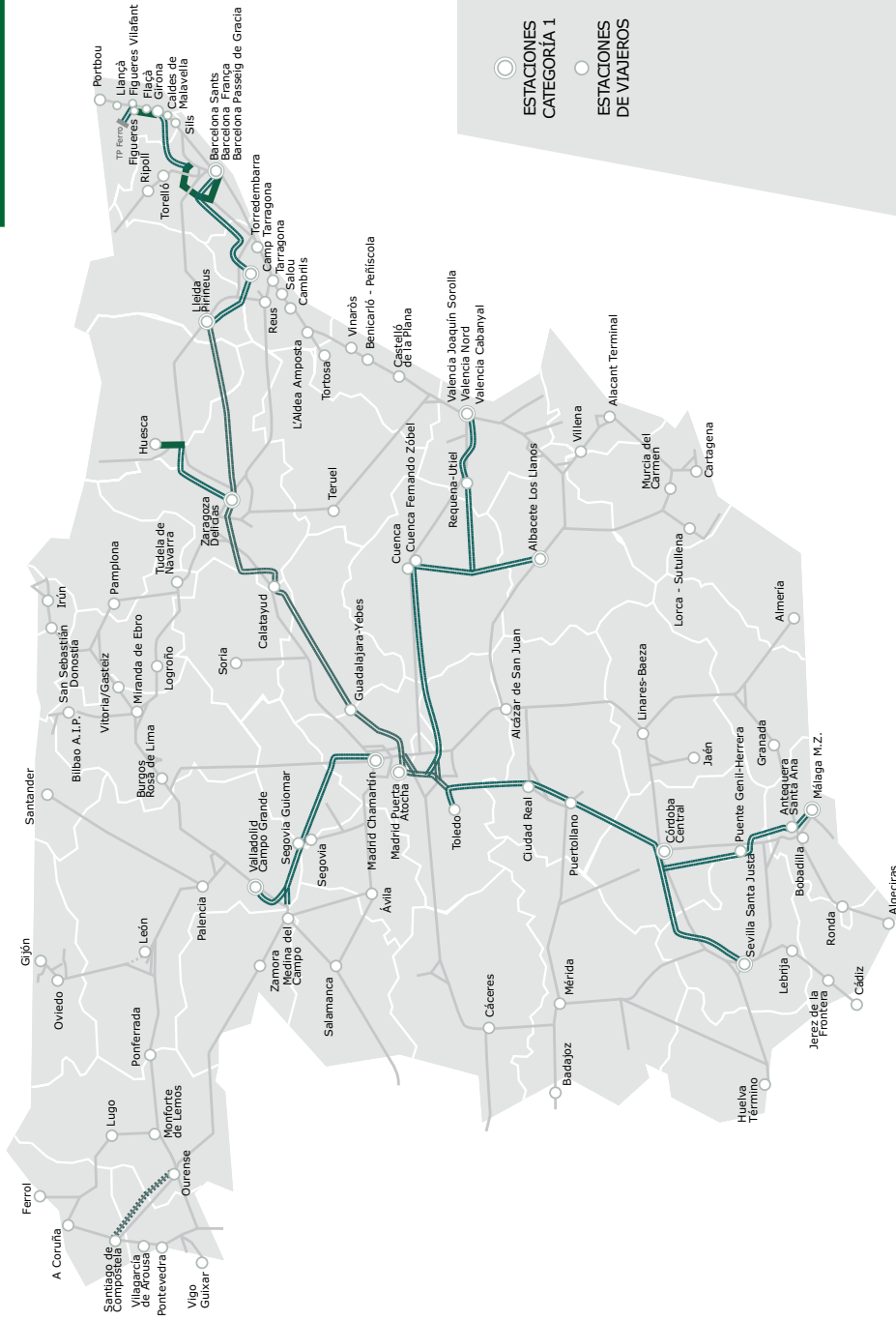
### MAPA 1 ÁREAS TERRITORIALES OPERATIVAS DE ADIF



Temporalmente las actividades de Servicios Logísticos y de Estaciones de la provincia de Valladolid quedan asignadas al área territorial Noroeste

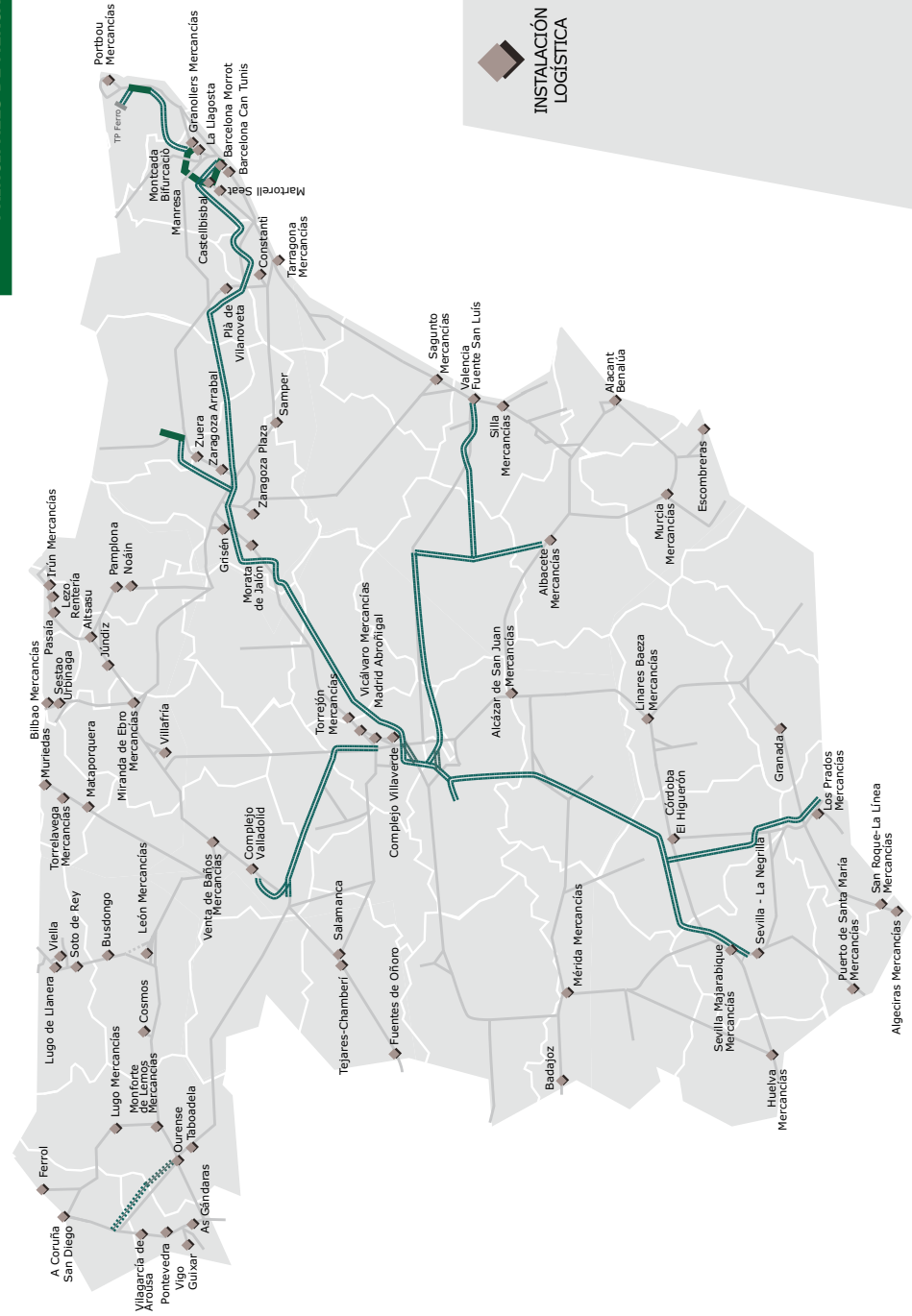
	ESTACIONES CATEGORÍA 1
	CENTRO
	NORTE
	SUR
	ESTE
	NOROESTE
	NORESTE
	LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.435 mm)
	LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.668 mm)
	TERCER CARRIL (1.435 mm y 1.668 mm)
	RESTO LÍNEAS

**MAPA 2**  
**ESTACIONES PRINCIPALES**  
**DE VIAJEROS**



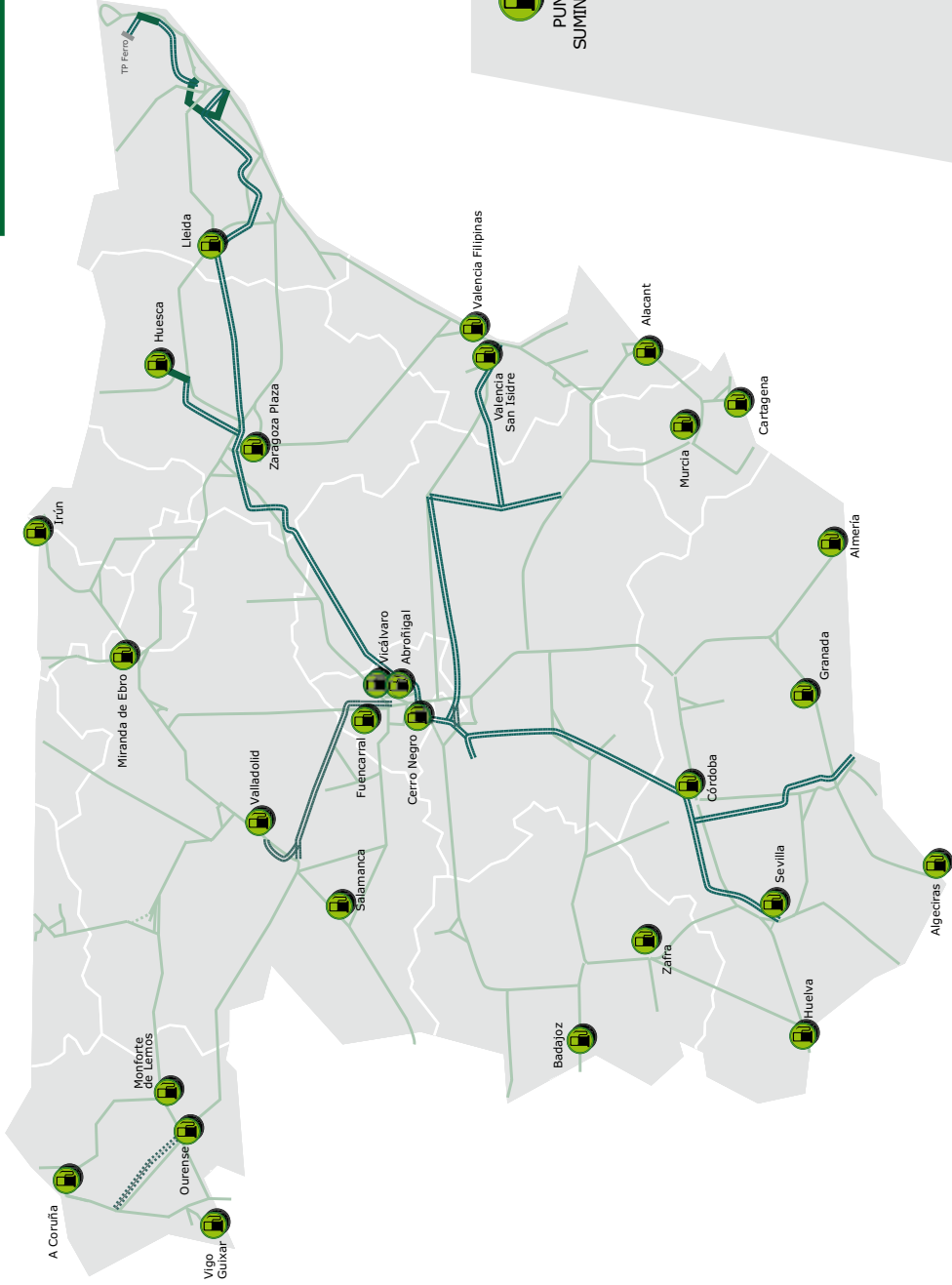
31 Diciembre 2011

**MAPA 3**  
**INSTALACIONES LOGÍSTICAS**  
**PRINCIPALES DE MERCANCIAS**



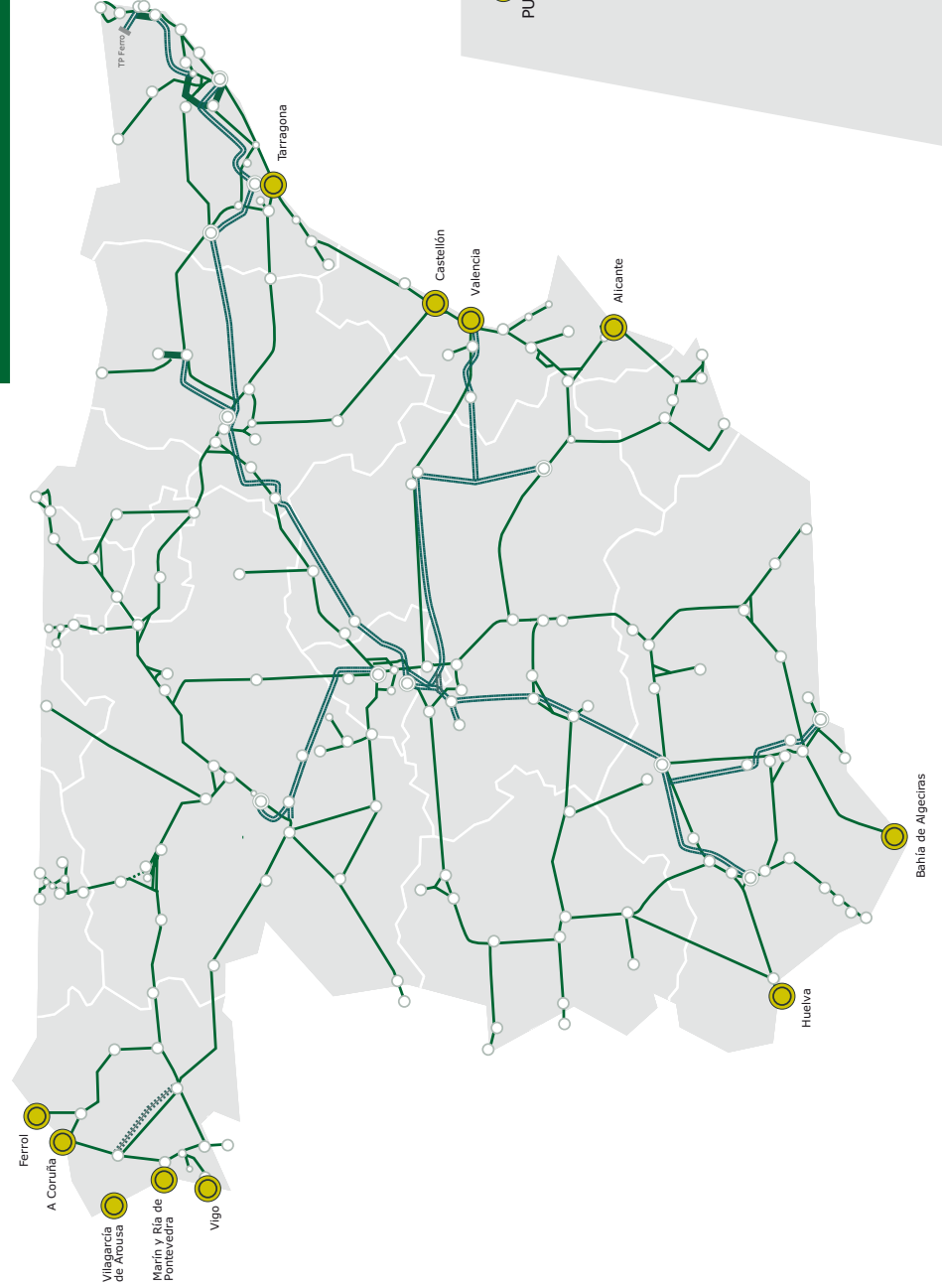
31 Diciembre 2011

**MAPA 4**  
PUNTOS FIJOS DE SUMINISTRO  
DE GASÓLEO

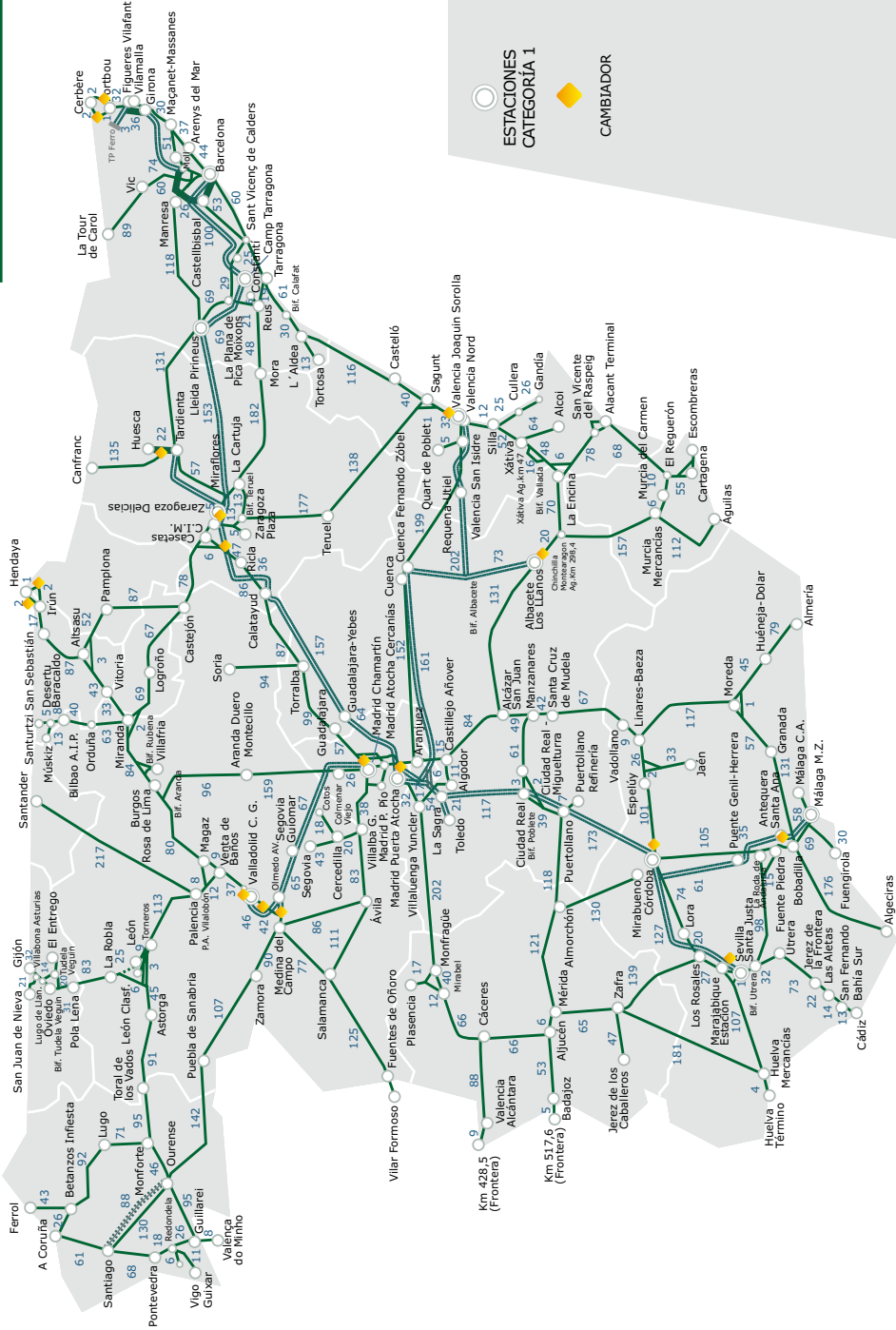


31 Diciembre 2011

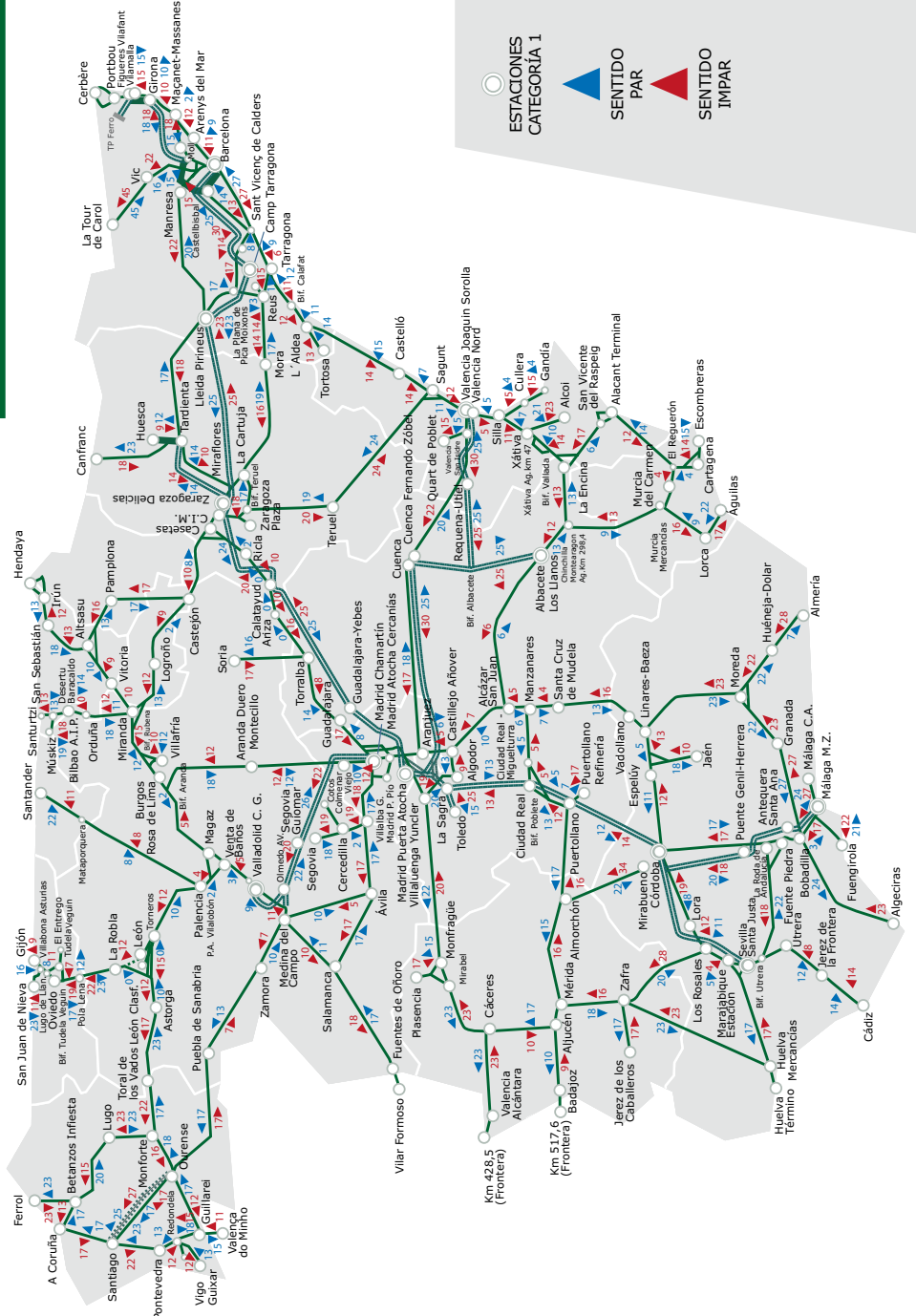
**MAPA 5**  
PUERTOS DE INTERÉS GENERAL CON CONVENIO  
DE CONEXIÓN A LA REFIG ADMINISTRADA POR ADIF



31 Diciembre 2011

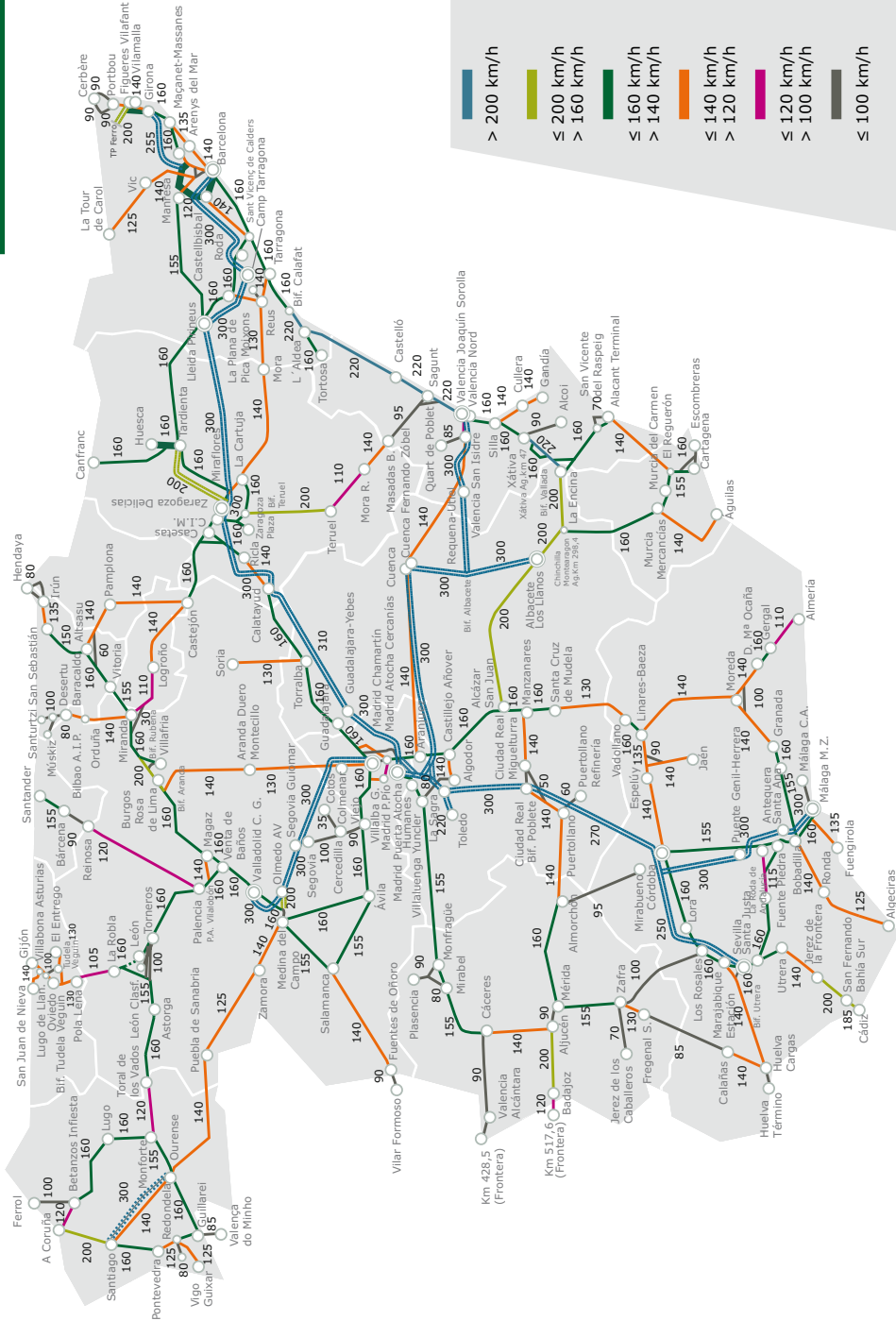


31 Diciembre 2011



31 Diciembre 2011

**MAPA 8**  
**VELOCIDADES MÁXIMAS**



**ESTACIONES CATEGORÍA 1**

**LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.435 mm)**

**LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.668 mm)**

**TERCER CARRIL (1.435 mm y 1.668 mm)**

**> 200 km/h**

**≤ 200 km/h**

**> 160 km/h**

**≤ 160 km/h**

**> 140 km/h**

**≤ 140 km/h**

**> 120 km/h**

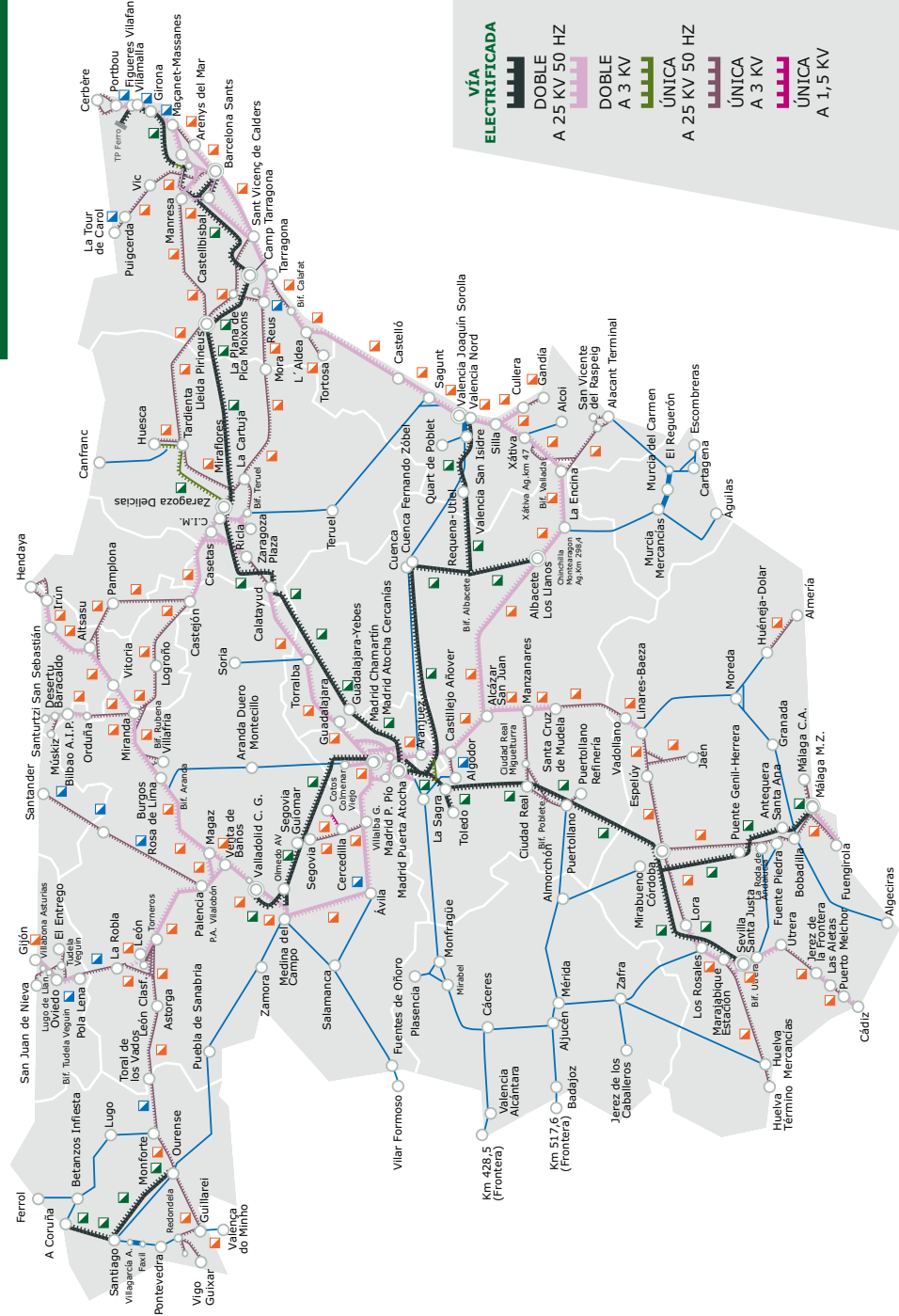
**≤ 120 km/h**

**> 100 km/h**

**≤ 100 km/h**

31 Diciembre 2011

**MAPA 9**  
**TIPOLOGÍA DE LA ELECTRIFICACIÓN**  
**VÍAS ELECTRIFICADAS**



**VÍA ELECTRIFICADA**

**VÍA NO ELECTRIFICADA**

**DOBLE A 25 KV 50 HZ**

**DOBLE A 3 KV**

**UNICA A 25 KV 50 HZ**

**UNICA A 3 KV**

**UNICA A 1,5 KV**

**DOBLE**

**UNICA**

**COMPENSADA**

**NO COMPENSADA**

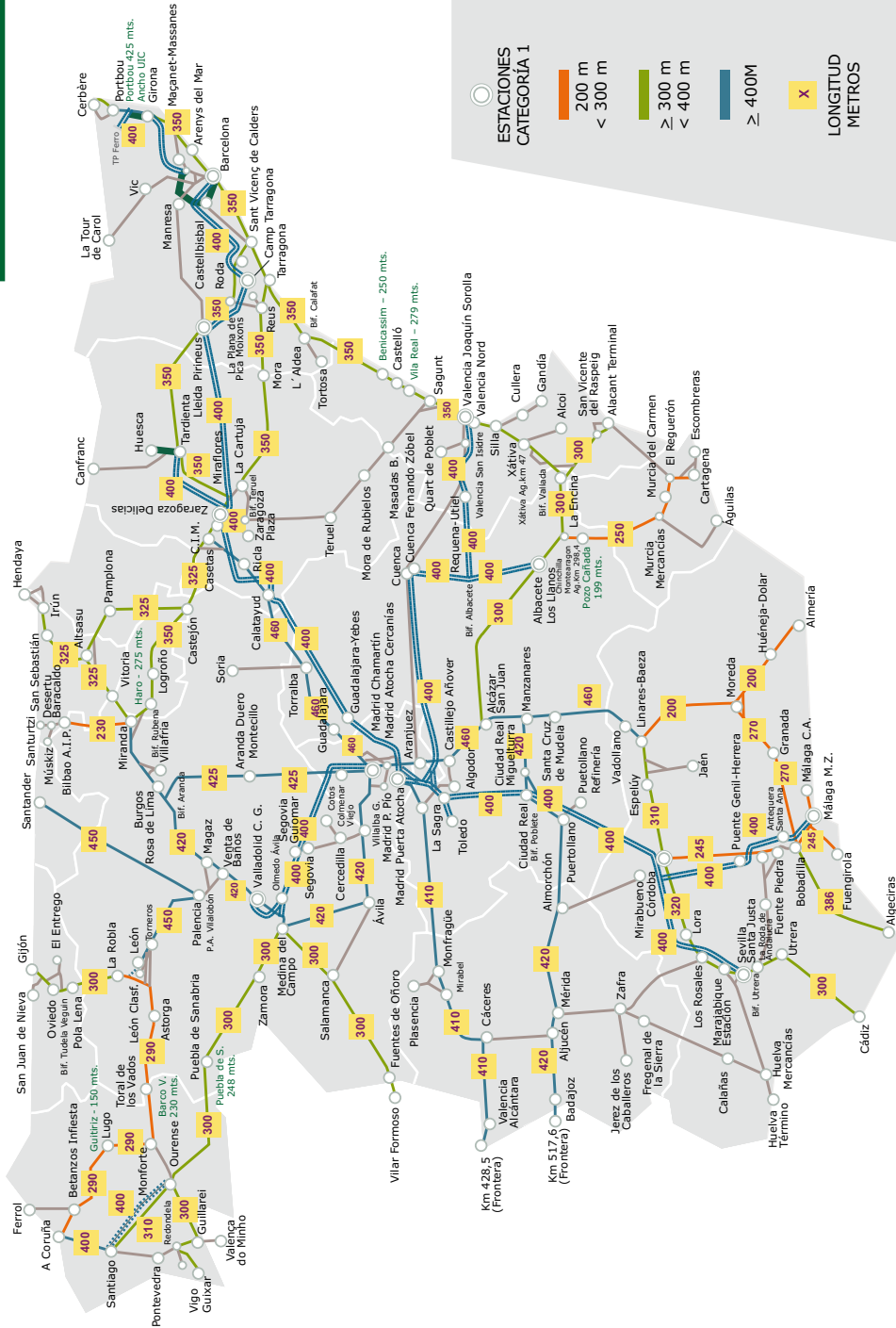
**ALTA VELOCIDAD**

**CATENARIA**

31 Diciembre 2011



**MAPA 10**  
**LONGITUD MÁXIMA DE**  
**LOS TRENES DE VIAJEROS**



**ESTACIONES CATEGORÍA 1**

200 m  
300 m  
400 m  
400M

**LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.435 mm)**

**LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.668 mm)**

**TERCER CARRIL (1.435 mm y 1.668 mm)**

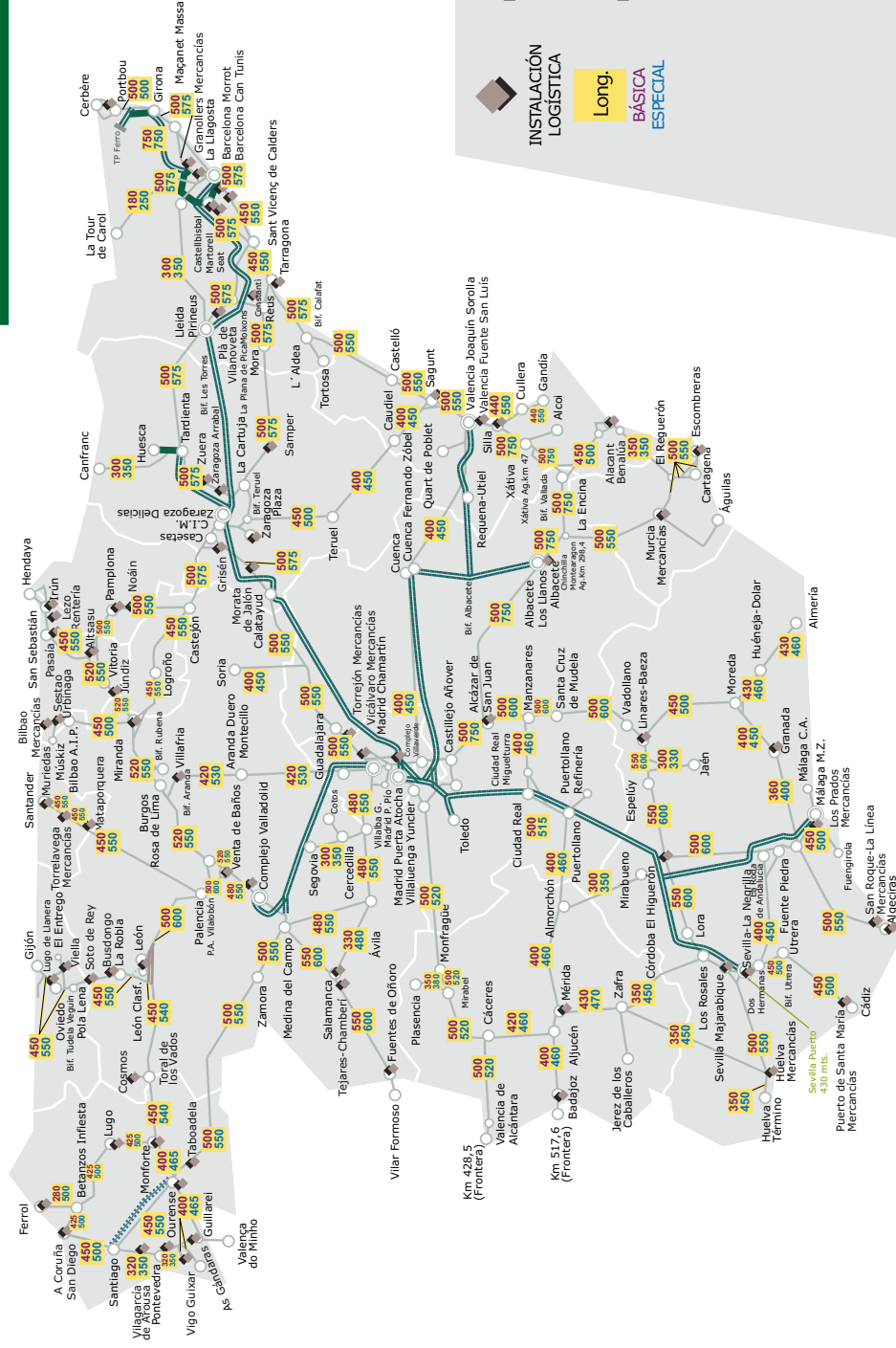
**RESTO LÍNEAS**

**LONGITUD METROS**

X

31 Diciembre 2011

**MAPA 11**  
**LONGITUD MÁXIMA DE**  
**LOS TRENES DE MERCANCÍAS**



**INSTALACIÓN LOGÍSTICA**

Long. BASICA ESPECIAL

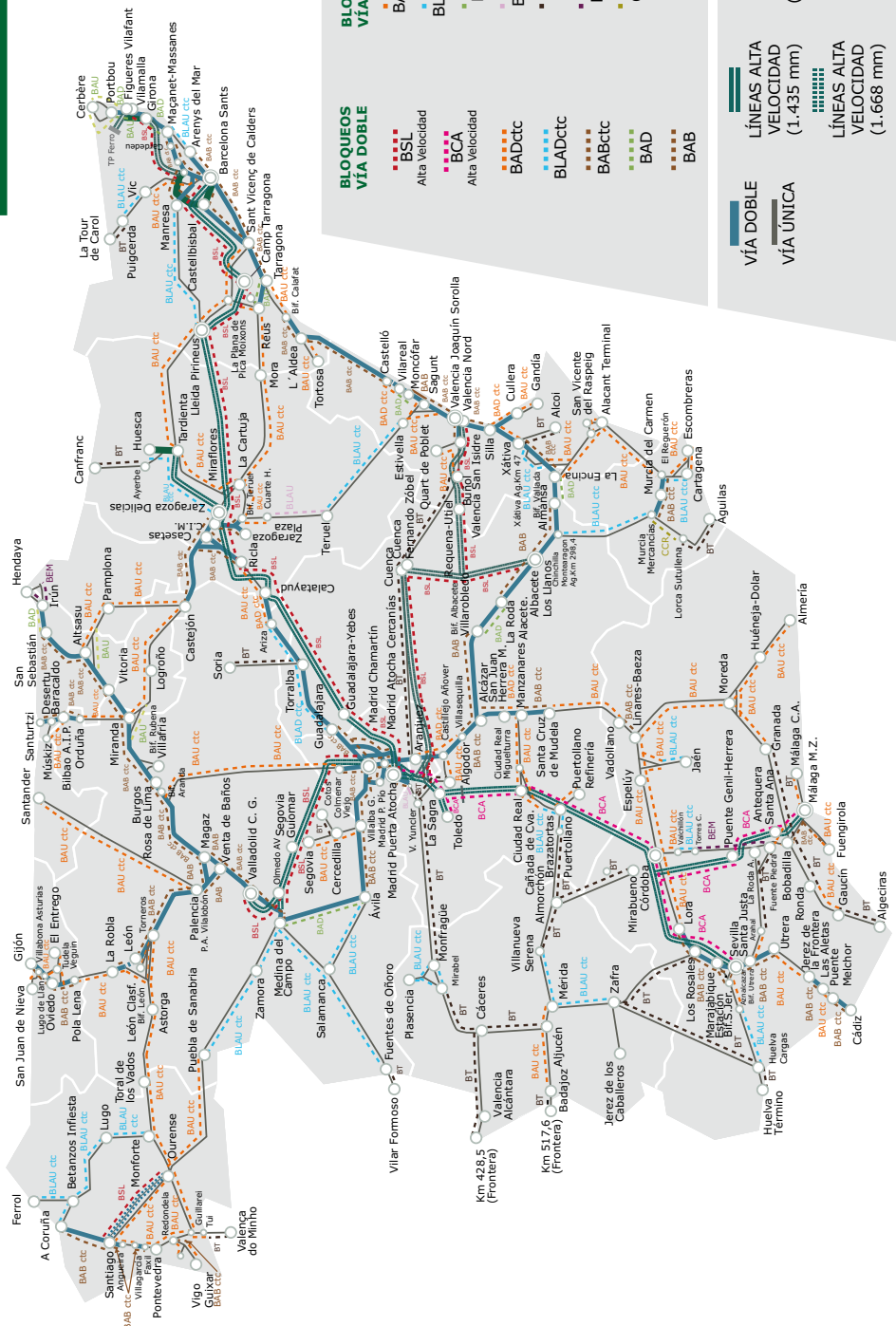
**LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.435 mm)**

**LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.668 mm)**

**TERCER CARRIL (1.435 mm y 1.668 mm)**

**RESTO LÍNEAS**

31 Diciembre 2011



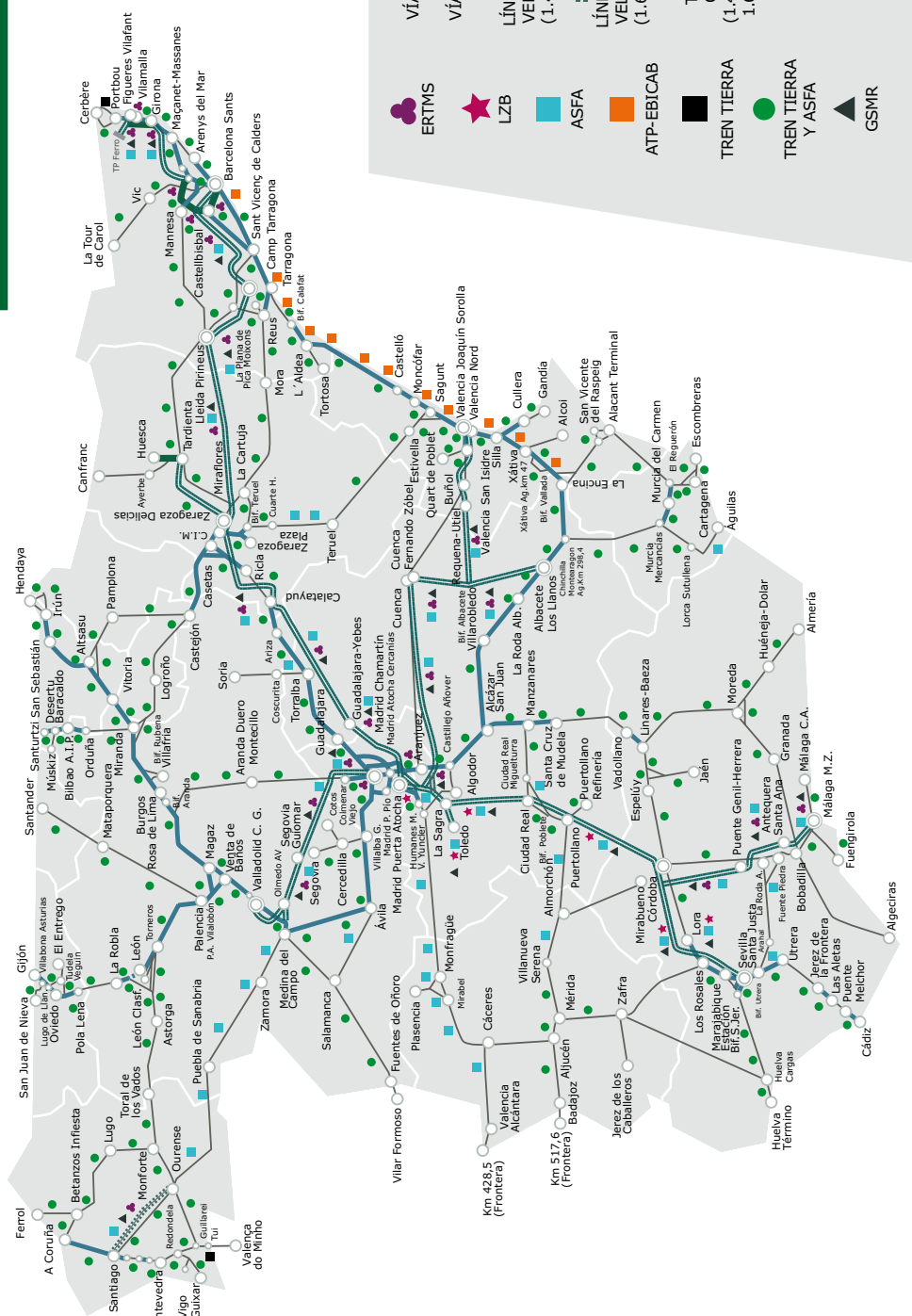
- BLOQUEOS VIA DOBLE**
- BSL Alta Velocidad
  - BCA Alta Velocidad
  - BAUctc
  - BLADctc
  - BABctc
  - BAD
  - BAB

- BLOQUEOS VIA UNICA**
- BAUctc
  - BLAUctc
  - BAU
  - BLAU
  - BT
  - BEM
  - CCR

- VIA DOBLE**
- LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.435 mm)
  - LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.668 mm)

- TERCER CARRIL**  
(1.435 mm y 1.668 mm)

31 Diciembre 2011

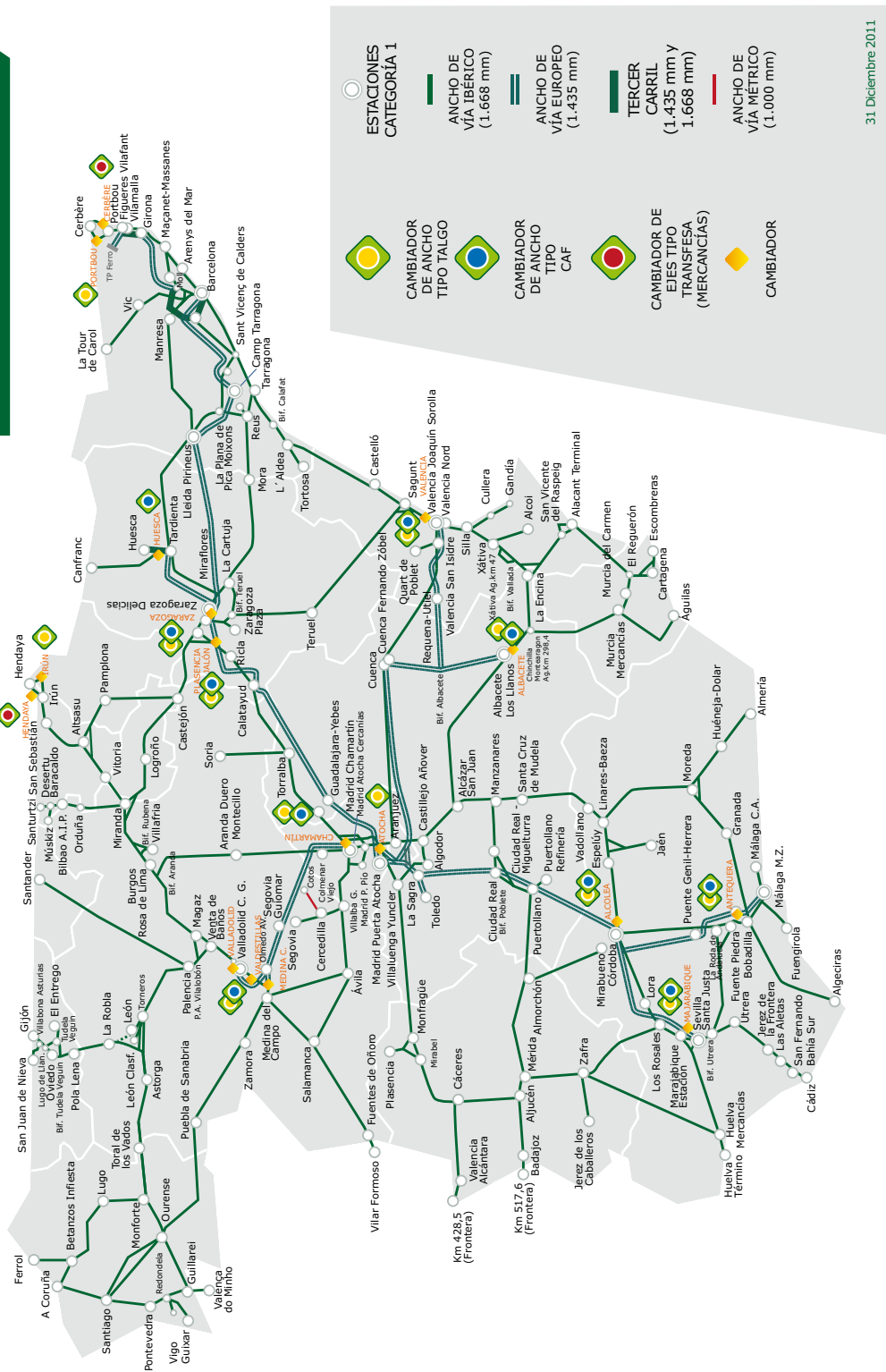


- VIA DOBLE**
- ERTMS
  - LZB
  - ASFA
  - ATP-EBICAB
  - TREN TIERRA (1.435 mm y 1.668 mm)
  - TREN TIERRA Y ASFA
  - GSMR

- VIA UNICA**
- LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.435 mm)
  - LÍNEAS ALTA VELOCIDAD (1.668 mm)

- TERCER CARRIL**  
(1.435 mm y 1.668 mm)

31 Diciembre 2011





# Actualización Declaración sobre la Red 2012



[www.adif.es](http://www.adif.es)