

DECLARACIÓN SOBRE LA RED 2026

Capítulos 1 y 2





Edita:

DIRECCIÓN GENERAL DE NEGOCIO Y OPERACIONES COMERCIALES

Dirección de Explotación Comercial

Queda prohibida la reproducción total o parcial de este libro sin la autorización expresa de Adif

ÍNDICE

1

INFORMACIÓN
GENERAL

2

INFRAESTRUCTURA

3

CONDICIONES
DE ACCESO

4

ADJUDICACIÓN
DE CAPACIDAD

5

SERVICIOS
Y RÉGIMEN
ECONÓMICO
Y TRIBUTARIO

6

OPERACIÓN
Y GESTIÓN
DEL TRÁFICO

7

INSTALACIONES
DE SERVICIO

8

ANEXOS

9

MAPAS

10

CATÁLOGOS



1

INFORMACIÓN GENERAL

1.1. Introducción

1.2. Objetivos

1.3. Aspectos Legales

1.4. Estructura de la DR

1.5. Período de Validez, Actualización y Publicación

1.6. Directorio de Adif

1.7. Cooperación Internacional

ÍNDICE

1.1.1. EL SECTOR FERROVIARIO EN ESPAÑA	8
1.2.1. RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL, RFIG	20
1.2.2. GRANDES CIFRAS DE LA RED FERROVIARIA TITULARIDAD DE ADIF	21
1.3.1. MARCO LEGAL	22
1.3.2. ESTATUS JURÍDICO DE LA DECLARACIÓN SOBRE LA RED	22
1.3.3. SOLICITUDES, ALEGACIONES Y RECLAMACIONES	23
1.5.1. PERIODO DE VIGENCIA	24
1.5.2. PROCESO DE ACTUALIZACIÓN	25
1.5.3. PUBLICACIÓN Y DISTRIBUCIÓN	25
1.7.1. CORREDORES FERROVIARIOS EUROPEOS DE MERCANCÍAS, RFC	29
1.7.2. RAILNET EUROPE (RNE)	30

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 Candidatos y contiene información sobre las condiciones de acceso a la misma, así como sobre las condiciones de acceso a las instalaciones de servicio y a la prestación de servicios en dichas instalaciones. 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 ejercicio 2026 incluyendo el Horario de Servicio 2025/2026, 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 que regula 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

ÍNDICE Y ESTRUCTURA

Actualizado el índice de la Declaración sobre la Red conforme a la estructura común y Guía de Implementación aprobada por la Asamblea General de Rail Net Europe el 16 de mayo de 2024.

INCLUSIÓN DE NUEVOS ACTIVOS EN LA RED TITULARIDAD DE ADIF

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

ACTUALIZACIÓN DEL RÉGIMEN ECONÓMICO Y TRIBUTARIO DEL USO DE LA INFRAESTRUCTURA

TASAS Y CÁNONES

La cuantía de la Tasa por utilización o aprovechamiento especial de bienes del dominio público ferroviario será la establecida en el Título VI, Capítulo I, Sección V de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, de conformidad con la modificación introducida en la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica el artículo 93.6 la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, y cuyas cuantías se establecen en el capítulo 5 de este documento.

Con la entrada en vigor de la nueva redacción de los artículos 96 y siguientes, (conforme a la Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, operada por la Ley 26/2022, de 19 de diciembre), se establece que las tarifas de los cánones ferroviarios se determinarán por los Administradores de Infraestructuras Ferroviarias, aprobando un Reglamento adoptado por su Consejo de Administración que deberá ser publicado en el Boletín Oficial del Estado y sus valores se incluirán en la Declaración sobre la Red.

Durante el ejercicio 2026 serán de aplicación las tarifas de cánones incluidas en el último Reglamento que se haya publicado en el BOE y se encuentre en vigor.

PRECIOS POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS BÁSICOS, COMPLEMENTARIOS Y AUXILIARES

Durante 2026 serán de aplicación los Precios por la prestación de Servicios Básicos, Complementarios y Auxiliares en la RFIG y en las áreas de las zonas de servicio ferroviario administradas por la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif, aprobadas por acuerdo del Consejo de Administración de Adif de fecha 27 de noviembre de 2024, de conformidad con el Artículo 102 de la Ley del Sector Ferroviario.

HORARIO DE SERVICIO 2025/2026

Se ha actualizado el Calendario de Adjudicación de Capacidad del Horario de Servicio 2025/2026, conforme a las directrices de Rail Net Europe, RNE, para la realización de solicitudes por parte de los Candidatos.

El Horario de Servicio 2026 entrará en vigor el 14 de diciembre de 2025 y tendrá vigencia hasta el 12 de diciembre de 2026 (conforme se determina en el Art. 7.2 de la Orden FOM/897/2005). Se 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 de los Corredores Ferroviarios de Mercancías Atlántico y Mediterráneo.

NORMATIVA FERROVIARIA ACTUALIZADA

Se ha actualizado el Anexo D "Documentación de Referencia", con la información de la legislación en vigor más relevante sobre el Sector Ferroviario a fecha 1 de octubre de 2024, tanto en el ámbito nacional como europeo, conteniendo adicionalmente las referencias sobre la principal normativa técnica vigente.

MAPAS

Se incluyen los Mapas de la RFIG, en los que se ha actualizado el contenido de los mismos.

En estos nuevos mapas, se incluye toda la información de Adif y ADIF - Alta Velocidad, conforme el contenido especificado en las leyendas de cada uno de los mapas, pero, a su vez, permiten visualizar la información agrupada nivel red o diferenciada en función de la titularidad de las infraestructuras de cada uno de los administradores de infraestructuras.

1.1.1. EL SECTOR FERROVIARIO EN ESPAÑA

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible a través de sus planes estratégicos, establece unas directrices específicas para el desarrollo de la política ferroviaria en nuestro país, coherente con la política económica del Gobierno, que sirva como instrumento para el crecimiento económico y la creación de empleo y que se ajuste a los criterios de consolidación presupuestaria. En ellos se define una cartera de servicios públicos del Estado en materia de transportes, y es garantía de calidad y eficiencia, mediante la optimización de las infraestructuras existentes y de una planificación adecuada a las necesidades reales.

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

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

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

Para más información consultar <https://www.transportes.gob.es/ferroviario>

1.1.1.1. PRINCIPALES AGENTES DEL SECTOR FERROVIARIO EN ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE: ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES

Organización General

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible es responsable de proponer y ejecutar la política del Gobierno en el ámbito de las infraestructuras ferroviarias de competencia estatal, de controlar, ordenar y regular administrativamente los servicios de transporte ferroviario y de planificar y programar las inversiones relativas a las infraestructuras, materias y servicios asociados.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible se estructura en los siguientes órganos, directamente dependientes del titular del Departamento:

- a) La Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, de la que dependen la Secretaría General de Transporte Terrestre, la Secretaría General de Transporte Aéreo y Marítimo y la Secretaría General de Movilidad Sostenible.
- b) La Subsecretaría de Transportes y Movilidad Sostenible.

Como órgano de apoyo y asistencia inmediata al titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible existe un Gabinete, cuyo titular tiene el rango de director general.

Están adscritos al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, a quien corresponde la dirección estratégica, la evaluación y el control de los resultados de su actividad, las siguientes entidades y entes públicos:

- a) Los entes públicos Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.
- b) La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).
- c) La entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad.
- d) La entidad pública empresarial RENFE-Operadora.
- e) La entidad pública empresarial Enaire.



Funciones Relacionadas con el Ferrocarril

Las principales funciones del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible relacionadas con el ferrocarril son:

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

Organigrama del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Para obtener información adicional consultar el sitio Web: <https://www.transportes.gob.es/>

ÓRGANO REGULADOR

Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, CNMC

La Ley 3/2013, de 4 de junio, creó el organismo público Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

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

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

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

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia supervisará y controlará el correcto funcionamiento del sector ferroviario y la competencia en los mercados de servicios ferroviarios, también, y en particular, en el mercado de transporte de viajeros de alta velocidad.



En particular, ejercerá, bien por iniciativa propia, bien a solicitud de las autoridades competentes o partes interesadas, las siguientes funciones:

- 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, así como entre cualesquiera candidatos, en las condiciones de acceso al mercado de los servicios ferroviarios.
- c) Determinar, a petición de las autoridades competentes o de las empresas ferroviarias o candidatos interesados, que el objeto principal de un servicio internacional de transporte ferroviario de viajeros es transportar viajeros entre estaciones españolas y las de otros Estados miembros de la Unión Europea.
- d) Determinar, a petición de las autoridades competentes, del administrador de la infraestructura, de las empresas ferroviarias o de los candidatos interesados, si está en peligro el equilibrio económico de un servicio de transporte sujeto a obligaciones de servicio público por la asignación de capacidad para realizar servicios de transporte ferroviario de viajeros total o parcialmente coincidentes. En caso de que decida que el equilibrio económico puede verse en peligro por causa del servicio de transporte de viajeros que pretenda explotar el candidato, indicará los cambios posibles que deban introducirse en el servicio que aseguren las condiciones para la concesión del derecho de acceso a la infraestructura.
- e) Solicitar a los administradores de infraestructura, a gestores de instalaciones de servicio, a empresas ferroviarias y candidatos, así como a otras empresas involucradas en asuntos que deben ser verificados o comprobados por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, toda la información necesaria para el ejercicio de sus funciones, en particular, con la resolución de reclamaciones, supervisión del mercado ferroviario, fines estadísticos y observación del mercado. El plazo no podrá exceder de un mes salvo que, en circunstancias excepcionales, el órgano peticionario acuerde y autorice una prórroga limitada que no podrá exceder de dos semanas, siempre de conformidad con lo dispuesto por la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.
- f) Solicitar a la Comisión Europea que examine las medidas específicas adoptadas por las autoridades nacionales en relación con el acceso a la infraestructura y a los servicios ferroviarios, la concesión de licencias, los cánones o la adjudicación de capacidad.
- g) Realizar cualesquiera otras funciones que le sean atribuidas por ley o por norma reglamentaria.
- h) Comprobar el cumplimiento de las disposiciones contables aplicables y las disposiciones sobre transparencia financiera establecidas en los apartados 3 y 4 del artículo 21 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, en el marco de la normativa ferroviaria, para lo cual podrá realizar o encargar la realización de auditorías a los administradores de infraestructuras, a los explotadores de instalaciones de servicio y, en su caso, a las empresas ferroviarias. En el caso de empresas integradas verticalmente, estas facultades se extenderán a todas las personas jurídicas. Además, podrá también sacar conclusiones de las cuentas respecto de las cuestiones de las ayudas estatales, lo que informará a las autoridades competentes.
- i) Velar por que los cánones y los precios privados establecidos por el administrador de infraestructuras cumplan lo dispuesto por el Derecho de la Unión Europea, la legislación del sector ferroviario y su normativa de desarrollo y por qué no sean discriminatorios.

Igualmente, en el marco de las funciones recogidas en el apartado anterior, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia supervisará y controlará, por iniciativa propia, las actividades de los administradores de infraestructuras ferroviarias y, cuando proceda, las de los explotadores de instalaciones de servicio y empresas ferroviarias, en relación con los siguientes asuntos:

- a) La declaración sobre la red, en sus versiones provisional y definitiva, así como los criterios establecidos en la misma, y en particular comprobará si contiene cláusulas discriminatorias u otorga poderes discrecionales al administrador de infraestructuras que este pueda utilizar para discriminar a los candidatos;
- b) El sistema, la cuantía o estructura de cánones, tarifas y precios por la utilización de infraestructuras y servicios;

- c) Autorizar al administrador de infraestructuras ferroviarias a la continuidad del cobro de cánones en el caso de una infraestructura declarada congestionada en la que las medidas definidas en el plan de aumento de capacidad no avanzan, bien por razones ajenas al control del administrador de infraestructuras o bien porque las opciones posibles no son viables desde el punto de vista económico o financiero;
- d) El proceso de consulta previo a la fijación de cánones y tarifas entre empresas ferroviarias o candidatos y los administradores de infraestructuras e intervenir cuando prevea que el resultado de dicho proceso puede contravenir las disposiciones vigentes;
- e) Las disposiciones sobre acceso a la infraestructura y a los servicios ferroviarios, así como el procedimiento de adjudicación y sus resultados;
- f) Gestión del tráfico;
- g) Planificación de la renovación y mantenimiento programado o no programado;
- h) Cumplimiento de los requisitos del administrador de infraestructuras ferroviarias, incluidos los relativos a los conflictos de intereses, independencia de sus funciones esenciales, imparcialidad del administrador de las infraestructuras ferroviarias respecto a la gestión del tráfico y a la planificación del mantenimiento, así como la externalización y compartición de las funciones del administrador de las infraestructuras ferroviarias.



La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia estudiará todas las denuncias y, en su caso, solicitará información pertinente e iniciará un proceso de consulta a todas las partes interesadas en el plazo de un mes desde de la recepción de la denuncia. Resolverá acerca de cualquier denuncia, tomará medidas para remediar la situación y comunicará a las partes interesadas su decisión motivada en un plazo de tiempo prudencial previamente fijado, y, en cualquier caso, en un plazo de seis semanas a partir de la recepción de toda la información pertinente. Sin perjuicio de las facultades de las autoridades de competencia nacionales en materia de protección de la competencia en los mercados de servicios ferroviarios, la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia decidirá por iniciativa propia, cuando corresponda, las medidas adecuadas para corregir discriminaciones en perjuicio de los candidatos, distorsiones del mercado y otras situaciones indeseables en estos mercados, en particular respecto a lo dispuesto en los números 1.º a 9.º del apartado 1.f) del artículo 12.

En el ejercicio de la función de cooperación, a fin de supervisar la competencia en el mercado y coordinar los servicios de transporte ferroviario internacional, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia llevará a cabo, entre otras, las siguientes tareas:

- a) participará y colaborará en una red de reguladores ferroviarios coordinada por la Comisión Europea;
- b) cooperará estrechamente con el resto de organismos reguladores, mediante acuerdos de trabajo, con fines de asistencia mutua en sus tareas de supervisión del mercado y tratamiento de reclamaciones o investigaciones;
- c) cooperará con el resto de organismos reguladores para elaborar principios y prácticas comunes, incluidas disposiciones, para la toma de las decisiones en relación con las funciones recogidas en este artículo, así como para la resolución de los conflictos que surjan en los servicios internacionales;
- d) intercambiará información con el resto de organismos reguladores acerca de su trabajo y de sus motivos y prácticas en la toma de decisiones y en particular sobre los principales aspectos de los procedimientos y los problemas de interpretación de la legislación de la Unión en el ámbito ferroviario incorporada a los ordenamientos nacionales, y cooperarán de otras maneras a fin de coordinar sus tomas de decisiones en el conjunto de la Unión;

- e) cooperará, en el marco de sus funciones reconocidas en este artículo, con otros organismos reguladores afectados sobre cuestiones relacionadas con servicios internacionales, a fin de preparar sus respectivas decisiones y llegar a adoptar una resolución sobre la cuestión;
- f) cooperará y consultará a los organismos reguladores de todos los Estados miembros, si procede a la Comisión Europea, en el caso de reclamaciones, o de investigaciones por iniciativa propia, sobre cuestiones de acceso o tarifación relacionadas con una franja internacional y, así como en relación con la supervisión de la competencia en el mercado de los servicios de transporte ferroviario internacional, y les pedirá toda la información necesaria antes de tomar su decisión. A su vez, cuando la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia sea consultada a efectos del tratamiento de una reclamación o investigación en una franja internacional deberá aportar toda la información que tenga derecho a solicitar a su vez en virtud del ordenamiento jurídico español;
- g) en caso de que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia reciba una reclamación, o efectúe una investigación por iniciativa propia, transmitirá la información pertinente al organismo regulador competente;
- h) podrá revisar las decisiones y prácticas de las asociaciones de administradores de infraestructuras en materia de cánones o adjudicación de capacidad en relación con el transporte ferroviario internacional.
- i) cooperará con los reguladores ferroviarios de otros estados de la Unión Europea en relación a infraestructuras de titularidad compartida, cuando los Estados concernidos así lo acuerden, a fin de unificar las consecuencias de sus decisiones.

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

En el sector ferroviario, corresponde a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia en exclusiva conocer y resolver las reclamaciones que presenten las empresas ferroviarias y los restantes candidatos en relación con la actuación del administrador de infraestructuras ferroviarias, los explotadores de instalaciones de servicio o prestadores de los servicios, así como las empresas ferroviarias y restantes candidatos, y que versen, en particular, sobre:

1. El contenido y la aplicación de las declaraciones sobre la red.
2. Los procedimientos de adjudicación de capacidad y sus resultados.
3. La cuantía, la estructura o la aplicación de los cánones, tarifas y precios que se les exijan o puedan exigírseles.
4. Cualquier trato discriminatorio en el acceso a las infraestructuras o a las instalaciones de servicio, y en relación con los servicios que en ellas se llevan a cabo.
5. La prestación de servicios en los corredores ferroviarios internacionales de transporte de mercancías.
6. Las reclamaciones o investigaciones relacionadas con una franja internacional cuando proceda conocer y resolver a ella y, en los demás casos, cooperará con los órganos reguladores del mercado ferroviario de los demás Estados miembros de la Unión Europea competentes con la franja internacional.
7. La gestión del tráfico.
8. La planificación de la renovación y mantenimiento programado o no programado.
9. El cumplimiento de los requisitos del administrador de infraestructuras ferroviarias, incluidos los relativos a los conflictos de intereses, independencia de sus funciones esenciales, imparcialidad del administrador de las infraestructuras ferroviarias respecto a la gestión del tráfico y a la planificación del mantenimiento, así como la externalización y compartición de las funciones del administrador de las infraestructuras ferroviarias.

Las reclamaciones deberán presentarse en el plazo de un mes desde que se produzca el hecho o la decisión correspondiente. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia solicitará la información relevante e iniciará las consultas con todas las partes implicadas dentro del plazo de un mes a partir de recibo de la reclamación. En caso de una reclamación contra la negativa de otorgar capacidad de infraestructura, o contra los términos en que esta se otorga, resolverá para confirmar la decisión del administrador de la infraestructura o de la instalación de servicio, o bien para requerir la modificación de esa decisión de conformidad con las instrucciones específicas que se consideren apropiadas.

ÓRGANOS COLEGIADOS

Se relacionan a continuación los órganos colegiados adscritos al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, más relacionados con el transporte ferroviario:

- 

CIAF * Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios.
*En los términos establecidos en la disposición transitoria única de la Ley 2/2024, de 1 de agosto, de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidencias ferroviarios, marítimos y de aviación civil".
- 

CCTMP Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.
- 

CNTT Consejo Nacional de Transportes Terrestres.
- 

FRC Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Perecederas.

Para obtener información adicional visite el sitio Web: <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/organos-colegiados>

AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA

El 23 de diciembre de 2014, se publica en el Boletín Oficial del Estado el Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre por el que se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y se aprueba su Estatuto. Dentro del ámbito de competencias correspondientes al Estado, la AESF tiene por objeto la detección, análisis y evaluación de los riesgos de seguridad en el transporte por ferrocarril, configurándose como un organismo público de los regulados en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

La AESF se guiará por los siguientes **principios de actuación**:

- a) Independencia en su actuación, respecto de las funciones que tiene asignadas en materia de seguridad del transporte ferroviario.
- b) Competencia y responsabilidad en el desarrollo y aplicación de las normas de seguridad ferroviaria nacionales e internacionales, así como en el control de los procedimientos.
- c) Promoción y difusión de una cultura de seguridad ferroviaria en todos los ámbitos de actuación.
- d) Calidad, eficacia, eficiencia y transparencia en el ejercicio de sus funciones.

La AESF ejercerá, como autoridad responsable de la seguridad ferroviaria, las siguientes **competencias**:

- a) Velar por el mantenimiento general de la seguridad en la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General mediante la supervisión del cumplimiento de las obligaciones de los diferentes actores en esta materia.
- b) Autorizar la entrada en servicio de los subsistemas estructurales que constituyen el sistema ferroviario y así como comprobar que mantienen sus requisitos.
- c) Supervisar el cumplimiento de los requisitos esenciales por parte de los componentes de interoperabilidad.
- d) Autorizar la puesta en servicio de vehículos.
- e) Expedir, renovar, modificar o revocar los certificados de seguridad de las empresas ferroviarias, así como supervisarlos posteriormente.
- f) Expedir, renovar, modificar o revocar las autorizaciones de seguridad de los administradores de infraestructura, así como supervisarlas posteriormente.
- g) Proponer, elaborar y desarrollar el marco normativo de seguridad y supervisar su cumplimiento por los agentes del sistema ferroviario, así como formular propuestas, directrices y recomendaciones normativas, incluidas las especificaciones técnicas de los subsistemas ferroviarios.
- h) Realizar el seguimiento de los objetivos y los niveles de seguridad a través de los indicadores y estadísticas de accidentalidad, así como elaborar informes en materia de seguridad del transporte ferroviario.
- i) Organizar y gestionar el Registro Especial Ferroviario, así como supervisar la debida inscripción del personal ferroviario y de la matriculación del material rodante y de los inventarios, estadísticas y bases de datos relacionados con la seguridad del transporte ferroviario, incluidos los inventarios de infraestructuras.
- j) Conceder la homologación y, en su caso, suspenderla y revocarla, de los centros de formación y centros de reconocimiento psicofísico del personal ferroviario.
- k) Conceder la homologación y, en su caso, suspenderla y revocarla, de los centros de mantenimiento, así como la certificación de las entidades encargadas de mantenimiento.



- l) Ejercer las competencias del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en materia de personal ferroviario, y en particular, otorgar, renovar, suspender y revocar las licencias y títulos de conducción de personal ferroviario, así como, proponer el contenido de las pruebas de obtención de títulos habilitantes del personal ferroviario, aprobar los contenidos mínimos de los programas de formación para la obtención de las habilitaciones y las condiciones de capacidad psicofísica para la certificación de valoración de aptitud personal.
- m) Asistir y participar en los grupos de trabajo de la Agencia Europea Ferroviaria y en otras Organizaciones nacionales e internacionales relacionadas con la seguridad o interoperabilidad del transporte ferroviario.
- n) Ejercer las competencias del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en materia de transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.
- o) Ejercer las competencias que corresponden al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en relación con la defensa del dominio público ferroviario y con la modificación de la línea límite de la edificación, sin perjuicio de las competencias que correspondan al administrador de infraestructuras ferroviarias.
- p) Ejercer la potestad sancionadora en materia de seguridad ferroviaria.
- q) Las demás funciones que se le asignen por norma legal o reglamentariamente.

A la AESF le corresponde también el otorgamiento, suspensión y revocación de licencias a las empresas ferroviarias, así como de las habilitaciones de otros candidatos distintos de éstas, incluyendo la elaboración e iniciativa de los proyectos normativos en relación con la solicitud y documentación justificativa de las licencias.

ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF

ALTA VELOCIDAD

La entidad pública empresarial ADIF- Alta Velocidad, es un organismo público adscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, 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 el Estatuto de ADIF- Alta Velocidad y por lo establecido en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y por la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, especialmente cuando ejerzan potestades administrativas, en la legislación presupuestaria y demás normas de desarrollo que le son de aplicación. En defecto de estas normas, se le aplicará el ordenamiento jurídico privado.

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

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



ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF

La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif, es un organismo público adscrito al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, 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 el Estatuto de Adif y por lo establecido en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y por la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, especialmente cuando ejerzan potestades administrativas, en la legislación presupuestaria y demás normas de desarrollo que le son de aplicación. En defecto de estas normas, se le aplicará el ordenamiento jurídico privado

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.

ORGANIGRAMA DE ADIF



Funciones de Adif

De acuerdo con lo establecido en el Art. 23 de la LSF y de conformidad con el RD 2395/2004, de 30 diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de Adif, corresponden a Adif las siguientes funciones:

- a) La aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias de su titularidad que deban formar parte de la Red Ferroviaria de Interés General y su construcción, siempre que se lleve a cabo con sus propios recursos y con arreglo a lo que determine el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

- b) La construcción con recursos ajenos de infraestructuras ferroviarias, conforme al correspondiente convenio.
- c) La administración de las infraestructuras ferroviarias de su titularidad y de las que se le encomienden mediante el oportuno convenio.
- d) La prestación del paquete de acceso mínimo a la infraestructura ferroviaria y la realización de los mecanismos de coordinación, recogidos en el artículo 20.2.
- e) El control, vigilancia e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre, de sus zonas de protección y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca.
- f) La explotación de los bienes de su titularidad, la de los bienes que le sean adscritos y la de aquellos cuya gestión se le encomiende.
- g) La elaboración, aprobación y publicación de la declaración sobre la red.
- h) La adjudicación de capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias y restantes candidatos enumerados en el artículo 34 de la LSF que lo soliciten y la celebración de acuerdos marco con aquéllas.
- i) La prestación, en su caso, de los servicios básicos, complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario.
- j) La aprobación y el cobro de los precios privados por la prestación de los servicios básicos, complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario.
- k) La determinación, revisión y cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, conforme al régimen legal y reglamentario de aplicación.
- l) La cooperación con los organismos que en otros Estados miembros de la Unión Europea administren las infraestructuras ferroviarias, prevista en el artículo 20.3, para establecer y adjudicar capacidad de infraestructura que abarque más de una red nacional, así como la participación y cooperación en la Red Europea de Administradores de Infraestructuras.
- m) La resolución de las reclamaciones de responsabilidad patrimonial que se formulen respecto de la actuación del mismo.
- n) La elaboración y ejecución de estudios o proyectos en materia de movilidad sostenible o de transporte ferroviario.
- o) Cualesquiera otras que se le asignen en esta ley o en sus disposiciones de desarrollo.

De conformidad con la disposición adicional primera de la Ley 38/2015 del sector Ferroviario ADIF- Alta Velocidad y Adif podrán encomendarse la realización de determinadas actividades mediante la suscripción de un convenio. En dicho convenio se determinará la compensación económica correspondiente a la prestación de los servicios encomendados. En particular, ambas entidades podrán encomendarse la gestión de la capacidad de infraestructuras y, debido a la interconexión de las redes cuya administración tienen atribuidas ambas entidades, y como excepción a lo previsto en el artículo 19.1, también la gestión de los sistemas de control, de circulación y de seguridad.

Adif ha encomendado la realización de determinadas actividades a la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad según Convenio de Encomienda de Gestión aprobado por el Consejo de Administración de ADIF-Alta Velocidad en fecha 9 de julio de 2019 y publicado mediante Resolución, de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (BOE núm. 189, de 8 de agosto de 2019), entre otras, las siguientes:

- Gestión integral medioambiental
- Recepciones, ensayos de laboratorios de control de calidad de materiales, auditorías y seguimiento de la calidad y de la documentación final de obra, pruebas de carga e inspecciones de edificios y tramitación de expedientes de gasto.



- Tramitación de expedientes de expropiación forzosa en los que ADIF ostente la condición de beneficiaria.
- Redacción de los informes de supervisión de proyectos de líneas convencionales.
- Asesoramiento en materia de sostenibilidad ambiental, eficiencia energética y lucha contra el cambio climático.
- Gestión del mantenimiento de las líneas de explotación de titularidad de ADIF en las áreas geográficas en que ADIF no disponga de medios humanos propios para su realización.
- Intervención de personal especializado en la actividad de construcción de determinadas actuaciones encomendadas a ADIF.
- Suministro de energía de Uso Distinto de Tracción – UDT.

Se han suscrito dos Adendas al citado Convenio, la primera en fecha 24 de octubre de 2019 (publicada en el BOE núm. 305, de 20 de diciembre de 2019) y la Segunda en fecha 20 de diciembre de 2019 (publicada en el BOE núm. 37, de 12 de febrero de 2020), al objeto de incorporar, respectivamente, las siguientes actividades:

- Telecomunicaciones
- Planificación Funcional

No obstante, lo anterior, Adif mantiene las competencias y responsabilidades que como administrador de infraestructura ferroviaria le son propias.

MISIÓN Y VISIÓN

Adif es una entidad pública empresarial, adscrita al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y 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.

Misión

Operar, gestionar y construir una red ferroviaria inteligente adaptada al nuevo ecosistema tecnológico, competitivo y sostenible, contribuyendo de esta forma a los ODS.

Visión

Ser un referente como organización focalizada en la gestión de infraestructuras resilientes, sostenibles, seguras e inteligentes que contribuyan al nuevo modelo de transición ecológica.

EMPRESAS FERROVIARIAS Y CANDIDATOS INSCRITOS EN EL REGISTRO ESPECIAL FERROVIARIO

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

<https://www.seguridadferroviaria.es/agentes-sector-ferroviario/empresas-ferroviarias>

1.2. Objetivos de la Declaración sobre la Red

La DR es el documento que el Administrador de infraestructuras ofrece a las EE.FF. y otros Candidatos para darles a conocer las características de la infraestructura y las condiciones de acceso a la RFIG gestionada por el Administrador de infraestructuras, así como las características y descripción de las instalaciones de servicio y la prestación de servicios en dichas instalaciones.

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

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

1.2.1. RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL, RFIG

La Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) está integrada por las infraestructuras ferroviarias, las estaciones de viajeros y terminales de transporte de mercancías que resulten 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 del referido sistema común de transporte, tales como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía o la defensa nacional, conforme el art. 4 de la LSF.

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

En el Anexo F de esta DR se incluye el Catálogo de Ejes y Líneas de la Red Ferroviaria de Interés General gestionada por el Administrador de infraestructuras, de conformidad con lo indicado en la Orden FOM 710/2015, de 30 de enero, actualizada conforme lo indicado en la Orden FOM/925/2018, de 10 de septiembre, y en las órdenes TMA/1240/2020, de 8 de diciembre, TMA/488/2021, de 19 de mayo, y TMA/1118/2022, de 11 de noviembre, y lo dispuesto en Art. 4 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

1.2.2. GRANDES CIFRAS DE LA RED FERROVIARIA TITULARIDAD DE ADIF

Grandes Cifras de Adif	
Activos no corrientes *	18.753.462 (*) miles €
Fondos Propios *	2.684.880 (*) miles €
Patrimonio Neto *	14.916.578 (*) miles €
Empleados Adif	13.271 (1)

(1) Datos a 31/12/2024 / * Datos provisionales a 31/12/2024

Estaciones de Viajeros	
Nº de Estaciones	1.448
Datos a 31 de diciembre de 2024	
Terminales de Transporte de Mercancías	
Principales Terminales de transporte de mercancías	45
Datos a 31 de diciembre de 2024	

Infraestructura y Circulación		
(*) Red Ferroviaria Titularidad de Adif:	11.672,7	Km.
• Red de Alta Velocidad de Ancho Estándar puro (1.435 mm de separación de carriles)	57,2	Km.
• Red de Alta Velocidad de Ancho Ibérico (1.668 mm de separación de carriles)	84,1	Km.
• Red Convencional de Ancho Ibérico puro (1.668 mm de separación de carriles)	10.211,1	Km.
• Red Mixta (Tercer Carril combinación Ancho Ibérico y Ancho Estándar)	126,8	Km.
• Red de Vía Estrecha de Ancho Métrico (1.000 mm de separación de carriles)	1.193,4	Km.
Líneas Equipadas con ERTMS	384,9	Km.
Líneas Equipadas con ASFA	10.594,2	Km.
Líneas Equipadas con Sistemas de Bloqueo Automatizados	9.536,7	Km.
Líneas dotadas con CTC	9.055,0	Km.
Línea electrificada	6.719,6	Km.
(**) Nº Circulaciones de Trenes	1.800.563	

*1ª versión trimestral 2025 de Tramificación Común Adif. Cirtra - 1 de enero 2025
 **Datos acumulados a diciembre 2024

1.3. Aspectos Legales

1.3.1. MARCO LEGAL

El Marco básico legal se fundamenta en la normativa ferroviaria estatal y en los Reglamentos y Directivas de la Unión Europea traspuestas a la legislación nacional, además de su normativa de desarrollo y otras disposiciones. Asimismo, incluye la normativa técnica de aplicación. Las referencias a estas disposiciones pueden consultarse en el Anexo D de este documento.

1.3.2. ESTATUS JURÍDICO DE LA DECLARACIÓN SOBRE LA RED

Consideraciones Generales

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

La presentación de la solicitud de adjudicación de capacidad tanto lineal como en Instalaciones de Servicio, conllevará implícita la aceptación de los derechos y obligaciones contenidos en la DR, por parte de los Candidatos. 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.

Información sobre Seguridad en la Circulación

En cuestiones de Seguridad, en relación con la circulación y la reglamentación, la información contenida en la presente DR tiene carácter únicamente informativo, siendo de aplicación en cualquier caso lo especificado en el Capítulo 6 de esta DR, asimismo, en caso de que en el contenido de la DR haya discrepancia con lo recogido en los documentos técnicos y reglamentarios vigentes en materia de seguridad e interoperabilidad ferroviarias, deberán prevalecer siempre estos últimos.

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

De acuerdo con la normativa vigente, y en concreto de conformidad con el título V de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, el Administrador de infraestructuras dispone de la correspondiente Autorización de Seguridad renovada por la Agencia Estatal de Seguridad, según resolución de fecha 26/11/2020 y posteriormente revisada para la inclusión en su alcance de la certificación como entidad encargada del mantenimiento, según resolución de fecha 15 de junio de 2022. Los sistemas de Gestión de Seguridad en la Circulación de los administradores de infraestructuras han de cumplir los requisitos establecidos en el Reglamento Delegado (UE) 2018/762, por el que se establecen métodos comunes de seguridad sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad, de aplicación en España desde el 31 de octubre de 2020.

1.3.3. SOLICITUDES, ALEGACIONES Y RECLAMACIONES

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

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

1.4. Estructura de la DR

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

La estructura de este documento es, a su vez, coherente con el índice común fijado por Rail Net Europe, conforme a la última actualización de la estructura común y Guía de Implementación aprobada por Rail Net Europe en la Asamblea General celebrada con fecha 31 de mayo de 2023, organización a la que contribuye activamente el administrador de infraestructuras ferroviarias.

En esta Declaración se ha aplicado la estructura común de RNE, cuyo objetivo es que todos los Candidatos y Empresas Ferroviarias puedan acceder a documentos similares en los diferentes países, disponiendo de la misma información y en la misma ubicación. Con ello se facilitan los procedimientos de acceso a la infraestructura, especialmente en la programación de tráficos internacionales.

Con arreglo a este principio, la DR se estructura en **siete Capítulos, Anexos, Mapas y Catálogos**, según se indica a continuación:

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

Capítulo 2: Descripción de las Infraestructuras Ferroviarias; se describen las principales características técnicas y funcionales de la RFIG gestionada por el Administrador de infraestructuras, disponible para la solicitud de adjudicación de capacidad.

Capítulo 3: Condiciones de Acceso; Contiene los requisitos legales necesarios que regulan el acceso a la RFIG gestionada por el Administrador de infraestructuras de las empresas ferroviarias.

Capítulo 4: Adjudicación de Capacidades; Describe el proceso por el cual el Administrador de infraestructuras asigna franjas horarias a las Empresas Ferroviarias y Candidatos, así como capacidad en instalaciones de servicio

Capítulo 5: Servicios de Adif; Descripción de los servicios que puede prestar el Administrador de infraestructuras y Régimen Económico y Tributario; Descripción de las tasas ferroviarias y cánones, así como de los precios por prestación de los Servicios Básicos, Complementarios y Auxiliares

Capítulo 6: Operaciones; Descripción los procedimientos de gestión del tráfico, incluidos los procedimientos que deben seguirse en caso de incidentes, (normas relativas a las obligaciones que el solicitante y/o el administrador de infraestructura deben seguir para las operaciones de tren y de maniobras)

Capítulo 7: Instalaciones de Servicio; ofrece una visión general de las instalaciones de servicio del administrador de infraestructuras y de otras instalaciones de servicio conectadas a la RFIG en aplicación del Reglamento de Ejecución UE 2017/2177.

Anexos: En los distintos Anexos se ha agrupado toda la información que puede ser objeto de frecuente actualización, incluyendo además contenidos de carácter informativo (horario de servicio, catálogo de surcos internacionales mercancías, modelo de solicitud de capacidad, de servicios, legislación, glosario, catálogo de ejes y líneas de la RFIG, capacidad media de las principales líneas del administrador de infraestructuras ferroviarias, clasificación de líneas por tipos, acuerdo marco, procedimiento de resolución de conflictos).

Mapas: Mapas RFIG con las principales características de las redes titularidad de Adif y ADIF Alta Velocidad.

Fichas descriptivas de las instalaciones de Servicio: Información general de la instalación, titular/explotador (de cada uno de los servicios), condiciones de acceso, condiciones de prestación de los servicios condiciones de uso, oferta de servicios y precios. Información del administrador y del resto de titulares / explotadores de instalaciones de servicio, disponibles en la aplicación PISERVI.

Catálogo de Oferta de capacidad en las Instalaciones de Servicio: Relación de vías ofertadas en las instalaciones de servicio titularidad del Administrador de infraestructuras, tanto en ancho ibérico como en ancho métrico.

Catálogo de las Restricciones de Capacidad en la RFIG: Relación restricciones de la capacidad.

1.5. Período de Validez, Actualización y Publicación de la DR

1.5.1. PERIODO DE VIGENCIA

La DR entrará en vigor tras su publicación y se aplicará a las solicitudes de capacidad y a las operaciones de transporte ferroviario del horario de servicio comprendido entre el 14 de diciembre de 2025 a las 00:00 y el 12 de diciembre de 2026 a las 24:00 h. y podrá ser actualizada por el administrador de infraestructuras ferroviarias cuando así lo requieran sus contenidos.

1.5.2. PROCESO DE ACTUALIZACIÓN

La declaración sobre la red se actualizará y modificará cuando cambien las condiciones de uso de la infraestructura ferroviaria, de las instalaciones de servicio y/o la prestación de servicios en dichas instalaciones. Estas 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 lo relativo a aspectos sujetos a variación regular (informaciones técnicas), las modificaciones que se puedan producir tendrán efectos inmediatos desde su publicación o desde la fecha en la que se disponga en la propia modificación.

1.5.3. PUBLICACIÓN Y DISTRIBUCIÓN

Aprobada la Declaración sobre la Red por el Consejo de Administración del Administrador de infraestructuras se publica en la web, www.adif.es en formato PDF o similar.

La Declaración sobre la Red se publica en idioma castellano, en las lenguas cooficiales de las distintas comunidades autónomas, así como en lengua inglesa. En caso de discrepancia en cuanto a su contenido, prevalecerá la versión en lengua castellana.



1.6. Directorio de Adif

El administrador de infraestructuras pone a disposición de las EE.FF. y otros Candidatos una organización que presta un servicio integral para facilitar el acceso a la infraestructura ferroviaria, tanto para la prestación de los diferentes servicios de transporte de viajeros y mercancías, como para la realización de pruebas en las infraestructuras ferroviarias. A continuación, se detalla el Directorio de Adif.

Adif



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



Calle Sor Ángela de la Cruz, 3
28020-Madrid
www.adif.es

Comunicación y Relaciones Externas



Subdirección de Relaciones con los Medios
Dirección de Comunicación y Reputación Corporativa



Calle Sor Ángela de la Cruz, 3
28020-Madrid
www.adif.es

Ventanilla única para empresas ferroviarias y candidatos



Subdirección de Relaciones con Operadores Ferroviarios
Dirección de Explotación Comercial



Calle Sor Ángela de la Cruz, 3
28020-Madrid
www.adif.es

Autorización de Conexiones a la RFIG, Cargaderos



Subdirección de Relaciones con Operadores Ferroviarios
Dirección de Explotación Comercial



Calle Sor Ángela de la Cruz, 3
28020-Madrid
www.adif.es

Autorización para la Realización de Pruebas en la RFIG



Subdirección de Relaciones con Operadores Ferroviarios
Dirección de Explotación Comercial
Solicitud de pruebas:
<https://sede.adif.gob.es/opencms/system/modules/sede/index>



Calle Sor Ángela de la Cruz, 3
28020-Madrid
www.adif.es

Información sobre Estaciones de Viajeros



Subdirección de Servicios al Cliente y Planificación
Dirección de Estaciones de Viajeros
Gestión de Instalaciones de Servicios



Avenida Pío XII, 110; Edificio 18
28036-Madrid

Información sobre Terminales de Transporte de Mercancías



Subdirección Comercial
Subdirección de Gestión de Servicios a Clientes

Dirección de Servicios Logísticos
Gestor de Instalaciones de Servicios



Estación Madrid-Chamartín-Clara Campoamor
Calle Agustín de Foxá, 46
Edificio Comercial - Andén 1
28036-Madrid

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



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



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

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



Ventanilla Única (OSS) del Corredor Atlántico de Mercancías Europeo

Subdirección de Servicios de Circulación y Calidad
Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad



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

Asignación de Capacidades en Líneas Ferroviarias Integradas a la RFIG



Dirección de Gestión de Capacidad
Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad



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

Control de Tráfico de Trenes y Planes de Contingencias



Centro de Gestión de Red H24
Dirección de Tráfico
Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad



Calle Méndez Álvaro, 1
28045-Madrid

Seguridad en la Circulación



Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación



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

Autorización del Material Rodante



Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación



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

Información sobre Protección Civil



Dirección de Seguridad y Autoprotección



Estación Madrid-Chamartín Chamartín-Clara Campoamor
Calle Agustín de Foxá, 48
Edificio andén vía 1
28036-Madrid

Estudios para Transportes Excepcionales



Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación



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

Innovación Tecnológica



Centro de Tecnologías Ferroviarias
Subdirección de Innovación Estratégica



Calle Severo Ochoa, 9
29590-Campanillas (Málaga)



1.7. Cooperación Internacional entre los distintos Administradores de Infraestructuras

1.7.1. CORREDORES FERROVIARIOS EUROPEOS DE MERCANCÍAS, RFC

El Reglamento (UE) No 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, entró en vigor el 9 de noviembre de 2010. Este reglamento requiere que los estados miembros establezcan Corredores de Mercancías orientados al mercado internacional para alcanzar los siguientes objetivos:

- Crear una red ferroviaria para un transporte de mercancías competitivo, mejorando la eficiencia del transporte ferroviario de mercancías en relación con otros medios de transporte,
- Fortalecer la cooperación entre administradores de infraestructuras en aspectos clave como la asignación de surcos, el despliegue de sistemas interoperables y el desarrollo de la infraestructura,
- Encontrar el equilibrio adecuado entre el tráfico de mercancías y el de pasajeros a lo largo de los Corredores de Mercancías, dar una capacidad adecuada de transporte de mercancías en consonancia con las necesidades del mercado y garantizar el cumplimiento de los objetivos comunes de puntualidad de los trenes de mercancías.
- Promover la intermodalidad entre el ferrocarril y otros modos de transporte mediante la integración de las terminales en el proceso de gestión de los corredores.

El administrador de infraestructuras ferroviarias participa en dos Corredores Ferroviarios Europeos de Mercancías el Atlántico y el Mediterráneo, de conformidad con las disposiciones del Reglamento.

Corredor Atlántico

El administrador de infraestructuras ferroviarias y los Administradores de Infraestructuras de Portugal (IP), Francia (SNCF Réseau) y Alemania (DB Netz), integran este corredor que suma más de 6.200 Km. de vías a lo largo del eje Sines/Setúbal/Lisboa/Aveiro/Leixões/Valongo - Algeciras/Madrid/Bilbao/Zaragoza - Bourdeaux/Paris/Nantes/La Rochelle/Le Havre/Metz/Estrasburgo - Mannheim, cruzando las fronteras internacionales de Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro, Elvas/Badajoz, Irún/Hendaya y Forbach/Saarbrücken

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

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

Corredor Mediterráneo

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

El Corredor Mediterráneo conecta Madrid, Algeciras y los principales puertos de la costa Este Española con Europa a través de Francia, suma más de 7.000 Km. de vías a lo largo del eje Almería-Valencia/Algeciras_Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Turin-Milan-Verona-Padua/Venice-Trieste/ Oper-Ljubljana-Budapest-Záhony.

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

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

1.7.2. RAILNET EUROPE (RNE) Y OTRAS COOPERACIONES INTERNACIONALES

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias es miembro de RailNetEurope (RNE), que es una organización que agrupa a los administradores de infraestructuras ferroviarias y organismos de adjudicación europeos (IMs/ABs). RNE facilita el negocio ferroviario internacional desarrollando procesos comerciales internacionales armonizados en forma de plantillas, manuales y directrices, así como herramientas informáticas.

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

Existe una red de Ventanillas Únicas de contacto (One Stop Shops - OSS) que representa a cada administrador de infraestructuras en el tráfico internacional. Constituyen un único punto de contacto para toda la ruta internacional de un servicio ferroviario, desde las preguntas iniciales relativas al acceso a la red hasta las solicitudes de surcos internacionales y la revisión de resultados después de un servicio ferroviario.

Ventanilla Única de Contacto del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, OSS_ Adif:

C/ Agustín de Foxá, 50 (edificio 21) Estación de Madrid Chamartín ES 28036 Madrid- gescapacidadinternacional@adif.es

La relación de contactos de las OSS se encuentra disponible en: <https://rne.eu/organisation/>

El administrador de infraestructuras ferroviarias forma parte de las siguientes organizaciones internacionales:

- UIC, Unión Internacional de Ferrocarriles, asociación mundial que promueve el transporte ferroviario a nivel global, a través proyectos técnicos, investigación ferroviaria y soluciones estandarizadas.
- EIM, Administradores de Infraestructura Europeos, asociación europea sin ánimo de lucro que representa los intereses comunes de los administradores europeos de infraestructuras ferroviarias ante la Comisión Europea y la Agencia Ferroviaria Europea.
- PRIME, Plataforma de administradores de infraestructuras ferroviarias en Europa establecida entre DG MOVE y los administradores de infraestructuras con el objetivo de mejorar la cooperación internacional de los administradores de infraestructuras ferroviarias, apoyar la implementación de la política ferroviaria europea y desarrollar evaluaciones comparativas del rendimiento para el intercambio de mejores prácticas.

Paralelamente, el Administrador de infraestructuras ha formalizado acuerdos de cooperación con otros administradores de infraestructuras para fomentar el intercambio de experiencias y el desarrollo de proyectos comunes.

2

INFRAESTRUCTURA

2.1. Introducción

2.2. Ámbito de la Red Gestionada por Adif

2.3. Descripción de la Red

2.4. Restricciones de Tráfico

2.5. Disponibilidad de la Infraestructura

2.6. Desarrollo de la Infraestructura

ÍNDICE

2.2.1. LÍMITES GEOGRÁFICOS	35
2.2.2. CONEXIONES CON OTRAS REDES	35
2.3.1. TIPOLOGÍA DE VÍAS	38
2.3.2. ANCHO DE VÍAS	39
2.3.3. ESTACIONES DE VIAJEROS Y TERMINALES DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS	39
2.3.4. GÁLIBO	39
2.3.5 LÍMITE DE CARGA	40
2.3.6. RAMPAS CARACTERÍSTICAS	41
2.3.7. VELOCIDADES MÁXIMAS	41
2.3.8. LONGITUD MÁXIMA DE LOS TRENES	42
2.3.9. SUMINISTRO DE ENERGÍA ELÉCTRICA	42
2.3.10. SISTEMAS DE SEGURIDAD Y SEÑALIZACIÓN	43
2.3.11. SISTEMAS DE CONTROL Y GESTIÓN DEL TRÁFICO	45
2.3.12. SISTEMAS DE COMUNICACIÓN	45
2.3.13. SISTEMAS DE CONTROL Y PROTECCIÓN DEL TREN	46
2.3.14. AUTOPISTAS FERROVIARIAS	48
2.3.15. PROTECCIÓN Y SEGURIDAD	48
2.4.1. INFRAESTRUCTURAS ESPECIALIZADAS	49
2.4.2. NORMATIVA MEDIOAMBIENTAL	49
2.4.3. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS	50
2.4.4. RESTRICCIONES EN TÚNELES	51
2.4.5. RESTRICCIONES EN PUENTES/VIADUCTOS	51
2.6.1. ACTUALIZACIÓN DE ACTIVOS DE LA RFIG	53

2.1. Introducción

En este capítulo se describen las características principales de las infraestructuras ferroviarias gestionadas por el administrador de infraestructuras. La infraestructura ferroviaria, conforme se determina en el artículo 3 de la Ley del Sector Ferroviario y su anexo IV, se compone de los siguientes elementos

- a) Terrenos sobre los que se asientan las vías.
- b) Obras de explotación y plataformas de la vía, especialmente terraplenes, trincheras, drenajes, reservas, alcantarillas de albañilería, acueductos, muros de revestimiento plantaciones de protección de taludes, etc.; andenes de viajeros y de mercancías, incluidos los situados en estaciones de viajeros y en terminales de carga; paseos y viales; muros de cierre, setos y vallas; bandas protectoras contra el fuego; dispositivos para el calentamiento de los aparatos de vía; paranieves.
- c) Obras civiles: puentes, tajeas y otros pasos superiores, túneles, trincheras cubiertas y demás pasos inferiores; muros de sostenimiento y obras de protección contra avalanchas y desprendimientos, etc.
- d) Pasos a nivel, incluidas las instalaciones destinadas a garantizar la seguridad de la circulación por carretera.
- e) Superestructuras, especialmente: carriles, carriles de garganta y contracarriles; traviesas y longrinas, material diverso de sujeción, balasto, incluida la gravilla y la arena; aparatos de vía; placas giratorias y carros transbordadores (con excepción de los exclusivamente reservados a las máquinas de tracción).
- f) Calzadas de los patios de viajeros y mercancías, comprendidos los accesos por carretera y para pasajeros que lleguen o partan a pie.
- g) Instalaciones de seguridad, de señalización y de telecomunicaciones de la vía, de estación y de estación de maniobras, incluidas las instalaciones de producción, de transformación y distribución de corriente eléctrica para el servicio de la señalización y las telecomunicaciones; edificios asignados a dichas instalaciones; frenos de vía.
- h) Instalaciones de alumbrado destinadas a asegurar la circulación de los vehículos y la seguridad de dicha circulación.
- i) Instalaciones de transformación y conducción de corriente eléctrica para la tracción de los trenes: estaciones, líneas de suministro entre las estaciones y tomas de contacto, catenarias y soportes; tercer carril y soportes.
- j) Edificios utilizados por el servicio de infraestructuras, incluida una parte de las instalaciones destinadas a la recaudación de las tarifas de transporte.
- k) Cambiadores de ancho y de ejes.

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

2.2. Ámbito de la Red Gestionada por Adif

La administración de las infraestructuras ferroviarias y su construcción corresponderán, dentro del ámbito de competencia estatal, a una o varias entidades públicas empresariales adscritas al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible que tendrán personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio y se regirán por lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario, en sus propios estatutos, en la legislación presupuestaria y en las demás normas de desarrollo que le sean de aplicación.

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

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

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



- Ancho Ibérico (separación entre carriles 1.668 mm).
- Ancho Estándar (separación entre carriles 1.435 mm).
- Ancho Métrico (1.000 mm).

Algunas secciones de líneas cuentan con el denominado tercer carril, es decir, los tramos están dotados de doble ancho (Ibérico y Estándar), estas vías de ancho mixto permiten la circulación de trenes por los dos anchos con un único sistema de bloqueo. Las principales líneas de la Red gestionada por el Administrador de infraestructuras cuentan con doble vía.

En los Mapas, en documento anexo a esta DR, se incluyen informaciones relativas a identificación y situación de las principales estaciones y nudos ferroviarios de la Red gestionada por el Administrador de infraestructuras, así como las distancias kilométricas entre aquéllos, con detalle de los diferentes tipos de vía (vía única y doble vía, electrificada o sin electrificar).

El contenido de este Capítulo y de los anexos de esta Declaración sobre la Red relacionados con el mismo son de carácter informativo, por lo que, en caso de discrepancia con cualquier requisito técnico contenido en los documentos legislativos y normativos vigentes en materia de seguridad e interoperabilidad ferroviarias deberá prevalecer este último.

En el Manual de Capacidades, que se remite por la Subdirección de Servicios de Circulación de la Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad, a todas las EE.FF. y Candidatos que realizan tráfico ferroviario, se detallan las normas específicas de asignación de capacidades aplicables en cada línea de la Red. Se puede consultar un resumen por líneas de este documento en el Anexo G.

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 **3.121,1 Km.** de líneas que operan con ERTMS, de las cuales **384,9 Km.** corresponden a infraestructuras titularidad de Adif.

2.2.1. LÍMITES GEOGRÁFICOS

Ver Mapas, en documento anexo a esta Declaración sobre la Red y el catálogo de Ejes y Líneas de la RFIG en el [Anexo F](#).

2.2.2. CONEXIONES CON OTRAS REDES

La Red titularidad de Adif está conectada con la red de Portugal (Infraestructuras de Portugal), en general de ancho ibérico, a través de los puntos fronterizos de: Tuy/Valença do Miño, Fuentes de Oñoro/Vilar Formoso; y con la red de Francia SNCF Réseau por ancho ibérico a través de Irún/ Hendaya, Portbou/Cerbère y Puigcerda/La Tour de Carol si bien el tránsito a la red francesa por estos accesos requiere el cambio a ancho estándar de los trenes. Por otra parte, la red de ancho métrico titularidad de Adif está conectada con la red del Gestor de Infraestructuras ferroviarias de Euskadi en Basurto Hospital e Irauregui. Igualmente, la red de ancho ibérico titularidad de Adif está conectada con la red métrica del Gestor de Infraestructuras ferroviarias de Euskadi (Euskal Trenbide Sarea) en Lutxana-Barakaldo Barakaldo y, por último, la red de ancho ibérico de Adif está conectada con la red titularidad del Gobierno de la Junta de Andalucía (Tren de la Bahía de Cádiz), en la denominada bifurcación Rio Arillo (Cádiz).

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

SECCIONES TRANSFRONTERIZAS

SECCIONES TRANSFRONTERIZAS	ESTACIONES FRONTERIZAS	ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS	CONDICIONES OPERATIVAS		
			ANCHO	ELECTRIFICACIÓN	DOCUMENTACIÓN REGLAMENTARIA
ESPAÑA / FRANCIA	Irún - Hendaya	Adif - SNCF Réseau	1668 / 1435 (mm)	3 KV CC / 1,5 KV CC	Consigna AO/CO 02/21
	Portbou - Cerbère	Adif - SNCF Réseau	1668 / 1435 (mm)	3 KV CC / 1,5 KV CC	Consigna AO 582/CO 885 Consigna CO-498
	Puigcerdà - La Tour de Carol	Adif - SNCF Réseau	1668 (mm)	3 KV CC	Consigna AO 263/ CO 244/ SO N° 1
ESPAÑA / PORTUGAL	Tuy -Valença	Adif - IP	1668 (mm)	NO / NO	Consigna CO 4/23 (León), 8/23 (Sevilla) IET n° 04 IP.-Direção de Circulação Ferroviária – DCF
	Fuentes de Oñoro -Vilar Formoso	Adif - IP	1668 (mm)	NO / 25 KV CA	

Han sido firmados los siguientes convenios:

- Convenio para la coordinación transfronteriza entre SNCF Réseau, Entidad Pública Nacional Francesa de Carácter Industrial y Comercial, y Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, E.P.E. > Resolución de 14 de enero de 2020, de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se publica el Convenio con SNCF Réseau, para la coordinación transfronteriza. (BOE nº 213 de 7 de agosto de 2020). Asimismo, el día 26/04/2022 ha sido firmado el acuerdo entre las autoridades nacionales de seguridad de la República Francesa y del Reino de España sobre cooperación en materia de seguridad operacional e interoperabilidad de las actividades ferroviarias, este acuerdo cubre la cooperación entre las partes con respecto a las actividades ferroviarias entre Francia y España en materia de tráfico transfronterizo e internacional.
- Convenio para la coordinación transfronteriza entre Infraestructuras de Portugal, S.A., (IP, SA) y Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, E.P.E. (ADIF, E.P.E.) > Resolución de 29 de junio de 2021, de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se publica el Convenio con Infraestructuras de Portugal, SA, para la coordinación transfronteriza. (BOE nº 172 de 20 de julio de 2021). Asimismo, ha sido firmado el acuerdo entre las Autoridades Nacionales de Seguridad de la República Portuguesa y del Reino de España referente a la seguridad operacional e interoperabilidad de las actividades ferroviarias en las secciones fronterizas, hecho en Madrid y Lisboa el 14 de diciembre de 2023.

PUERTOS CON CONEXIÓN A LA RFIG

PUERTOS CON CONEXIÓN A LA RFIG		
PUERTO	PUNTO DE CONEXIÓN FÍSICA	DOCUMENTACIÓN REGLAMENTARIA
Santander	A 1200 m de la señal M4 (bajo el puente de la autovía S-10). Delimitado por cartelones	Consigna AO/CO N° 5/18
Bilbao	-Por el lado Zierbena, frente a la señal M16, en el Pk 17+345. -Por el lado Santurtzi, frente a las señales M19 y M21, en el Pk 15+335 Delimitado por cartelones	Consigna AO/CO N° 2/22
Pasaia	Puertas de acceso al Puerto, Pk 629+ 618, a 25 m de la señal M1 Delimitado por cartelones	Consigna AO/CO N° 2/19
Tarragona	Conexión 1: en el centro del escape 6/8, coincidente con el pk 274/468 de la línea 210 de Miraflores a Tarragona Conexión 2: a 18,544 metros antes de la señal S2/P3, en el lado Puerto.	Consigna CO N° 5/21
Huelva	Dos puntos de conexión física: 1 Línea de conexión entre aguja 79 (PK 107+585) de la línea Majarabique Huelva Término y Paso a Nivel tipo a en PK 000+018. 2.- Ramal Torre Arenillas - Coto de Palos, señal cuadrada de parada absoluta y calce descarrilador X4	Consigna AO/CO N° 0027/17
Málaga	km 0,646 del Ramal, a continuación del Paseo Marítimo Antonio Machado. Coincide con el punto funcional. Señalizado mediante cartelones	Consigna AO/CO N° 00001/21
Sevilla	Situado en la línea de conexión La Salud - Puerto de Sevilla PK 001+717. En la lado puerto del puente que cruza sobre el río Guadaira. Señalizado mediante cartelón	Consigna AO/CO N° 0001/22
Bahía de Algeciras	Ramal de acceso Algeciras Estación - Puerto de Algeciras. Exactamente debajo del Paseo de la Conferencia de esta ciudad. Señalizado mediante cartelón	Consigna CO N° 0002/20

PUERTOS CON CONEXIÓN A LA RFIG		
PUERTO	PUNTO DE CONEXIÓN FÍSICA	DOCUMENTACIÓN REGLAMENTARIA
Castelló	Baliza de señal, a 5 metros de la señal S2/PT con PK:0+137 de Les Palmes por el lado puerto	Consigna AO/CO 00004-18
Valencia	Puerta de acceso al Puerto (PK 0+ 806) protegida por las señales ferroviarias EP6 - EP8 y EP10 a la entrada y por las señales SP5 - SP7 y SP9A - SP9B - SP9C a la salida	Consigna AO/CO N° 3-18 conexión APv- FSL
Cartagena	P.K. 11+310 de la línea de conexión, distante 800 metros de la señal M1 de Escombreras	SIN CONSIGNA PUBLICADA Consigna ATOI_CTOI 00001-22 baja 1M y acceso puerto
Alicante	Se encuentra situado a la altura de la baliza ASFA de la señal E3 de entrada a la estación de Sant Gabriel.	Consigna AO/CO 00002-19 Puerto Alicante
Gijón (ancho ibérico)	a) Línea 152 Gijón Puerto - Veriña: a 100 metros de la señal 14S dirección Estación de Veriña. b) Línea 150 Aboño - Veriña: a 25 metros de la señal E1 correspondiente al enclavamiento del Puerto dirección Aboño. Señalizado mediante cartelones	Consigna AO/CO N° 280/327
Gijón (ancho métrico)	P.K. 8+124 donde se ubica el poste de punto protegido de entrada a la estación de Aboño Mercancías. Señalizado mediante cartelones	Consigna AO/CO 4/23
Aviles (ancho ibérico)	Portón existente en el vallado perimetral, en dirección del Puerto, tras rebasar el desvío nº19 de la estación de San Juan de Nieva. Señalizado mediante cartelones	Consigna AO/CO N° 07/19
Aviles (ancho metrico)	P.K. 1+020 de la Línea 758 La Maruca Mercancías - Puerto de Avilés. Señalizado mediante cartelones	Consigna AO/CO N° 08/19
Vilagarcía de Arousa	P.K. 53,931 a 22 metros de la señal S2/P en sentido hacia el Puerto. Señalizado mediante cartelones	Consigna AO/CO N° 292/390
A Coruña	P.K. 545,841, referido a la línea 834, en la punta del espadín del desvío C1 de la Red del Puerto de A Coruña. Señalizado mediante cartelones	Consigna AO/CO N° 13/19
Ferrol	P.K. 1,820 de la línea de conexión, que nace en la estación de Ferrol, tras la salida del túnel, en dirección al Puerto de Ferrol. Señalizado mediante cartelones	Consigna AO/CO N° 03/21
Marín	El PK 5,404 del ramal de conexión a 20,20m de la señal SPM, en dirección al puerto. Señalizado mediante cartelones	Consigna AO/CO N° 15/19
Vigo	El portón de cierre del vallado que separa la terminal de Adif del puerto, situado a continuación del calce X13. Señalizado mediante cartelones	Consigna AO/CO N° 14/19

2.3. Descripción de la Red

Las empresas ferroviarias que dispongan de licencia y certificado de seguridad pueden, solicitar acceso a la aplicación RGD, gestionada por la Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación mediante la cual pueden acceder a la información de circulación de las líneas, ICL.

La información que se ofrece en ICL, entre otra, es la siguiente:

- Sistemas de comunicación con los centros de control, teléfonos GSM_R, etc
- Detectores de ejes calientes
- Carga máxima por eje y metro en las distintas líneas y tramos de la RFIG
- Informaciones sobre básculas dinámicas
- Rampas características
- Restricciones en túneles
- Restricciones en Puentes/Viaductos
- Pasos a Nivel
- Túneles, indicando ubicación, nombre y longitud, información específica, pasillos de peatones, puntos de salida, zonas seguras de evacuación
- Sistemas de energía
 - Sistemas de alimentación eléctrica (tensión y frecuencia)
 - Zonas neutras sin alimentación (si existen)
 - Restricciones relacionadas con el consumo (si existen)
 - Condiciones respecto al freno de recuperación (si existen)



La información de Circulación de las líneas, ICL, se publica con carácter anual y mensual:

ICL Anual

Se publicará durante el mes de diciembre para su aplicación a partir del 1 de enero del año siguiente. Es un documento único para toda la RFIG en formato pdf y se distribuye a través de RGD. Podrán realizarse otras publicaciones si existieran cambios sustanciales en sus contenidos.

ICL Mensual

Se publica mensualmente el día laborable más próximo al 20 de cada mes. Se distribuye en formato Pdf a través de RGD.

2.3.1. TIPOLOGÍA DE VÍAS

La Red titularidad del Administrador de infraestructuras está compuesta por:

- Vía única no electrificada.

- Vía única electrificada.
- Vía doble no electrificada.
- Vía doble electrificada.

Ver Mapas en documento anexo a esta DR.

2.3.2. ANCHO DE VÍAS

En el Anexo F, Catálogo de Ejes y Líneas de la RFIG y en los mapas, en documento anexo a esta DR, se representan los tipos de vía existentes en la Red titularidad del Administrador de infraestructuras.

2.3.3. ESTACIONES DE VIAJEROS Y TERMINALES DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Ver Capítulo 7, las Fichas Descriptivas de las Instalaciones de Servicio, disponibles en la aplicación PISERVI y los Mapas, que se incluyen como documentos anexos a esta DR.

2.3.4. GÁLIBO

En el BOE nº 185 del 4 de agosto de 2015 se publicó la Orden FOM/1630/2015, de 14 de julio por la que se aprueba la “Instrucción Ferroviaria de Gálidos”. Esta Instrucción tiene por objeto definir los gálidos a considerar, tanto para la construcción de vehículos (gálido del material rodante), como para la colocación de elementos próximos a la vía (gálido de implantación de obstáculos).

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

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

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

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

- **Gálido:** Contorno de referencia, más unas reglas asociadas, que permiten definir el perfil constructivo máximo del material rodante, el perfil del cargamento y el perfil fuera del cual deben instalarse las estructuras fijas o provisionales.
- **Gálido del material rodante:** Contorno de referencia cinemático, más unas reglas que definen las reducciones a aplicar a dicho contorno. Estas reducciones son función de las características geométricas del material, de la posición de la sección en relación a los ejes, de la altura del punto considerado en relación al plano de rodadura, de las holguras de construcción, de los desgastes máximos previstos y de las características elásticas de la suspensión. El contorno resultante de aplicar las reducciones define el espacio que no debe superar el perfil constructivo del material rodante.
- **Gálido de implantación de obstáculos:** Espacio en torno a la vía, que no debe ser invadido por ningún objeto u obstáculo, ni por vehículos que circulen sobre vías adyacentes, al objeto de preservar la seguridad en la explotación.



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

En el BOE de 18 de febrero de 2023 se publicó la Orden TMA/135/2023, de 15 de febrero, en la que, entre otras, se modifica la Orden FOM/1630/2015, de 14 de julio, por la que se aprueba la Instrucción ferroviaria de gálibos.

De conformidad con su disposición final quinta, dicha orden TMA/135/2023, entrará en vigor el 1 de julio de 2023.

Para cualquier análisis de actuación que implique la definición del gálibo de autopista ferroviaria, entendiendo como tal la definición de los gálibos de partes altas de autopista ferroviaria para el conjunto de material rodante más semirremolque a utilizar en la Red Ferroviaria de Interés General gestionada por Adif y Adif Alta Velocidad, se atenderá a lo establecido en la NAG 5-1-0.0 "Gálibos Autopista Ferroviaria".

2.3.5. LÍMITE DE CARGA

MASA POR EJE Y MASA POR METRO LINEAL

Las líneas y tramos de la RFIG de ancho ibérico titularidad de Adif se hallan clasificadas, a estos efectos, 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 titularidad de Adif son de Categoría D4. No obstante, pueden existir algunas restricciones puntuales que afectan a determinados puntos y líneas.

En las líneas de ancho métrico la carga máxima por eje es de 15,0 t y por metro lineal de 8,0 t.

CATEGORÍA DE LAS LÍNEAS	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



CARGA MÁXIMA REMOLCABLE

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

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

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

La carga máxima representa la carga que técnicamente puede arrastrar una locomotora en condiciones extremas de explotación. La aplicación de la carga máxima a los trenes puede dar lugar, especialmente en caso de locomotoras diésel, 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, el Administrador de infraestructuras 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.

2.3.6. RAMPAS CARACTERÍSTICAS

En los Mapas, en documento anexo a esta DR, se representan las rampas características de los tramos más importantes de la Red en ambos sentidos de circulación.

2.3.7. 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 ²)	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 principales líneas de la Red Convencional de ancho ibérico admiten, en general, velocidades entre 160 y 220 km/h.

Las líneas de ancho métrico admiten velocidades entre 50 y 100 Km/h.

Se incluye en los mapas en documento anexo a esta DR, un resumen del régimen de velocidades máximas de cada trayecto.

2.3.8. 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. En documento anexo a esta DR, se incluyen los mapas con la longitud máxima de los trenes admitidos en cada línea, diferenciados para tráficos de viajeros y de mercancías.

En el marco del Plan de Impulso y Dinamización del Transporte de Mercancías por Ferrocarril, el Administrador de infraestructuras promueve medidas de gestión que posibiliten y satisfagan la demanda de aumento de longitudes de los trenes por parte de las EE.FF.

En la actualidad la infraestructura gestionada por Adif permite la circulación de trenes de hasta 750 m. en el trayecto Madrid – Valencia y Bif. Teruel - Sagunto.

Para circular con una longitud superior a la máxima permitida en una línea o tramo, longitud especial, es necesario solicitar autorización expresa a la Dirección de Gestión de Capacidad de la Dirección General de Circulación y Gestión de Capacidad para los trenes Regulares u Ocasionales y a la Dirección de Tráfico (H24) para los trenes inmediatos.

2.3.9. SUMINISTRO DE ENERGÍA ELÉCTRICA

La Red titularidad de Adif cuenta con 6.719,6 Km. de líneas electrificadas, en los diferentes anchos de vía, 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, en Red de 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.

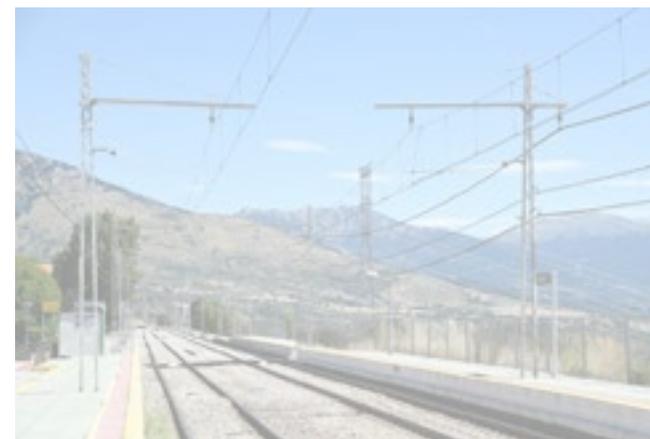
La potencia eléctrica está limitada a la disponible en función de la potencia suministrada por la red de subestaciones. Se incluyen en los mapas, en documento anexo a esta DR, los tramos electrificados de la Red titularidad del Administrador de infraestructuras, así como el tipo de electrificación disponible en los mismos.

Composición de los Pantógrafos

Actualmente la red electrificada en 3kV corriente continua es compatible con pantógrafos provistos tanto de frotadores de cobre o aleación de cobre como de frotadores de carbono impregnado en cobre o aleación de cobre. No obstante, al objeto de alcanzar los objetivos de eficiencia y sostenibilidad, a partir del 1 de enero de 2025 podrán aplicarse restricciones en el Registro de Infraestructuras al uso de frotadores de cobre o aleación de cobre en algunas líneas concretas de la Red de Cercanías/Rodalíes, y a partir del 1 de enero de 2028, en cualquier punto de la red solamente serán admitidos los frotadores de carbono impregnado en cobre o aleación de cobre (hasta un máximo del 40% en peso del aditivo metálico).

La red de ancho métrico electrificada en 1.5kV corriente continua únicamente es compatible con pantógrafos provistos de frotadores de carbono impregnado en cobre o aleación de cobre (hasta un máximo del 40% en peso del aditivo metálico).

La red electrificada en 25kV corriente alterna únicamente es compatible con pantógrafos provistos de frotadores de carbono puro.



2.3.10. SISTEMAS DE SEGURIDAD Y SEÑALIZACIÓN

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

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

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

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

ENCLAVAMIENTO

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

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

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

- Enclavamientos electrónicos (ENCE), basados en microprocesadores.
- Enclavamientos eléctricos, que utilizan lógica de relés, y que según la arquitectura empleada reciben diferentes denominaciones: módulos geográficos, cableado libre, etc.
- Enclavamientos mecánicos, cuyas autorizaciones se basan en la relación de llaves y levas, siendo la transmisión de la posición de agujas y señales generalmente mecánica.

DETECCIÓN DEL TREN

Circuitos de Vía (CdV)

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

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

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

Contadores de Ejes (CE)

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

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

BLOQUEOS

Bloqueo de Control Automático (BCA)

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

Bloqueo de Señalización Lateral (BSL)

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

Bloqueo de Liberación Automática (BLA)

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

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

Bloqueo Automático (BA)

Cuenta, en general, con cantones intermedios entre estaciones, los cuales quedan protegidos de manera automática por las señales. En función de las condiciones de señalización y de vía, se distinguen el Bloqueo Automático de Vía Única (BAU), el Bloqueo Automático de Vía Doble (BAD), y el Bloqueo Automático Banalizado (BAB).

Bloqueo Eléctrico Manual (BEM)

Consiste en relacionar eléctricamente las señales de salida de dos estaciones colaterales, mediante los sistemas de petición y concesión de vía o toma de vía representados en los cuadros de mando de las estaciones, para impedir el acceso simultáneo de dos circulaciones al cantón.

Bloqueo Telefónico (BT)

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

Se incluyen en los mapas en documento anexo a esta DR, los bloqueos existentes en cada línea.

2.3.11. SISTEMAS DE CONTROL Y GESTIÓN 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.

CRC/PM, Centro de Regulación de Circulación/Puesto de Mando

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

CTC, Control de Tráfico Centralizado

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

PRO, Puesto Regional de Operaciones

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

PLO, Puesto Local de Operaciones

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

2.3.12. SISTEMAS DE COMUNICACIÓN

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

Radiotelefonía

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

GSM-R (Voz y Datos)

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

Tren-Tierra

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

Sistema de Radiotelefonía Analógica (Equipo Móvil de Radio) (ETC EMR)

Por Resolución 5/2021, de la AESF, se aprueba la “Especificación técnica de circulación: sistema de radiotelefonía analógica (TREN-TIERRA) [ETC TT], y por Resolución 5/2022, de la AESF, de junio de 2022, se aprueba la «Especificación técnica de circulación: sistema de radiotelefonía analógica (EQUIPO MÓVIL DE RADIO) [ETC EMR]»

Esta ETC define los requisitos funcionales y técnicos que han de cumplir los equipos de comunicaciones por radiotelefonía analógica (Equipo Móvil de Radio), tanto embarcados como en tierra.

En este sentido, la ETC complementa y desarrolla lo previsto por el Libro Quinto del RCF [L3] (y en particular el artículo 5.1.1.1.) en relación con los «sistemas de radiotelefonía», definiendo los principios básicos y requisitos funcionales mínimos necesarios con los que garantizar la compatibilidad entre los diferentes equipos embarcados (Equipo Móvil de Radio) y la red de radiotelefonía analógica disponible en la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) de ancho 1.000 mm.

2.3.13. SISTEMAS DE CONTROL Y PROTECCIÓN DEL TREN

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

Se detallan en los mapas, en documento anexo a esta DR, las líneas que están dotadas con estos sistemas.

Sistemas de Protección Automática del Tren:

ERTMS

Sistema de protección que supervisa continuamente la velocidad del tren y gobierna su marcha por medio de la señalización en la cabina, que cumple las especificaciones técnicas de interoperabilidad. Actualmente en servicio v 2.3.0d, combina dos subsistemas: el ETCS (Sistema Europeo de Control del Tráfico centrado en la señalización y protección del tren), y GSM-R (Sistema Global para Comunicaciones Móviles en Ferrocarriles encargado de las comunicaciones).

LZB

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

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

Sistemas de Protección del Tren:

ASFA, Anuncio de Señales y Frenado Automático.

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

- a) Información de señales en cabina;
- b) Supervisión de curvas de velocidad de control en determinados puntos del trazado al aproximarse a una señal;
- c) Parada automática del vehículo en determinadas situaciones, como el rebase de una señal en parada o la ausencia de determinados reconocimientos por parte del maquinista;

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

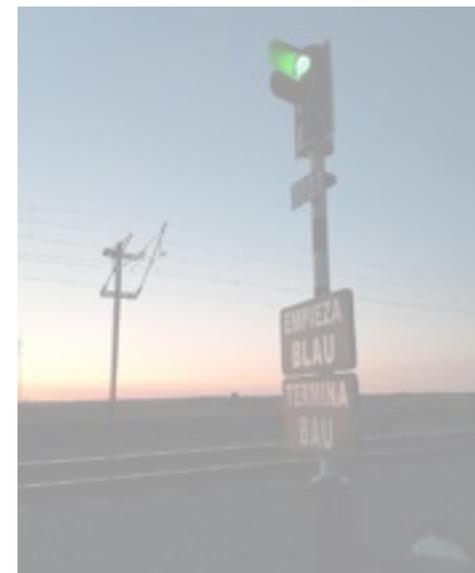
El ASFA está instalado en todas las líneas principales de la RFIG titularidad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

La Recomendación Técnica 3/2024, de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, sobre calendario de actualización del sistema ASFA para la compatibilidad de las versiones implementadas en los equipos embarcados con la funcionalidad desplegada en vía, determina lo siguiente:

Como consecuencia del avance tecnológico y progresiva implantación del sistema ASFA Digital las fechas límite en las que es preciso realizar la eliminación de equipos embarcados ("apagón") configurados con versiones previas y que estos pasen a trabajar con la versión final de referencia del sistema (ASFA v4C) son las siguientes:

- Red de ancho métrico (RAM):
 - Versiones anteriores a la versión ASFA v4, fecha límite: **30 de junio de 2025.**
 - Versiones anteriores a la versión ASFA v4C*, fecha límite: **30 de junio de 2027**
- Red convencional y alta velocidad (CONV y AV):
 - Versiones anteriores a la versión ASFA v4, fecha límite: **30 de junio de 2029.**
 - Versiones anteriores a la versión ASFA v4C*, fecha límite: **31 de diciembre de 2029**

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



2.3.14. AUTOPISTAS FERROVIARIAS

Adif está alineado con la “Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada” del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y en concreto en su Eje 6, Cadenas Logísticas Intermodales e Inteligentes que propone, entre sus líneas de actuación, el incremento efectivo del transporte ferroviario de mercancías y, entre sus objetivos, el impulso a los servicios de Autopista Ferroviaria.

Estos “corredores ferroviarios” y la disponibilidad para comenzar a circular por los mismos se irán dando a conocer para que las Empresas Ferroviarias, Cargadores, Operadores Logísticos, etc, interesados en desarrollar estos Servicios de “Autopista Ferroviaria”, puedan valorar los condicionantes necesarios que deben cumplir para poder desarrollar su proyecto.

En la actualidad, el corredor Madrid – Valencia (Ancho 1.668 mm) y el Huelva – Sevilla – Córdoba (Ancho 1.668 mm) se encuentran disponibles para poder circular con semirremolques hasta 4,00 metros de altura máxima, durante el año 2025, Adif va a comenzar el acondicionamiento del corredor Zaragoza – Madrid – Algeciras (1.668 mm) para poder circular con trenes con gálibo AF4.2 (con semirremolques hasta 4,20 metros de altura máxima).

En ambos corredores, las empresas ferroviarias interesadas en iniciar servicios de transporte de Autopista Ferroviaria deberán solicitar una Autorización de Transporte Excepcional (ATE) conforme al procedimiento SGSC ADIF-PG-107-003-005-SC-515 “Obtención de autorización para la circulación para un transporte excepcional, disponible para las EE.FF. en el Registro General de Documentos Reglamentarios, RGD, para descartar posibles interferencias con la infraestructura y disponer de la correspondiente acreditación para poder circular en las condiciones que se definan en la misma.

2.3.15. PROTECCIÓN Y SEGURIDAD

El departamento de Protección y Seguridad del Administrador de infraestructuras tiene como misión dirigir, coordinar y organizar las actuaciones de los recursos humanos y técnicos, con el fin de preservar el patrimonio de la empresa, la seguridad de las personas y de las mercancías, así como dirigir la política de protección civil y controlar el cumplimiento de la misma.

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

La RFIG administrada por el Administrador de infraestructuras, dispone de Planes de Autoprotección de las Infraestructuras determinadas en el anexo I de la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicados a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia, aprobada por Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo, donde periódicamente se realiza el mantenimiento de la eficacia, mediante inspecciones de las instalaciones, simulacros, revisiones de la documentación y auditorías de todo el sistema de autoprotección. Estos Planes de Autoprotección están registrados en las Comunidades Autónomas, donde están transferidas las competencias en materia de protección civil.

Dichas infraestructuras son las siguientes:

- Túneles ferroviarios de longitud igual o superior a 1.000.
- Áreas de estacionamiento para el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril.

El Administrador de infraestructuras dispone de un Plan Director de Actuaciones ante emergencias (PDAE), donde se recogen los criterios generales para la actuación ante las mismas.

2.4. Restricciones de Tráfico

2.4.1. INFRAESTRUCTURAS ESPECIALIZADAS

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

En caso de que existan líneas alternativas adecuadas, el administrador de infraestructuras ferroviarias, tras consultar con las partes interesadas, podrá declarar especializada para la prestación de determinado tipo de servicios una infraestructura ferroviaria concreta.

La especialización de una infraestructura ferroviaria no impedirá su utilización para la prestación de otros servicios si existe capacidad y el material rodante reúne las características técnicas necesarias para el uso de la infraestructura.

Las infraestructuras ferroviarias especializadas se incluirán en la declaración sobre la red.

Existen, no obstante, ciertas líneas con mayor dedicación para el tráfico de viajeros en las cuales la circulación puede estar restringida para algún tipo de tráfico, o bien tal restricción únicamente tendrá efectos en la asignación prioritaria de capacidades para ese tráfico determinado, en la exigencia de unos tiempos máximos para circular por tramos de determinadas líneas o en la regulación de la circulación de trenes.

2.4.2. NORMATIVA MEDIOAMBIENTAL

El administrador de infraestructuras ferroviarias y las EE.FF. deberán cumplir con lo estipulado en el RD-Ley 15/2022, de 1 de agosto, por el que se aprueban medidas urgentes en materia de incendios forestales.

Las medidas encaminadas a la prevención del riesgo de incendios forestales del administrador de infraestructuras ferroviarias se articulan en el Plan de Prevención de Incendios en la Vía y en sus Proximidades en todo el territorio nacional. Este plan, elaborado de conformidad con la normativa de prevención de incendios, delimita las responsabilidades y las acciones a desarrollar por cada uno de los actores que intervienen en la explotación ferroviaria, revisándose y actualizándose anualmente.

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

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

En estos casos, será de aplicación el procedimiento de actuación ante emergencias que afectan al medio ambiente, requiriendo de una actuación coordinada mediante un único interlocutor y gestor en dichas emergencias entre las distintas direcciones de Adif y ADIF-Alta Velocidad implicadas y/o los servicios de intervención en emergencias. Dicho procedimiento establece los criterios generales de actuación ante emergencias que afectan directa o indirectamente al medio ambiente, como consecuencia de derrames de sustancias susceptibles de producir una emergencia ambiental, en todas sus fases: recepción de la emergencia, aviso, alarma, seguimiento, coordinación con la

ayuda externa y vuelta a la normalidad, independientemente del origen del suceso. Los accidentes o incidentes que originen una emergencia ambiental se deberán comunicar al órgano corporativo de medio ambiente, para la puesta en marcha de los procedimientos internos que minimicen el riesgo, así como para la valoración del suceso. De esta forma, se realizará una gestión integral de las emergencias ambientales desde la fase de alarma, incluyendo la gestión de la descontaminación del suelo afectado hasta la obtención, en su caso, del pronunciamiento administrativo de la comunidad autónoma correspondiente que certifique el final de la descontaminación.

Igualmente, existe un procedimiento de actuación frente a incidencias ambientales menores, para aquellas incidencias ambientales que puede ser controladas con medios propios por un número reducido de personas, aplicando medidas correctoras sencillas, sin necesidad de activar el Plan de Actuación ante Emergencias de Adif y ADIF-Alta Velocidad.

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

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

Por último, el Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana aprobó definitivamente, en enero de 2022, los “Mapas estratégicos de ruido de los Grandes Ejes Ferroviarios Fase III” (BOE nº 64 de 16 de marzo de 2022).

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

2.4.3. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

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

Las principales restricciones de tráfico contempladas son las siguientes:

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

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

La circulación de mercancías peligrosas en algunos tramos requerirá que el administrador de infraestructuras evalúe específicamente los riesgos asociados a este tipo de transporte y al cumplimiento de la normativa de aplicación en esta materia:

De existir algún tramo con restricciones, se publicará en el Informe de Circulación de las Líneas (ICL) del Horario de los trenes.

En relación con las instalaciones de Servicios, en las Fichas Descriptivas de las Instalaciones de Servicio, disponibles en la aplicación PISERVI que se incorpora como anexo a esta DR, se indica si la instalación permite el almacenamiento, estacionamiento y/o manipulación de mercancías peligrosas.

La normativa general que afecta a este tipo de transporte se puede consultar en la página web:

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

<https://www.seguridadferroviaria.es/normativa/normativa-europea/normativa-relativa-a-mercancias-peligrosas>

2.4.4. RESTRICCIONES EN TÚNELES

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

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

En los túneles con una longitud igual o superior a 20.000 metros, para remolcar trenes de mercancías y mercancías peligrosas, las locomotoras dispondrán de un equipamiento similar al del material rodante de pasajeros de Categoría B, en cuanto a que tengan la capacidad de circulación del tren permitiendo que este circule hasta un Punto de Evacuación y Rescate, además irán equipadas con un dispositivo de auto rescate para el maquinista y las demás personas a bordo.

Para estos casos y otros que pudieran imponer alguna restricción de circulación en los túneles, el Administrador de infraestructuras publica la correspondiente normativa que regula las restricciones aplicables en cada caso, en la Información de Circulación de las Líneas, ICL, que se encuentra disponible para la EE. FF. en el Registro General de Documentos Reglamentarios, RGD.

2.4.5. RESTRICCIONES EN PUENTES/VIADUCTOS

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

Para estos casos y otros que pudieran imponer alguna restricción de circulación en los túneles, el Administrador de infraestructuras publica la correspondiente normativa que regula las restricciones aplicables en cada caso, en la Información de Circulación de las Líneas, ICL, que se encuentra disponible para la EE.FF. en el Registro General de Documentos Reglamentarios, RGD. Ver punto 2.3.5 Límite de Carga.



2.5. Disponibilidad de la Infraestructura

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

Pese a que la tendencia generalizada es que las principales líneas de la Red titularidad de Adif se encuentren telemandadas mediante CTC, aún existen algunos tramos que no se mantienen abiertos al tráfico durante todo el día y también estaciones en servicio intermitente "AC".

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

La realización de estos trabajos puede conllevar restricciones inevitables en el tráfico. Cuando el tráfico ferroviario tenga irremediablemente que verse afectado por dichas obras, el Administrador de infraestructuras procurará producir las menores perturbaciones posibles y promoverán mejoras en la infraestructura que redundarán en un mejor servicio por parte del Administrador de infraestructuras. Ver apartado 4.3 Asignación de Capacidad para Mantenimiento, renovación y mejoras en la Red Titularidad del Administrador de infraestructuras, en el capítulo 4 de este documento.

De conformidad con lo especificado en la Decisión Delegada (UE) 2017/2075 de la Comisión de 4 de septiembre de 2017, por la que se sustituye el Anexo VII de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, como documento anexo a esta Declaración sobre la Red se incluye el catálogo con las restricciones de capacidad en la Red Ferroviaria de Interés General, disponible en:

<https://www.adif.es/sobre-adif/conoce-adif/declaracion-sobre-la-red> este documento se actualiza periódicamente con la información de las sesiones TOC, que son las que definen y acuerdan la programación de actuaciones y obras en la infraestructura.

2.6. Desarrollo de la Infraestructura

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha aprobado la Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria, en cumplimiento de lo previsto en la legislación sectorial. La estrategia, incluida en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) como una reforma, persigue fortalecer el desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura, estableciendo un marco financiero y de prioridades para satisfacer las necesidades futuras de movilidad, la sostenibilidad del sistema y la consecución de un espacio ferroviario único europeo.

El contenido íntegro está disponible en la siguiente dirección electrónica:

<https://www.transportes.gob.es/ministerio/proyectos-singulares/prtr/transporte/estrategia-indicativa-ferroviaria>

Como consecuencia de lo anterior, Adif ha elaborado el correspondiente Programa de Actividad, disponible en:

<https://www.adif.es/documents/20124/2515556/Programa+de+Actividad+ADIF+2022-2026.pdf/d3e1bca4-8cab-fbc2-6983-a57d1883e3a6?version=1.0&t=1726675318985&download=true>

Para consultar el conjunto de actuaciones en curso de definición visitar el siguiente enlace:

<https://www.transportes.gob.es/ferrocarriles/estudios-de-planificacion>

2.6.1. ACTUALIZACIÓN DE ACTIVOS DE LA RFIG TITULARIDAD DE ADIF

Este apartado se actualizará una vez finalice el año 2025.

MODIFICACIONES EN SISTEMAS DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN Y GESTIÓN DE TRÁFICO

NUEVOS TRAMOS PUESTOS EN SERVICIO

TRAMOS MODIFICADOS

TRAMOS EXCLUIDOS DEL CATÁLOGO DE LÍNEAS DE LA RFIG (ANEXOS F y H) POR NO ESTAR EN EXPLOTACIÓN



