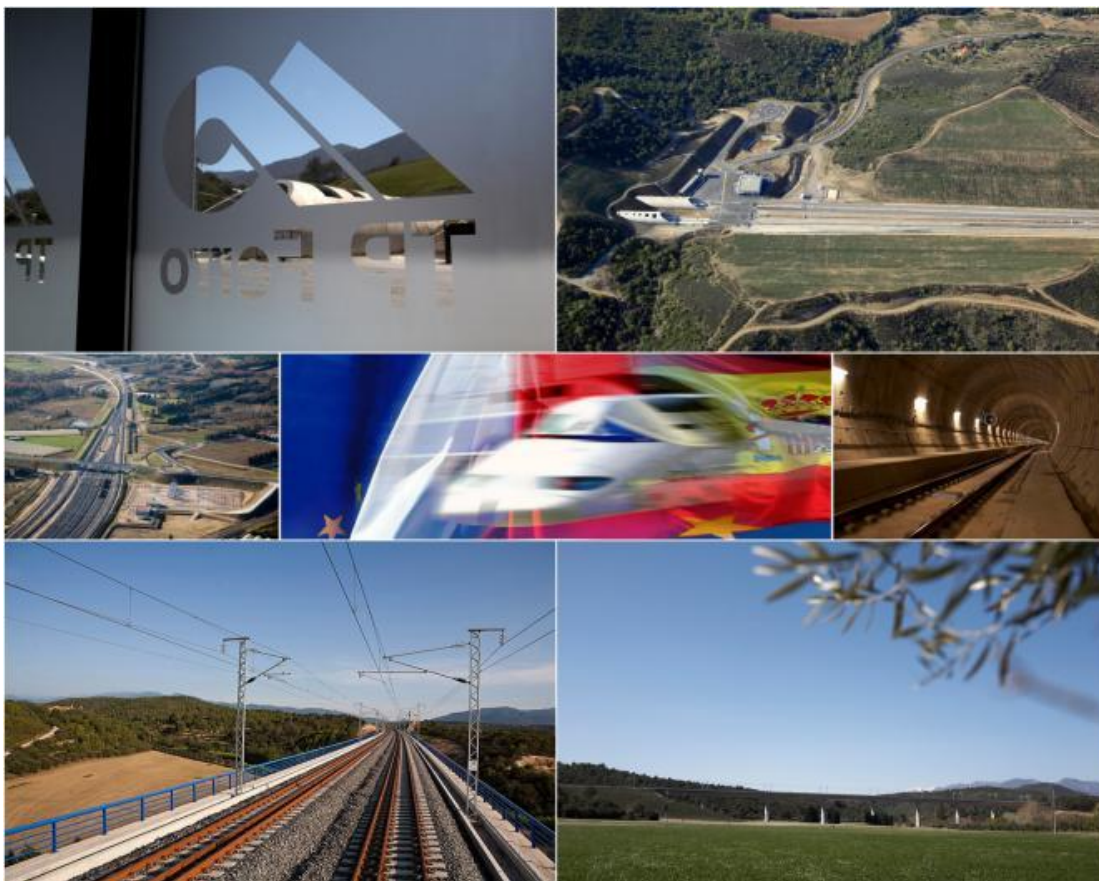


Declaración de Red 2012




TP Ferro

ÍNDICE

1	INFORMACIÓN GENERAL	6
1.1	INTRODUCCIÓN	6
1.2	OBJETIVO DE LA DECLARACIÓN DE RED	6
1.3	ESTRUCTURA DE LA DECLARACIÓN DE RED	6
1.4	MARCO LEGAL	6
1.5	ESTATUS JURÍDICO	6
1.6	DESCRIPCIÓN DE LA S.I.	7
1.7	COMPETENCIAS DE TP FERRO	7
1.8	DIRECTORIO DE TP FERRO	7
1.9	VIGENCIA	8
1.10	RECLAMACIONES	8
1.11	COMISIÓN INTERGUBERNAMENTAL	8
1.12	RELACIÓN CON LOS GI ADYACENTES E INTERNACIONALES	8
2	CONDICIONES DE ACCESO	11
2.1	CONDICIONES GENERALES DE ACCESO A LA S.I.	11
2.2	SOLICITUD DE CAPACIDAD	11
2.3	CERTIFICADOS EXIGIDOS POR LA S.I.	11
2.4	IDIOMAS EN LA S.I.	12
2.5	ACUERDOS COMERCIALES	12
2.6	NORMATIVA DE CIRCULACIÓN	12
2.7	MERCANCÍAS PELIGROSAS	13
2.8	RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS	13
3	DESCRIPCIÓN DE LA RED	16
3.1	INTRODUCCIÓN	16
3.2	DESCRIPCIÓN DE LA LÍNEA	16
3.3	CONEXIONES CON OTRAS REDES	17
3.4	EL TÚNEL DEL PERTÚS	17
3.5	SISTEMAS DE SEÑALIZACIÓN	17
3.6	SISTEMA DE ALIMENTACIÓN DE ENERGÍA	18
3.7	CIRCULACIÓN DE TRENES Y MATERIAL RODANTE	18
3.8	PUESTO DE CONTROL	18
3.9	TIPOS DE MATERIAL RODANTE ADMITIDOS	19
3.10	VELOCIDADES MÁXIMAS – MÍNIMAS	19
3.11	GÁLIBO	19
3.12	VÍAS	19
3.13	ESFUERZOS MÁXIMOS	20
3.14	TRACCIONES ADMITIDAS	20
3.15	LONGITUD DEL TREN	20
4	ADJUDICACIÓN DE CAPACIDADES	23
4.1	INTRODUCCIÓN	23
4.2	CONDICIONES DE SOLICITUD DE CAPACIDAD	23
4.3	DOCUMENTACIÓN REQUERIDA	23
4.4	MODELOS DE SOLICITUD DE CAPACIDAD	23
4.5	TIPOS DE SOLICITUD DE CAPACIDAD	23
4.6	PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE SURCOS	24
4.7	AJUSTES CONCERTADOS	24
4.8	PROCEDIMIENTO DE CONFIRMACIÓN DE SURCOS	24
4.9	CALENDARIO DE SOLICITUD DE CAPACIDAD	24
4.10	CRITERIOS DE PRIORIDAD Y MODALIDADES DE TRÁFICO	25
4.11	COORDINACIÓN CON LAS REDES DE RFF Y ADIF	26
4.12	DISPONIBILIDAD HORARIA	26

5	SERVICIOS COMPLEMENTARIOS.....	28
5.1	INTRODUCCIÓN	28
5.2	SERVICIO DE ACCESO BÁSICO	28
5.3	SERVICIOS ADICIONALES.....	28
5.4	SERVICIOS OPCIONALES.....	28
6	CÁNONES Y TARIFAS.....	31
6.1	INTRODUCCIÓN	31
6.2	RESERVA DE CAPACIDAD.....	31
6.3	CÁNONES APLICABLES	32
6.4	CÁNONES	33
6.5	SERVICIOS ADICIONALES	33
6.6	FORMAS DE PAGO	34
ANEXO 1	36
ANEXO 2	37
ANEXO 3	38
ANEXO 4	39
ANEXO 5	40
ANEXO 6	41

ABREVIATURAS

- **DR :** Declaración de red
- **SI :** Sección internacional
- **EF :** Empresa ferroviaria
- **GI :** Gestor de infraestructuras
- **CIG :** Comisión intergubernamental de la SI, Concedentes y autoridad de la sección internacional, y órgano de referencia
- **CODEX:** Comisión de explotación tripartita formada por TP Ferro, ADIF y RFF
- **RID:** Régimen internacional de transporte de mercancías peligrosas de ferrocarriles
- **OSS :** One stop shop - Ventanilla única



1

INFORMACIÓN GENERAL

- 1.1 Introducción**
- 1.2 Objetivo de la Declaración de Red**
- 1.3 Estructura de la Declaración de Red**
- 1.4 Marco legal**
- 1.5 Marco jurídico**
- 1.6 Descripción de la S.I.**
- 1.7 Competencias de TP Ferro**
- 1.8 Directorio de TP Ferro**
- 1.9 Vigencia**
- 1.10 Reclamaciones**
- 1.11 Comisión intergubernamental**
- 1.12 Relaciones con los GI Adyacentes e Internacionales**

1 INFORMACIÓN GENERAL

1.1 INTRODUCCIÓN

Se redacta y publica el presente documento de Declaración de Red (de ahora en adelante **DR**) en cumplimiento de lo establecido en el Contrato de Concesión otorgado a TP Ferro Concesionaria, S.A. (en lo sucesivo TP Ferro) por el Reino de España y la República Francesa, en su apartado 13.2, y con observancia de la Directiva 2001/14/CE, y sus transposiciones legales en el Reino de España y en la República Francesa (de ahora en adelante los estados **Concedentes**), de conformidad con las cuales se debe proporcionar toda la información necesaria para la utilización de los derechos de acceso, garantizando la transparencia y el acceso no discriminatorio a la infraestructura ferroviaria a todas aquellas empresas hábiles para solicitar este tipo de servicio.

TP Ferro es la empresa concesionaria de la nueva línea de alta velocidad entre España y Francia por una duración de 53 años. Esta concesión aprobada por el Reino de España y la República Francesa en 2003 y rubricada a través del contrato de concesión el 17 de Febrero de 2004 (BOE 175 de 21/7/2004), autoriza a TP Ferro a actuar como Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, de acuerdo con la Directiva 2001/14/CE y con lo establecido en las normas y especificaciones legales aplicables en el territorio de ambos estados Concedentes, de la "**Sección Internacional**" objeto de la concesión.

1.2 OBJETIVO DE LA DECLARACIÓN DE RED

El presente documento tiene por objetivo ofrecer una información general sobre la infraestructura ferroviaria de TP Ferro, que sirva de documento de referencia para las empresas que quieran utilizar dicha infraestructura. Documentación más detallada sobre la red gestionada por TP Ferro está a disposición de las empresas solicitantes.

1.3 ESTRUCTURA DE LA DECLARACIÓN DE RED

Esta **DR** está compuesta por un total de 6 capítulos, con el siguiente desglose:

- Capítulo 1: Información general sobre TP Ferro.
- Capítulo 2: Descripción de las condiciones de acceso.
- Capítulo 3: Descripción técnica de la red.
- Capítulo 4: Descripción de los procedimientos y tipos de capacidad ofertados.
- Capítulo 5: Servicios adicionales.
- Capítulo 6: Cánones aplicables.
- Anexos.

1.4 MARCO LEGAL

El Marco básico legal se fundamenta en lo establecido en el Contrato de Concesión, en los Reglamentos y Directivas de la Unión Europea (con especial referencia a las Directivas 2001/12/CE, 2004/51/CE, 95/18/CE, 2001/13/CE, 2004/49/CE) y sus transposiciones a las legislaciones nacionales de ambos estados Concedentes.

1.5 ESTATUS JURIDICO

La **DR** tendrá carácter vinculante para todas las Empresas Ferroviarias (de ahora en adelante **EF**) nacionales e internacionales que quieran utilizar la infraestructura de la Sección Internacional (de

ahora en adelante **S.I.**) para la prestación de servicios de transporte ferroviario, así como para TP Ferro en cuanto a los derechos y a las obligaciones que de ella se deriven.

Los acuerdos que se establezcan entre TP Ferro y las diferentes **EF** conllevarán la aceptación implícita de los derechos y obligaciones contenidos en la presente **DR** y/o sus siguientes actualizaciones.

Todo lo referente a la seguridad ferroviaria que se describe en la presente **DR** es de aplicación obligatoria. No obstante, prevalecen las normas y reglamentos vigentes en la Unión Europea y en ambos estados Concedentes.

1.6 DESCRIPCIÓN DE LA S.I.

La **S.I.** está diseñada para el tráfico ferroviario mixto (viajeros y mercancías), en ancho UIC de 1.435mm, de doble vía, con una longitud total de unos 44,4 km, entre Llers (España) y Le Soler (Francia), y construida en su totalidad según las especificaciones técnicas de interoperabilidad ferroviaria europea establecida en la directiva 96/48/CE.

En el *Anexo 1* de esta **DR** se especifica el ámbito geográfico de la **S.I.**

1.7 COMPETENCIAS DE TP FERRO

De acuerdo con el Contrato de Concesión, la directiva 2001/14CE, y las normas y especificaciones legales aplicables en ambos estados Concedentes, son competencia de TP Ferro:

- La Administración de la Infraestructura Ferroviaria de su titularidad;
- El control e inspección del conjunto de la Infraestructura Ferroviaria de su ámbito geográfico y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca;
- La descripción de las condiciones de admisión del material rodante susceptible de poder utilizar la infraestructura ferroviaria de TP Ferro;
- La elaboración y publicación anual de una **DR**;
- La adjudicación de capacidades a las diferentes **EF** que lo soliciten;
- La elaboración y publicación de los documentos técnicos específicos para el correcto uso de la infraestructura de TP Ferro por parte de las **EF** que soliciten su uso;
- La prestación de servicios adicionales según lo establecido en el Contrato de Concesión;
- La fijación de tarifas para los servicios adicionales;
- El cobro del canon establecido por la utilización de la infraestructura ferroviaria de TP Ferro;
- El establecimiento de acuerdos marco con las diferentes **EF** que puedan solicitar una adjudicación de capacidad;
- La programación de los servicios de Mantenimiento;
- Asegurar la cooperación necesaria para el reparto de capacidades de la **S.I.** con los gestores de infraestructuras ferroviarias adyacentes (ADIF - RFF).

1.8 DIRECTORIO DE TP FERRO

Oficinas Centrales TP Ferro	Ctra. de Llers a Hostalets, GIP-5107 km 1 s/n 17730 LLERS, Girona	Telf. +34 972 67 88 00 Fax. +34 972 51 45 30 info@tpferro.com www.tpferro.com
Dirección de Explotación	Ctra. de Llers a Hostalets, GIP-5107 km 1 s/n, 17730 LLERS, Girona	Telf. +34 972 67 88 00 Fax. +34 972 51 45 30
Dirección Comercial	Ctra. de Llers a Hostalets, GIP-5107 km 1 s/n, 17730 LLERS, Girona	Telf. +34 972 67 88 00 Fax. +34 972 51 45 30
Centro de Control CTN Bâtiment PCL	Chemin de Balmourène 66740 MONTESQUIEU DES ALBERES, Francia	Telf. +34 972 67 88 00 Fax. +33 468 68 46 83 M.Perm. +33 646 391 348

1.9 VIGENCIA

La presente **DR** será vigente desde el 18 de Febrero de 2012 hasta el 17 de Febrero de 2013. La publicación anual de la **DR** ordinaria queda fijada en los últimos treinta (30) días anteriores a la finalización oficial de la **DR** en vigor. Cuando así sea necesario se procederá a redactar las actualizaciones oportunas procediendo a su pertinente publicación oficial. La **DR** de TP Ferro estará disponible en la web oficial de la concesionaria en un formato trilingüe (español, francés e inglés).

1.10 RECLAMACIONES

En caso de posibles reclamaciones de las **EF** a TP Ferro, se aplicará lo dispuesto en el Acuerdo Marco, firmado entre las partes.

Se podrán así mismo presentar reclamaciones por escrito a la Dirección Comercial de TP Ferro para su inmediato estudio y tramitación interna.

1.11 COMISIÓN INTERGUBERNAMENTAL

Conforme al artículo 5 del Acuerdo de Madrid, y al Título VI, cláusula 18 del contrato de concesión de TP Ferro, corresponde a la Comisión Intergubernamental seguir, en nombre de los Concedentes, el conjunto de las cuestiones ligadas a la construcción y a la explotación de la **S.I.**, siendo por lo tanto el órgano de referencia para cualquier cuestión relativa a la explotación de la infraestructura objeto del presente documento.

1.12 RELACIÓN CON LOS GI ADYACENTES E INTERNACIONALES

TP Ferro y los **GI** adyacentes (ADIF y RFF) integran la Comisión de Explotación (CODEX) que se encarga de coordinar todos los aspectos particulares de esta conexión ferroviaria transfronteriza.

Su objetivo es facilitar y optimizar los recursos y las incidencias para que las diferentes **EF** vean simplificada su labor de reserva de surcos y circulación.

Así mismo, TP Ferro se ha integrado en 2009 como miembro de pleno derecho en RailNetEurope. Los miembros de RNE establecen las condiciones adecuadas para llegar a acuerdos corporativos, con el fin de promover el sector ferroviario europeo desde el punto de vista de la infraestructura y en beneficio de toda la industria ferroviaria. RNE está integrada por 33 administradores de infraestructuras ferroviarias.

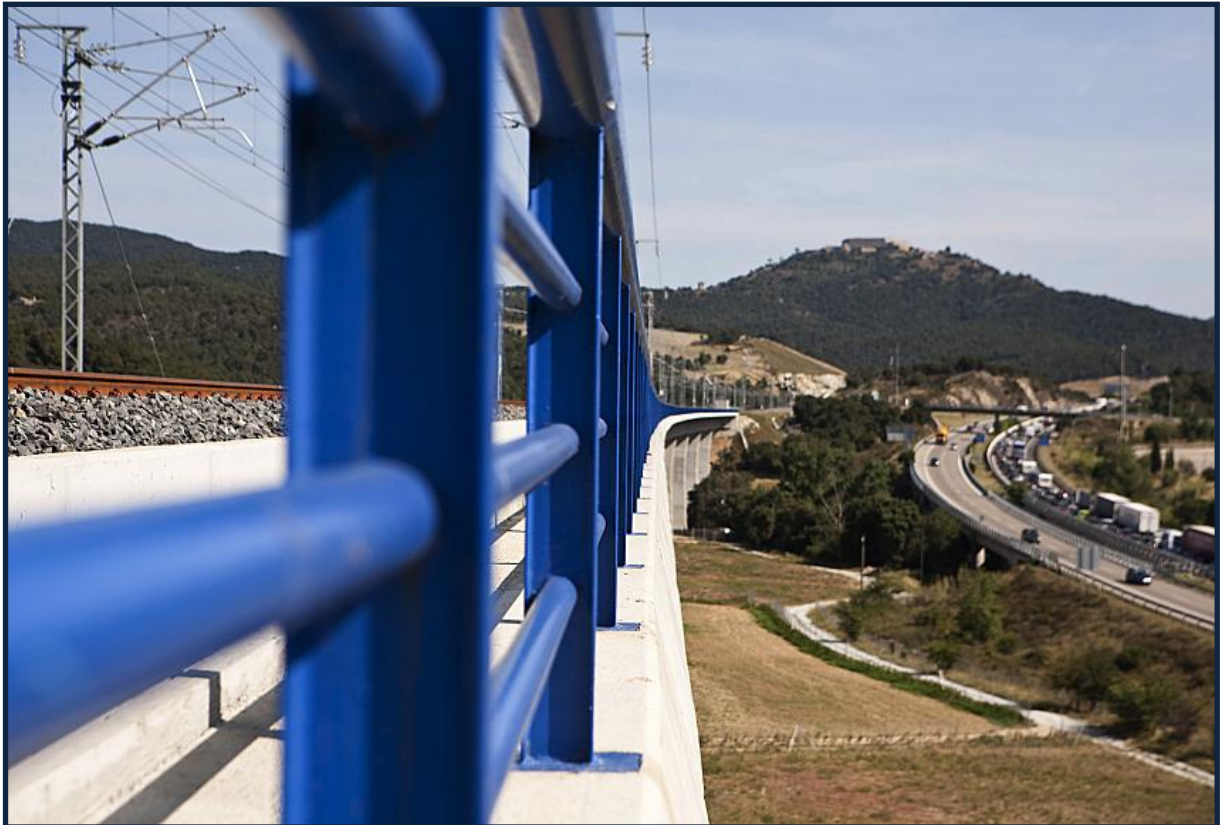
Los administradores de infraestructuras europeos han firmado un acuerdo para la comercialización conjunta de la adjudicación de capacidad de infraestructura.

Estos administradores han establecido una red de Ventanillas Únicas OSS, que funcionan como Puntos de Atención al Cliente dentro de RNE. Se puede ampliar esta información visitando www.railneteurope.com. Para la petición de surcos internacionales, el cliente tan sólo necesita contactar con una de estas OSS, cuya misión es poner en marcha el proceso de forma integral trabajando en estrecha comunicación con el administrador implicado, realizando las siguientes funciones:

- Ofrecer información y atención al cliente sobre el catálogo completo de productos y servicios de los administradores de infraestructura;
- Proporcionar toda la información sobre los requisitos de acceso a la infraestructura de los administradores de infraestructura de RNE;
- Gestionar las peticiones de surcos internacionales dentro de RNE;

- Asegurar que las peticiones se tramitan debidamente en los periodos que se establecen en el calendario anual del Horario de Servicio;
- Proporcionar la oferta de surcos completa en trayectos internacionales;

Cada OSS está integrada en una red internacional y tiene por objeto simplificar los trámites al cliente. Asimismo, proporciona información sobre tarificación y circulación de trenes incluyendo el seguimiento informático. En concordancia con el principio de ofrecer una interlocución única al cliente, la OSS proporciona una eficaz ayuda en las gestiones transfronterizas, utilizando procedimientos equitativos, transparentes y de forma confidencial.



2

CONDICIONES DE ACCESO

- 2.1 Condiciones generales de acceso a la S.I.**
- 2.2 Solicitud de capacidad**
- 2.3 Certificados exigidos por la S.I.**
- 2.4 Idiomas en la S.I.**
- 2.5 Acuerdos comerciales**
- 2.6 Normativa de circulación**
- 2.7 Mercancías peligrosas**
- 2.8 Responsabilidad civil y seguros**

2 CONDICIONES DE ACCESO

2.1 CONDICIONES GENERALES DE ACCESO A LA S.I.

Podrán solicitar acceso a la infraestructura de TP Ferro todas aquellas empresas poseedoras de una licencia ferroviaria comunitaria, según lo establecido en las Directivas 95/18/CEE y 2001/13/CE.

Además, las **EF** deberán obtener el correspondiente certificado de seguridad emitido por los organismos competentes, en España, el Ministerio de Fomento, y en Francia, el EPSF.

2.2 SOLICITUD DE CAPACIDAD

Ver *Capítulo 4* de la presente **DR**.

2.3 CERTIFICADOS EXIGIDOS POR LA S.I.

La **S.I.** no exigirá ningún Certificado especial, siendo válidos los otorgados por los **GI** adyacentes según las normas y directivas establecidas en España y Francia.

Consecuentemente, se aplicará este criterio a los siguientes apartados específicos:

- certificados de seguridad;
- personal ferroviario;
- homologación de Material Rodante en España y en Francia (locomotoras, trenes automotrices y vagones)

Los procesos de tramitación administrativa de esta documentación se establecerán en los acuerdos marco con las diferentes **EF** y serán acordes con las directrices y procedimientos que marque en este sentido la **CIG**.

Por lo que respecta a:

- a) Los certificados de seguridad;
- b) La habilitación del personal ferroviario;
- c) La homologación del material rodante para poder circular dentro de las redes adyacentes de RFF y ADIF

TP Ferro procede **por equivalencia** a la admisión del material rodante y del personal ferroviario, bajo la condición expresa que se cumplan todos los criterios técnicos y de seguridad propios a la **S.I.**

Dichos criterios se aplican en particular por ejemplo en:

- El sistema de señalización embarcado que debe ser ERTMS N1
- El sistema de comunicación tren-tierra que debe ser GSRM
- El modo de tracción y su compatibilidad con la presencia de un túnel de 8,3 km
- El modo de tracción y su capacidad de tracción y velocidad en el alcance de la **S.I.**
- Las atestaciones de formación del personal de a bordo en cuanto a las consignas de seguridad propias a la **S.I.**

Las condiciones técnicas de admisión del material rodante se pueden facilitar según petición previa de las **EF**.

2.4 IDIOMAS EN LA S.I.

El Centro de Control de TP Ferro tiene la capacidad de comunicar con los trenes en dos (2) idiomas: español y francés.

Los conductores de los trenes que circulen por la **S.I.** deberán tener conocimientos suficientes de español y francés.

Estos conocimientos serán reconocidos mediante certificados de aptitud en cada lengua que serán emitidos por el organismo competente, de acuerdo con la reglamentación en vigor.

Las comunicaciones entre el tren y el puesto de mando en la **S.I.** se realizarán, con carácter general, en español. No obstante, en caso de emergencia o si se establece un acuerdo expreso entre el operador del puesto de mando y el conductor, también podrá utilizarse el francés.

Se aceptará en este sentido, las cualificaciones estándar internacionales de cada **EF** equiparables al nivel B1, según las tablas y definiciones del *European Language Levels*.

2.5 ACUERDOS COMERCIALES

Los acuerdos comerciales entre TP Ferro y las diferentes **EF** interesadas en utilizar la infraestructura de TP Ferro, se basarán en sendos contratos de prestación de servicio que servirán como entorno jurídico para las relaciones comerciales entre las partes. Los Cánones aplicables están descritos en el *Capítulo 6* de la presente **DR**.

2.6 NORMATIVA DE CIRCULACIÓN

Todas las **EF** susceptibles de utilizar la infraestructura de la red gestionada por TP Ferro tendrán que tener en cuenta las diferentes normativas de circulación establecidas por ambos **GI** adyacentes a la **S.I.** En concreto, ADIF en España y RFF en Francia.

Así mismo, en la **S.I.** se establece el siguiente orden de prioridad en los textos aplicables relativos a la normativa de circulación ferroviaria:

- Las especificaciones técnicas de interoperabilidad (**ETI**) elaboradas en aplicación de la directiva europea 2008/57/CE de 17 de junio de 2008.
- Los otros textos con valor de norma europea en estado EN, y en estados ENV, PRENV y draft si su aplicación fuere requerida por los Estados Concedentes.
- Los reglamentos internacionales para tráfico de viajeros (RIC), mercancías (RIV), tráfico intermodal (RICO) y mercancías peligrosas (RID).
- Cualquier otra nueva norma de la Unión Europea o de los Estados Concedentes, aplicable en materia de seguridad ferroviaria, que pueda surgir en el periodo de vigencia de la presente **DR**.
- El Manual de Explotación y el Reglamento de Seguridad en vigor en la S.I.
- Los reglamentos establecidos en la siguiente tabla y/o sus actualizaciones posteriores:

Normas y Disposiciones de aplicación	Ramas TGV V > 250 km/h	Automotrices Rápidas V 200 < 250 km/h	Tren de Pasajeros V 200 < 250 km/h	Tren de Mercancías V > 100 km/h
ETI Material Rodante de Alta Velocidad	2002 / 735 / CE con fecha 30 de mayo de 2002	2002 / 735 / CE con fecha 30 de mayo de 2002	2002 / 735 / CE con fecha 30 de mayo de 2002	
ETI Material Rodante Convencional de Mercancías			2002 / 735 / CE con fecha 30 de mayo de 2002	2006 / 861 / CE con fecha 28 de julio de 2006
ETI Energía	2002 / 733 / CE con fecha 30 de mayo de 2002	2002 / 733 / CE con fecha 30 de mayo de 2002	2002 / 733 / CE con fecha 30 de mayo de 2002	
ETI Control y Mando	2002 / 731 / CE con fecha 30 de mayo de 2002	2002 / 731 / CE con fecha 30 de mayo de 2002	2002 / 731 / CE con fecha 30 de mayo de 2002	
ETI Túnel				
Normas Europeas EN, ENV y PRENV				
Normas Nacionales / España - Francia				
Reglamentos Internacionales / RIC (Tráfico de Pasajeros) – RIV (Tráfico de Mercancías) – RICO (Tráfico Intermodal) – RID (Tráfico de Mercancías Peligrosas)				
Fichas UIC				
Reglamento de Seguridad de Explotación -RSE- de TP Ferro Concesionaria, S.A.				

Si las **ETI** no cubren algún criterio, el orden será:

1. ETI;
2. EN;
3. Normativas Nacionales;
4. Fichas UIC;
5. Reglamento de Seguridad de Explotación de TP Ferro

2.7 MERCANCÍAS PELIGROSAS

La circulación de trenes de mercancías peligrosas en la **S.I.** se regirá por la reglamentación correspondiente al "Régimen Internacional de Transporte de Mercancías Peligrosas de Ferrocarriles" (**RID**). Los trenes de transporte de mercancías peligrosas deberán estar claramente identificados.

El tránsito de este tipo de trenes deberá ser expresamente declarado por las **EF** responsables de su explotación al PCL (Puesto de Control Local) de TP Ferro, para garantizar en caso de siniestro, la distribución de toda la información solicitada por los servicios de socorro.

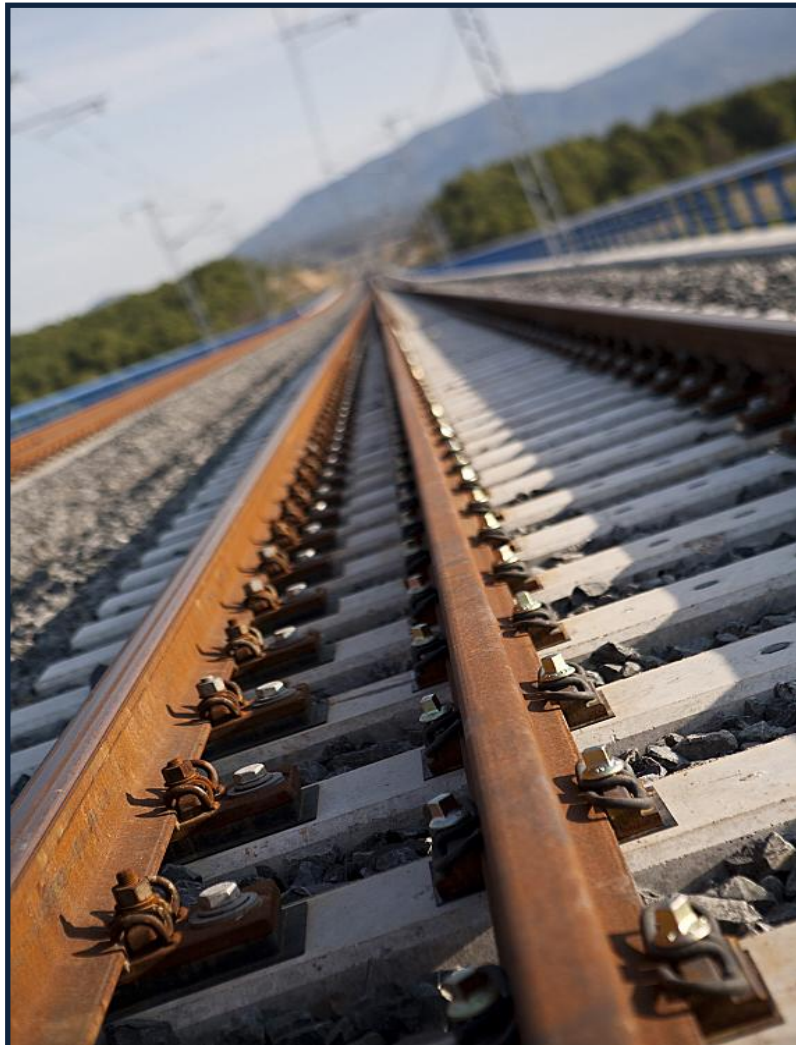
En tanto en cuanto las prescripciones del **RID** sean aplicadas, el túnel del Pertús no constituye ninguna limitación para el tráfico de materiales peligrosos.

2.8 RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS

Todas las **EF** susceptibles de utilizar la **S.I.** tendrán que cumplir con las garantías exigidas por ambos países Concedentes en cuanto a la responsabilidad civil y seguros relativos al uso de la infraestructura ferroviaria y daños derivados.

Será responsabilidad de las diferentes **EF** que quieran utilizar la infraestructura de TP Ferro, las necesarias adaptaciones o modificaciones contractuales que garanticen las cuantías y las condiciones de cobertura de Responsabilidad Civil en la inclusión específica de la **S.I.** en las redes ferroviarias utilizadas por la **EF**.

Cualquier empresa que no cumpla con este criterio, no podrá tener acceso a la red gestionada por TP Ferro.



3

DESCRIPCIÓN DE LA RED

- 3.1 Introducción
- 3.2 Descripción de la línea
- 3.3 Conexiones con otras redes
- 3.4 El túnel del Pertús
- 3.5 Sistemas de señalización
- 3.6 Sistema de alimentación de energía
- 3.7 Circulación de trenes y material rodante
- 3.8 Puesto de control
- 3.9 Tipos de material rodante admitidos
- 3.10 Velocidades máximas - mínimas
- 3.11 Gálibo
- 3.12 Vías
- 3.13 Esfuerzos máximos
- 3.14 Tracciones admitidas
- 3.15 Longitud del tren

3 DESCRIPCIÓN DE LA RED

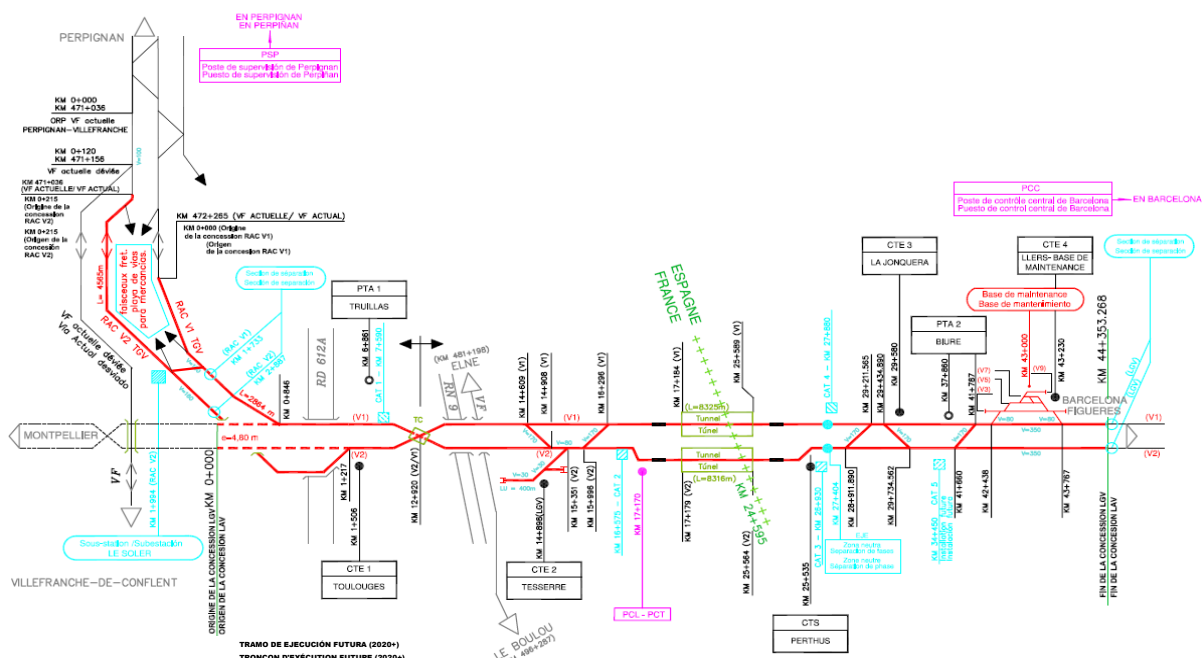
3.1 INTRODUCCIÓN

Los datos contenidos en este capítulo de la **DR** tienen carácter meramente informativo y general sobre las características principales de la red de TP Ferro y el material rodante admitido.

3.2 DESCRIPCIÓN DE LA LÍNEA

Se trata de una nueva línea ferroviaria de alta velocidad de doble vía, entre Llers y Le Soler (en las cercanías de Figueres y de Perpiñán respectivamente), con una longitud de 44,4 km que se reparten de la siguiente forma:

- En Francia un tramo al aire libre de doble vía de 17,26 km, que se extiende desde el origen de la concesión en Le Soler (pk 0+000) hasta la entrada al Túnel del Pertús
- Un túnel tranfronterizo de dos tubos que comprende 8,25 km (Túnel del Pertús)
- En España un tramo al aire libre de doble vía de 18,85 km, que se extiende desde la salida del túnel hasta el otro extremo de la concesión en Llers (pk 44+353)
- Vías Únicas RAC (2,9 + 4,6 km) para enlazar con la red francesa en Le Soler



3.3 CONEXIONES CON OTRAS REDES

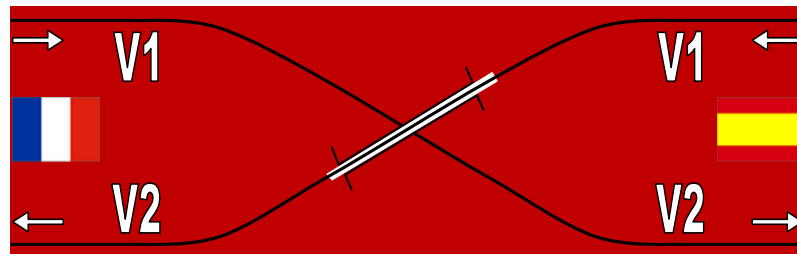
La infraestructura de TP Ferro estará conectada con la red ferroviaria española de ADIF en su extremo sur, situado cerca de Figueres, y con la red ferroviaria francesa de RFF, en su extremo norte, en las proximidades de Perpiñán.

En el *Anexo 2* se pueden ver los puntos de conexión con ambas redes ferroviarias internacionales.

- Vías Principales

Las dos vías principales están equipadas con circuitos de vía y están numeradas como "V1" y "V2".

La **S.I.** presenta una particularidad: al tratarse del enlace de la red ferroviaria española (en la que los trenes circulan por la derecha) con la red ferroviaria francesa (en la que los trenes circulan por la izquierda), es necesario un cambio de paridad que permita que los trenes estén en el lado correcto de circulación cuando lleguen a cada una de las dos redes limítrofes, en la situación normal de circulación. Este cambio se efectúa mediante un salto de carnero cuyo principio es el siguiente:



3.4 EL TÚNEL DEL PERTÚS

La **S.I.** comprende un túnel bitubo de 8,3 km entre España y Francia.

La orientación del túnel es Norte-Sur. La Boca Norte del túnel está situada en el término municipal de Montesquieu des Albères, en territorio francés. La Boca Sur está ubicada en territorio español, en el término municipal de La Jonquera.

El túnel consta de dos tubos, uno para cada vía. Los dos tubos están comunicados, cada 200 m, mediante 41 galerías de comunicación para evacuación en situaciones de emergencia y 4 galerías técnicas para el alojamiento de las instalaciones del túnel.

En el *Anexo 3* se presenta la sección típica de uno de los tubos.

Las principales exigencias de circulación y seguridad del túnel del Pertús, consecuencia de la "condición túnel", son las siguientes:

- La distancia de seguridad entre trenes en la misma dirección se establece en 8.500 m.
- Para los trenes de pasajeros, será necesario un personal de a bordo de 3 + 1 (Auxiliares + Conductor), encargado para realizar las tareas de ayuda y coordinación de evacuación del tren en caso de incidencia.

3.5 SISTEMAS DE SEÑALIZACIÓN

La **S.I.** cuenta con el sistema de señalización ERTMS/ETCS Nivel 1. En caso de incidencia con un fallo de ERTMS Nivel 1, en ausencia de otro sistema de seguridad en la **S.I.** tal como ASFA, TVM, KVB o LZB, las circulaciones se hacen por bloqueo telefónico.

La admisión de locomotoras que no disponen del sistema ERTMS nivel 1 embarcado, se hará a través de estudios específicos para determinar los efectos en la seguridad de explotación y el modo de operaciones.

En las vías de enlace con la red ferroviaria convencional de RFF se ha instalado el sistema de señalización KVB. La transición entre el ERTMS y el KVB se hace de manera dinámica sin parada en ambos sentidos.

3.6 SISTEMA DE ALIMENTACIÓN DE ENERGIA

La **S.I.** se alimenta mediante una línea aérea de contacto, presentando una tensión nominal de 25.000 V CA de 50 Hz. Toda la línea está alimentada desde una subestación ubicada en las proximidades de Perpiñán – Le Soler. La subestación tiene una redundancia **interna** con dos (2) acometidas diferentes. Sin embargo, en ausencia de la subestación de Santa Llogaia prevista para el futuro, la alimentación en energía de la línea no tiene redundancia **externa**.

La catenaria está situada actualmente a una altura de 5.300 mm y podrá elevarse en el futuro hasta una altura de 5.600 mm para adaptarse al gálibo "autopista ferroviaria" (AF) si fuera necesario.

El equipamiento de la catenaria permite el funcionamiento normal del tren en tracción y en frenado, las tensiones de la línea deberán respetar la **ETI** de energía en relación a la tabla adjunta.

Tensión mínima	Tensión nominal	Tensión máxima
19 KV	27,5 KV	29 KV
Frecuencia mínima	Frecuencia nominal	Frecuencia máxima
49,5 Hz	50Hz	50,5 Hz

La tensión mecánica del cable sustentador es de 15,75 kN y la del hilo de contacto es de 31,5 kN. Tanto la tensión del cable sustentador como la del hilo de contacto se compensan automáticamente. Descentrado del hilo de contacto +/- 200 mm y desplazamiento lateral máximo por acción del viento +/- 400 mm.

Existen en la **S.I.** una zona neutra (para la separación de fases) y una zona de separación de 25 kV y 1,5 kV en la transición con la red francesa de RFF. En las vías de enlace con la red ferroviaria convencional de RFF se dispone de una tensión 1.500 kV continua.

En el *Anexo 6* se muestra el diagrama general de electrificación de línea única de la **S.I.**

3.7 CIRCULACIÓN DE TRENES Y MATERIAL RODANTE

Si bien los sentidos de circulación privilegiados ya están establecidos, la **S.I.** presenta la misma señalización en ambos sentidos de circulación. Las 2 vías están banalizadas, es decir, que los trenes pueden circular tanto en sentido normal como invertido.

3.8 PUESTO DE CONTROL

La gestión del tráfico de los trenes de la S.I., de la energía, de las instalaciones de seguridad del túnel y demás sistemas de supervisión instalados en la vía se realiza desde el Puesto de Control Local (PCL), ubicado en la boca norte del túnel en territorio francés.

El PCL tiene una redundancia **interna** (servidores redundantes y puestos locales de operación para el tráfico y la energía). Sin embargo, en ausencia del Puesto de Control Central (PCC) previsto para el futuro, la supervisión de la línea no tiene redundancia **externa**.

3.9 TIPOS DE MATERIAL RODANTE ADMITIDOS

La **S.I.** ha sido concebida y realizada según las ETI en vigor.

La **S.I.** no presenta por lo tanto particularidades que modifiquen las reglas de acceso para el material que esté en conformidad con las normas establecidas en las **STI**.

Sin embargo, con el fin de garantizar la seguridad de la circulación y la integridad de la infraestructura, TP Ferro podrá imponer restricciones relativas a la aceptación de material destinado al transporte de mercancías en ocasiones extraordinarias.

Para el caso concreto de circulaciones de trenes de mercancías sin sistema de señalización ERTMS, TP Ferro autorizará a cualquier **EF** que lo solicite, una derogación para poder circular durante un plazo de tiempo determinado en modo de control manual.

3.10 VELOCIDADES MÁXIMAS – MÍNIMAS

Las velocidades en la infraestructura gestionada por TP Ferro están resumidas en el siguiente cuadro:

TIPO DE TREN	VELOCIDAD MAXIMA	VELOCIDAD MINIMA
Trenes pasajeros Alta Velocidad	200 km/h	120 km/h
Trenes Mercancías equipados con ERTMS N1 (*)	140 km/h	80 km/h
Trenes Mercancías no equipados con ERTMS N1 (*)	100 km/h	80 km/h
Locomotoras Aisladas equipadas con ERTMS N1	160 km/h	60 km/h
Locomotoras Aisladas no equipadas con ERTMS N1	100 km/h	60 km/h
Transportes Especiales	Según el Caso	Según el Caso

(*) La admisión de locomotoras que no cumplen la velocidad mínima, se hará a través de estudios específicos conjuntos con las redes adyacentes (ADIF y RFF) para determinar los efectos sobre la capacidad de la SI, con una velocidad mínima absoluta de 60 km/h.

3.11 GÁLIBO

El gálibo cinemático que debe ser respetado corresponde a las normas UIC 505-1 y 506 y a la **ETI** Material Rodante 2002/735/CE. En el *Anexo 4* se detalla el esquema del gálibo.

3.12 VÍAS

El ancho de las vías de la **S.I.** es el ancho internacional (UIC) de 1.435 mm.

Gradientes y longitudes máximas:

- Declividad máxima 18‰, radio mínimo 7.000 m, peralte máximo 135 mm.
- Gradiente máximo en curva: 18‰ a lo largo de 1.944 m con un radio mínimo de 15.000 m y un peralte máximo de 60 mm; este tramo se encuentra en exterior, salvo 200 m que están dentro del túnel.
- Gradiente máximo en recta de 18‰ a lo largo de 3.077 m.
- Longitud máxima con gradiente: 10.9‰ a lo largo de 6.420 m con un radio mínimo de 8.333 m y un peralte máximo de 110 mm; este tramo se encuentra dentro del túnel.

3.13 ESFUERZOS MÁXIMOS

La **S.I.** es una línea de clase D4. La masa estática para cada eje siempre deberá ser igual o inferior a 22,5 toneladas y la masa por unidad de longitud igual o inferior a 8,0 t/m.

3.14 TRACCIONES ADMITIDAS

La **S.I.**, admite tracciones Eléctricas y Diesel que cumplan con las especificaciones técnicas definidas por TP Ferro.

La tracción eléctrica es el modo de tracción preferencial de la línea, desde el punto de vista de la seguridad del Túnel del Pertús, condiciones de circulación, velocidad y respeto al medioambiente.

La tracción diesel debe cumplir la directiva 97/68/CE del 16 de diciembre de 1997, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna instalados en las máquinas móviles no de carretera.

La admisión de locomotoras que no cumplen esta normativa se hará a través de estudios específicos, en particular para determinar los efectos de la circulación dentro del túnel y de la obligación eventual de inhibir los opacímetros y la detección de incendio.

3.15 LONGITUD DEL TREN

La longitud máxima comercial admitida por la S.I. es la siguiente:

- Trenes de Pasajeros: 400 metros \pm 1%
- Trenes de Mercancías: 750 metros.

Es responsabilidad de las **EF** verificar las longitudes máximas autorizadas en las redes adyacentes.



4

ADJUDICACIÓN DE CAPACIDADES

- 4.1 Introducción
- 4.2 Condiciones de solicitud de Capacidad
- 4.3 Documentación requerida
- 4.4 Modelos de solicitud de Capacidad
- 4.5 Tipos de solicitud de Capacidad
- 4.6 Procedimiento de solicitud de Surcos
- 4.7 Ajustes concertados
- 4.8 Procedimiento de confirmación de surcos
- 4.9 Calendario de solicitud de capacidad
- 4.10 Criterios de prioridad y modalidad de tráfico
- 4.11 Coordinación con las redes de RFF y ADIF
- 4.12 Disponibilidad horaria

4 ADJUDICACIÓN DE CAPACIDADES

4.1 INTRODUCCIÓN

La adjudicación de capacidades por parte de TP Ferro responde al principio de igualdad entre los diferentes usuarios de la **S.I.**, y al cumplimiento de las normas internacionales de interoperabilidad y la Directiva Comunitaria 2001/14/CE.

En caso de fuerza mayor o de situación de emergencia, TP Ferro como gestor de su infraestructura podrá modificar, alterar o suprimir las capacidades adjudicadas de forma unilateral.

4.2 CONDICIONES DE SOLICITUD DE CAPACIDAD

Podrán realizar solicitudes de capacidad a TP Ferro:

- Las **EF** con licencia Comunitaria en vigor según la Directiva 2001/14/CE y las transposiciones legales aplicables en el territorio de ambos Estados Concedentes.
- Las Administraciones Públicas de los estados Concedentes que tengan atribuciones en materia de transporte ferroviario (Organismo Regulador del transporte ferroviario "*regulatory body*").

4.3 DOCUMENTACIÓN REQUERIDA

Las empresas que deseen realizar una solicitud de reserva de capacidad a TP Ferro tendrán que:

- Haber firmado con TP Ferro previamente el Acuerdo Marco de Colaboración (en el caso que el acuerdo no esté firmado, las reservas de capacidad serán aceptadas pero no serán confirmadas oficialmente hasta la rúbrica definitiva del Acuerdo Marco).
- Acreditar documentalmente las personas autorizadas para realizar dicho trámite.
- Confirmar una dirección oficial a la que TP Ferro pueda dirigirse por escrito para comunicaciones oficiales.
- Confirmar otros canales de comunicación operativa entre las partes (teléfono, fax, email, etc.).
- Presentar a TP Ferro la documentación y las garantías correspondientes, con arreglo a las legislaciones vigentes de ambos países, para las reservas de capacidad que incluyan un transporte de mercancías peligrosas.

4.4 MODELOS DE SOLICITUD DE CAPACIDAD

Todas las solicitudes de capacidad deben ser tramitadas a TP Ferro a través del sistema "Pathfinder". En ausencia de este sistema informático y de forma excepcional, las **EF** podrán solicitar la reserva de capacidad por escrito a la Dirección Comercial de TP Ferro.

4.5 TIPOS DE SOLICITUD DE CAPACIDAD

TP Ferro pone a disposición de las **EF** distintos tipos de capacidad: servicio estándar, servicio especial y servicio urgente.

Servicio Estándar: el servicio Estándar define los surcos que tienen una frecuencia regular y programada a lo largo de todo el año.

Servicio Especial: son aquellos surcos que se ponen a disposición de los clientes en respuesta a sus necesidades puntuales. No requieren de una programación anual y se adaptan a las necesidades comerciales de los clientes.

Servicio Urgente: son los surcos que pueden ser solicitados por los clientes sin necesidad de reservas previas y consecuentes a situaciones especiales.

4.6 PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE SURCOS

El procedimiento de solicitud de capacidad de TP Ferro es el siguiente:

Servicios Estándar y Especial

En caso de no poder utilizar el sistema informático "Pathfinder", la **EF** podrá realizar la petición de reserva de surcos enviando el modelo de solicitud de capacidad correspondiente y toda la documentación requerida a la Dirección Comercial de TP Ferro, por carta certificada con acuse de recibo, dentro de los plazos establecidos por TP Ferro y detallados en esta **DR**.

Una vez acusada la solicitud (de cualquiera de los modos autorizados), se procederá a integrar la petición en el sistema informático interno de TP Ferro, emitiendo el correspondiente acuse de recibo al solicitante dentro de los 2 siguientes días hábiles a la recepción.

Para los servicios Especiales se establece un mínimo de anterioridad de 7 días al horario de surco solicitado para poder proceder a su solicitud.

Surcos Urgentes

Teniendo en cuenta la escasa antelación con la que se puede realizar esta solicitud de capacidad, se podrá realizar este tipo de solicitud, directamente a la Dirección de Explotación de TP Ferro:

- | | |
|----------------------|-----------------|
| 1) Vía email oficial | 3) Por teléfono |
| 2) Por telegrama | 4) Por fax |

4.7 AJUSTES CONCERTADOS

Una vez se realicen las correspondientes solicitudes de capacidad, TP Ferro establecerá los contactos directos con las **EF** para realizar los oportunos ajustes que optimicen la asignación de surcos o para solucionar posibles conflictos de horarios.

4.8 PROCEDIMIENTO DE CONFIRMACIÓN DE SURCOS

Realizadas las correspondientes fases de solicitud de capacidad y ajustes concertados, TP Ferro informará debidamente y por escrito la asignación oficial del horario de servicio o, en su caso, la no viabilidad del mismo, en cuyo caso el solicitante podrá iniciar las alegaciones oportunas para la revisión de las solicitudes no aceptadas.

4.9 CALENDARIO DE SOLICITUD DE CAPACIDAD

En el siguiente cuadro se detalla el calendario oficial de TP Ferro, que está conforme al de RailNetEurope, para los procesos de presentación y tramitación de solicitudes de reserva de capacidad y sus fechas límites correspondientes.

Estudios de viabilidad

16 de enero 2012	Fecha límite para las solicitudes de estudios de viabilidad
12 de marzo 2012	Fecha límite para contestar a las solicitudes de surcos

Solicitudes iniciales de surcos para el servicio anual 2013

8 de enero 2012	Finalización del catálogo de surcos
12 de dic. 2011 - 9 de abril 2012	Presentación de solicitudes de surcos
10 de abril 2012 - 2 de julio 2012	Construcción del horario
18 - 21 de junio 2012	Reunión técnica RNE
2 de julio 2012	Publicación del anteproyecto para el horario internacional
3 de julio 2012 - 3 de agosto 2012	Observación y comentarios de las EF
20 de agosto 2012	Fecha límite para contestación final a las EF (inicio de la adjudicación contractual de surcos)

Solicitudes tardías de surcos para el servicio anual 2013

11 de abril 2012	Primer día para la presentación de solicitudes tardías
21 de agosto 2012	Primer día para contestar a las solicitudes tardías
8 de octubre 2012	Fecha límite para la presentación de solicitudes tardías 2013
5 de noviembre 2012	Fecha límite para contestar a las solicitudes tardías

Solicitudes ad-hoc de surcos durante el servicio anual 2013

9 de octubre 2012	Primer día para las peticiones ad-hoc para el S.A. 2013
-------------------	---

Servicio anual 2013

9 de diciembre 2012 (00:01)	Inicio del S.A. 2013
-----------------------------	----------------------

4.10 CRITERIOS DE PRIORIDAD Y MODALIDADES DE TRÁFICO

Se establecen unos principios de prioridad en la asignación de capacidad en caso de conflicto en el horario de servicio.

Estos criterios son:

- la seguridad del tráfico ferroviario;
- los servicios declarados de interés público;
- los servicios prioritarios establecidos por ambos Estados Concedentes;
- los surcos asignados y utilizados regularmente durante la vigencia del horario de servicio anterior;
- la eficiencia del sistema.

4.11 COORDINACIÓN CON LAS REDES DE RFF Y ADIF

La adjudicación de capacidad en la SI se hace de manera coordinada con las redes de TP Ferro, ADIF y RFF. La coordinación se hace de dos formas:

- a través de la Comisión de Explotación
- a través de la Ventanilla Única de ADIF o de RFF

4.12 DISPONIBILIDAD HORARIA

TP Ferro establece el horario de mantenimiento regular de su red entre las 00h00 y 05h30 diariamente en ambas vías. Consecuentemente, no se podrá adjudicar ninguna capacidad comprendida en esta franja horaria, salvo petición especial por la **EF** y estudio por TP Ferro.



5

SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

- 5.1 Introducción
- 5.2 Servicios de acceso básico
- 5.3 Servicios adicionales
- 5.4 Servicios opcionales

5 SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

5.1 INTRODUCCIÓN

Los servicios adicionales ofrecidos por TP Ferro a las **EF** están regulados por el contrato de Concesión y por la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de la infraestructura ferroviaria y, más detalladamente, por el Anexo II de la citada directiva, en la que se establece el catálogo de servicios adicionales que se pueden ofertar.

TP Ferro consecuentemente ofrece a sus clientes los servicios detallados en este capítulo de la **DR**.

5.2 SERVICIO DE ACCESO BÁSICO

Estos servicios están integrados en los servicios de acceso a la infraestructura estándar de TP Ferro e incluyen:

- Posibilidad de tramitar solicitudes de capacidad;
- Derecho a utilizar la capacidad concedida;
- Control del tren, incluida señalización, regulación expedición, así como suministro de información sobre circulación ferroviaria;
- Cualquier otra información necesaria para utilizar o explotar el servicio para el que se ha concedido la capacidad;
- Soporte en caso de emergencia.

5.3 SERVICIOS ADICIONALES

Estos servicios incluyen los elementos siguientes:

- Utilización de las instalaciones de electrificación para la tracción en las zonas disponibles, según lo establecido en el *Capítulo 6* de esta **DR**;
- La utilización de la vía 3 en la base de mantenimiento de TP Ferro en caso de emergencia;
- Servicios de control especiales para el transporte de mercancías peligrosas;
- Acceso a la red de telecomunicación;
- Suministro de información complementaria necesaria para el correcto uso de la infraestructura;

5.4 SERVICIOS OPCIONALES

- Servicio de Tracking

Este servicio permite a las **EF** realizar un seguimiento en tiempo real a través de una web específica de la situación del tren en determinados puntos de referencia de la **S.I.** Las tarifas de este servicio están detalladas en el *Capítulo 6* de esta **DR**.

- Servicio de cambio de locomotora

TP Ferro pone a disposición de las **EF** la posibilidad de realizar las maniobras necesarias de cambio de locomotora de tracción en las vías específicas de la base de mantenimiento de TP Ferro. Las tarifas de este servicio están detalladas en el *Capítulo 6* de esta **DR**.

- Servicio de Estacionamiento de locomotoras

Se podrán estacionar locomotoras en la Base de Mantenimiento de TP Ferro por un período determinado y siempre que se vayan a realizar las operaciones de cambio de locomotoras descrito en el apartado anterior.

Las tarifas de este servicio están detalladas en el *Capítulo 6* de esta **DR**.



6

CÁNONES Y TARIFAS

- 6.1 Introducción**
- 6.2 Reservación de Capacidad**
- 6.3 Cánones aplicables**
- 6.4 Cánones**
- 6.5 Servicios adicionales**
- 6.6 Formas de pago**

6 CÁNONES Y TARIFAS

6.1 INTRODUCCIÓN

TP Ferro podrá exigir a las **EF** cánones a tanto alzado por la utilización de la **S.I.** por los trenes que circulen por la misma.

Tales cánones se establecen de conformidad con el contrato de concesión y con observancia de las normas comunitarias y, en particular, de la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de febrero de 2001, de las normas nacionales dictadas para su transposición y de los reglamentos aplicables a la **S.I.**

Los cánones descritos en esta **DR**, NO incluyen los costes de suministro y consumo de energía eléctrica.

6.2 RESERVA DE CAPACIDAD

La tarifa de Reserva de Capacidad será considerada como un pago a cuenta del canon final, una vez utilizado el surco reservado.

En el caso de no utilizarse el surco, el importe de la reserva no será devuelto.

- Solicitud de servicio Estándar y Especial

	Hora valle	Hora media	Hora punta
Trenes Pasajeros	128 €	154 €	258 €
Trenes Mercancías	52 €		
Material de Tracción	52 €		

- Solicitud de servicio Urgente

Capacidad Trenes Pasajeros	853 €
Capacidad Trenes Mercancías	248 €
Capacidad Material de Tracción	248 €

- Solicitud de Capacidad para trenes Mercancías Especiales

Capacidad Trenes Mercancías Especiales	282€
---	------

6.3 CÁNONES APLICABLES

Grupo 1 - TRENES PASAJEROS:

Se definen como "trenes de pasajeros", todos aquellos trenes cuya finalidad última sea el transporte de viajeros, independientemente de posibles composiciones mixtas del mismo. Consecuentemente se definen las siguientes categorías:

- Categoría 1.1: Trenes con una capacidad inferior a 300 plazas sentadas.
- Categoría 1.2: Trenes con una capacidad comprendida entre 300 y 410 plazas.
- Categoría 1.3: Trenes con una capacidad comprendida entre 411 y 510 plazas.
- Categoría 1.4: Trenes con una capacidad superior a 510 plazas sentadas.

En el caso de que existan en cualquiera de las categorías del grupo 1 plazas acostadas, cada plaza acostada se contabilizará como 1.4 plazas sentadas a efectos de determinar la categoría correspondiente.

Grupo 2 - TRENES MERCANCÍAS:

Se definen como "trenes de mercancías", todos aquellos trenes cuya finalidad última sea el transporte de mercancías, independientemente de posibles composiciones mixtas del mismo. Consecuentemente se definen las siguientes categorías:

- Categoría 2.1: Trenes de mercancías convencionales (composición de trenes de vagones con distintas modalidades)
- Categoría 2.2: Trenes de transporte de automóviles (composición de trenes de plataforma destinados al transporte de vehículos)
- Categoría 2.3: Trenes de transporte combinado (composición de trenes destinados al transporte de contenedores)

La asignación a una u otra categoría estará relacionada con el porcentaje de vagones asignados a la misma finalidad (> o = 60%).

Grupo 3 – UNIDADES DE TRACCIÓN AISLADAS, solas o en agrupación.

Grupo 4 – TRANSPORTES ESPECIALES

6.4 CÁNONES

Estos cánones no incluyen el importe del suministro de energía eléctrica ni de los servicios a él ligados, que serán recogidos en los Acuerdos Marcos que establecerá con cada EF.

FRANJAS HORARIAS	Cánones iniciales		
	Hora valle	Hora media	Hora punta
	0h30 a 6h30	9h00 a 17h00 y 20h00 a 0h30	6h30 a 9h00 y 17h00 a 20h00
Categoría 1.1	878,48 €	1.061,89 €	1.448,02 €
Categoría 1.2	1.197,04 €	1.448,02 €	1.974,12 €
Categoría 1.3	1.486,64 €	1.795,54 €	2.451,98 €
Categoría 1.4	1.858,41 €	2.262,40 €	3.097,32 €

FRANJAS HORARIAS	Cánones iniciales
Categoría 2.1	518,30 €
Categoría 2.2	744,77 €
Categoría 2.3	725,42 €

FRANJAS HORARIAS	Cánones iniciales
Unidad simple o acoplada	732,33 €

FRANJAS HORARIAS	Cánones iniciales
GRUPO 4 – Transportes Especiales	Se determinará un canon especial en cada caso y adaptado a las necesidades específicas del transporte, una vez realizados los estudios de viabilidad del mismo.

6.5 SERVICIOS ADICIONALES

- Servicio de Tracking

Servicio de Tracking anual (modalidad simple)	Sin cargos
Servicio de Tracking anual (modalidad avanzada)	13.522 €

- Servicio de cambio de locomotora

Realización de toda la maniobra necesaria para el cambio de locomotora	180 €
---	-------

- Servicio de estacionamiento de locomotora

La coordinación para este tipo de servicio se detallará en los acuerdos marco con las diferentes **EF**. Para este tipo de servicio, se establecen dos modalidades:

- *Servicio de estacionamiento horario:*

De 00.00 a 06.00	De 06.00 a 18.00	De 18.01 a 00.00
28 € cada hora o fracción	13,3 € cada hora o fracción	20,0 € cada hora o fracción

- *Servicio de estacionamiento diario:*

De 00.00 a 00.00
106 €

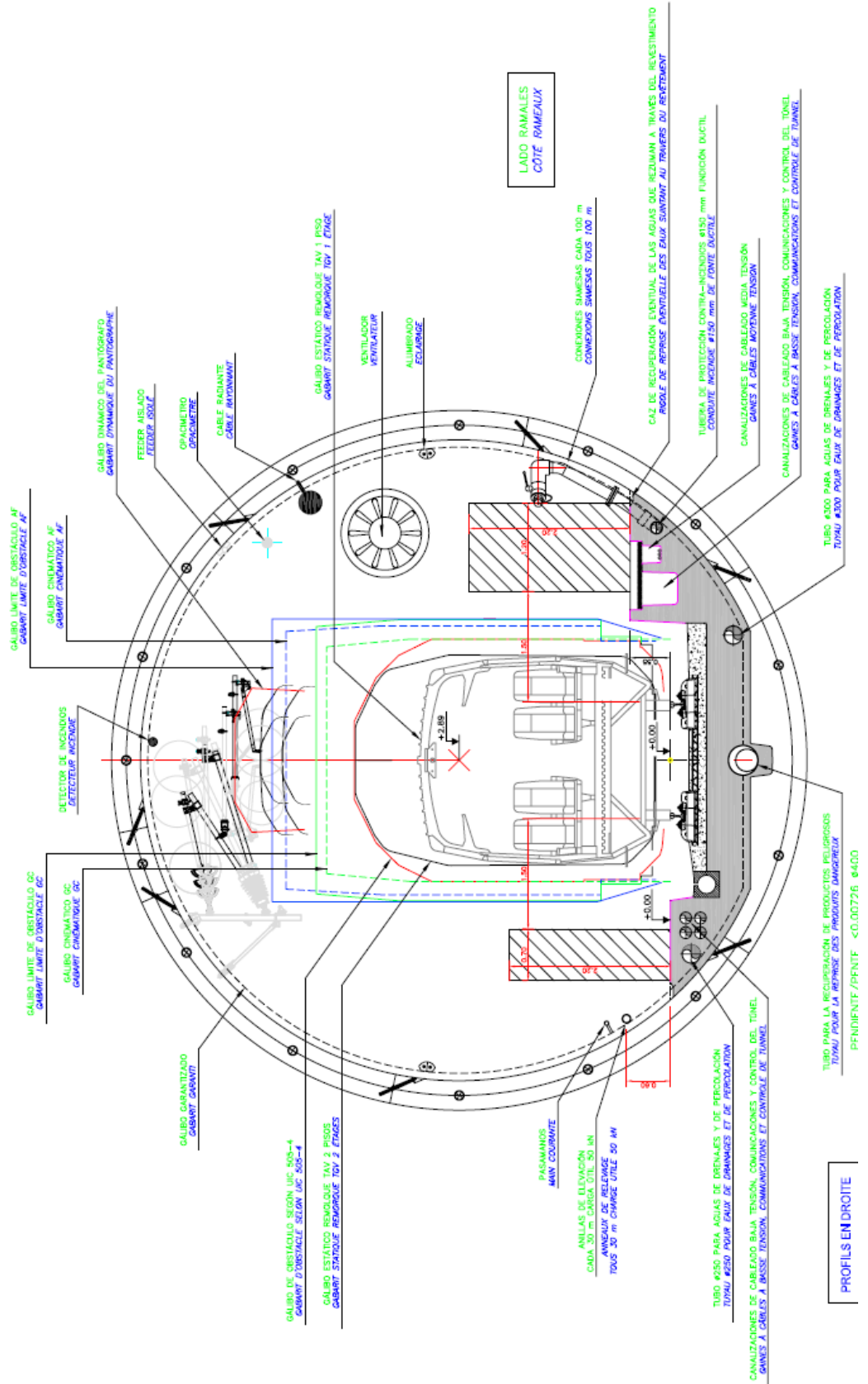
6.6 FORMAS DE PAGO

La modalidad de pago se establece con carácter mensual, si bien se podrán considerar otras modalidades en los acuerdos marco con las diferentes **EF**.

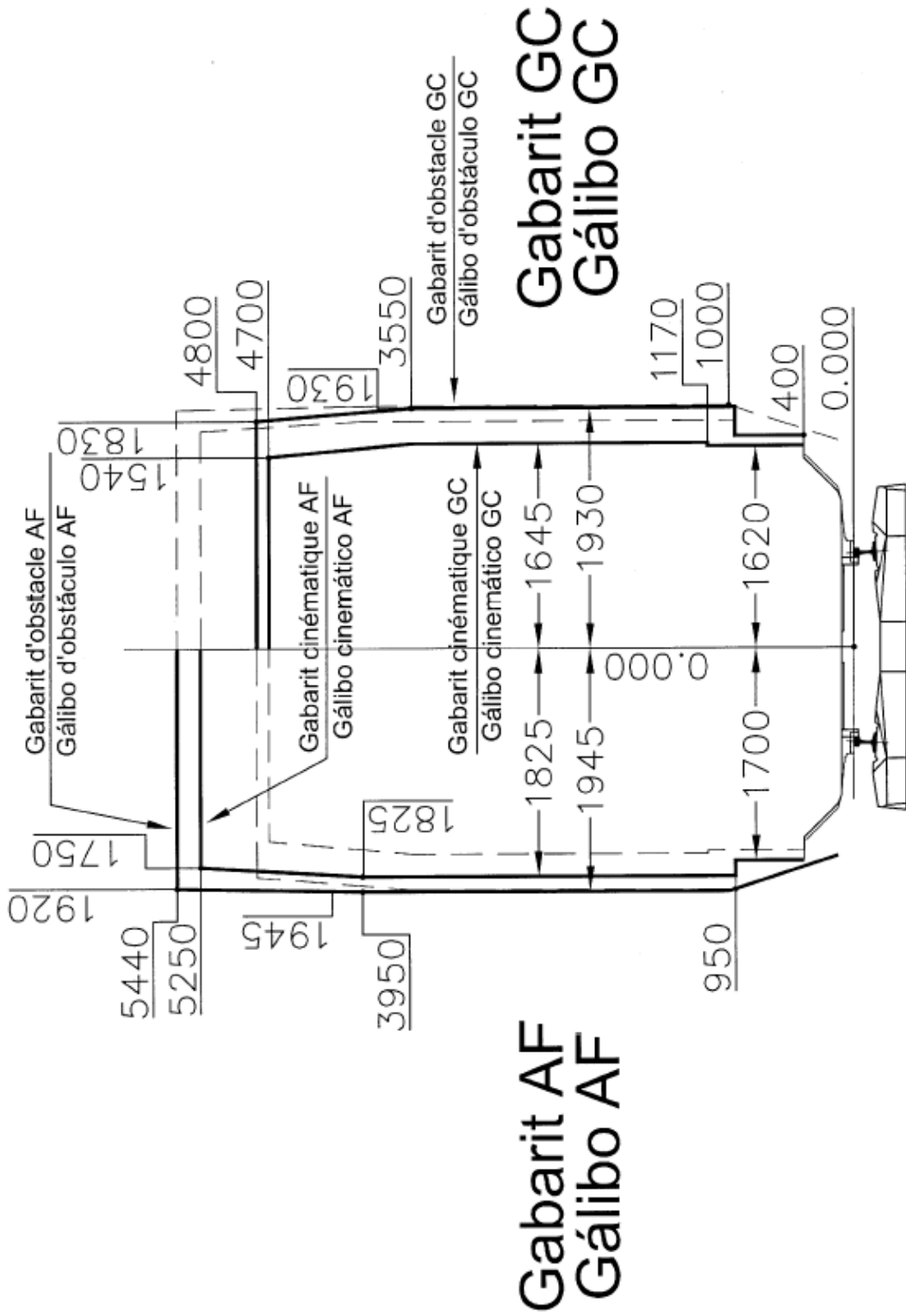


Anexos

ANEXO 3



ANEXO 4



ANEXO 5

