

---

## 4.2 GESTIÓN DE CAPACIDAD

Para **mejorar la capacidad de las líneas**, se puede actuar sobre la infraestructura, ampliándola, o sobre la planificación del tráfico. Por tanto, actuaciones que ordenen las circulaciones pueden incrementar la capacidad de una línea, medida que no necesita inversiones significativas y puede ponerse en práctica en el corto plazo.

Esta medida no es nueva y prácticamente todas las líneas están ya optimizadas para el nivel de circulación previsto. Sin embargo, el esperado incremento de tráficos de mercancías aconseja **revisar los planes de explotación comercial** con la idea de poder atender el máximo de solicitudes, dentro de los márgenes que permita la infraestructura.

La organización de los horarios se determina atendiendo a los tráficos previstos por las empresas, por lo que para plantear un plan de explotación para una línea debe haber un **intercambio de información entre empresas operadoras y administradores de infraestructura**. Conociendo las intenciones comerciales, el administrador puede organizar el tráfico, intentando aprovechar al máximo la infraestructura existente, y las empresas pueden conocer las posibilidades de que sus solicitudes sean atendidas.

Conseguir mejoras desde la planificación de la capacidad requiere aflorar las reglas de modelado de los horarios, los procesos de intercambio de información y los planes de explotación por líneas o por tramos homogéneos. Muchos aspectos ya están regulados y publicados en la **Declaración sobre la Red** de Adif y se publica un **Manual de Capacidades** con información para las empresas, pero se considera necesario profundizar en los mecanismos de relación entre el administrador de infraestructura y las empresas operadoras, así como en la edición de fichas de gestión de capacidad.

De la misma forma, cuando proceda, los explotadores de instalaciones de servicio, los administradores de infraestructuras y los candidatos cooperarán al objeto de garantizar un funcionamiento eficaz de la circulación de trenes desde y hasta las instalaciones de servicio, siendo necesario incluir en dicha cooperación el intercambio de información sobre seguimiento, localización y, si fuera posible, hora estimada de llegada y de salida en caso de retrasos y perturbaciones.

El conocimiento que aporta la **planificación de la capacidad** puede ayudar a priorizar inversiones para el desarrollo de la infraestructura. Ordenar las fases de mejora planificadas en función de la ganancia en el transporte obtenida puede conseguir que la capacidad vaya aumentando progresivamente conforme avancen los trabajos, sin tener que esperar a la finalización completa de un corredor para disfrutar de la mejora.

Asimismo, al ser la capacidad de la infraestructura la que asegura el éxito o fracaso del modelo de negocio del transporte, las **restricciones temporales de capacidad** significativas pueden ser bloqueante para la rentabilidad de un servicio. Por ello, se plantean ayudas en el caso que los

---

servicios ferroviarios de mercancías se vean afectados por determinado tipo de restricciones temporales.

#### **4.2.1 ACCIÓN GC1: MEJORA DE LA GESTIÓN DE LA CAPACIDAD**

##### *4.2.1.1 Descripción*

La Acción GC1 comprende la revisión de los planes de transporte, permitiendo incrementar la capacidad en las líneas con tráficos de mercancías más saturadas.

Se proponen las siguientes medidas dentro de la Acción GC1:

- **Medida GC1M1: Mapa de capacidad de transporte ferroviario de mercancías.** Elaboración del mapa de capacidad disponible y utilizada en la red de transporte ferroviario de mercancías. Puede incluir pronóstico de tráfico futuro, si se conoce, con la idea de identificar los puntos más saturados en la actualidad o en el futuro. Entidad responsable: Adif y MITMA.
- **Medida GC1M2: Definición de planes de capacidad por líneas principales.** Elaboración de las medidas de gestión del tráfico que faciliten la circulación de mercancías, especialmente en las líneas con tráficos de Cercanías, primero generales y después más concretas si es preciso. Es necesaria la comunicación entre el administrador de infraestructura y las empresas ferroviarias para evaluar la demanda y las alternativas. Los documentos de salida serán unos “Planes de Capacidad” por líneas, o trayectos de estas. Entidad responsable: Adif.
- **Medida GC1M3: Prioridades para tráficos de mercancías específicos.** Establecimiento de prioridad a determinados tráficos de mercancías que por sus especiales exigencias (carácter intensivo, requisitos de puntualidad...) precisan tener prioridad en su circulación frente a los tráficos de viajeros. Entidad responsable: Adif.
- **Medida GC1M4: Cooperación entre los administradores de infraestructura, las empresas ferroviarias y los explotadores de las instalaciones de servicio.** Cooperación entre estos agentes para garantizar un funcionamiento eficiente en la asignación de capacidad entre los surcos de las infraestructuras y el uso de las instalaciones de servicio. Entidad responsable: Adif.

Esta Acción implica, por un lado, el máximo contacto con las empresas de mercancías a través de diversos mecanismos de relación (encuestas, entrevistas y foros de participación) y la máxima coordinación con las acciones de Infraestructuras (apartado 4.1), Terminales (apartado 4.3) y Autopistas Ferroviarias (apartado 4.4).

##### *4.2.1.2 Coste*

Para que esta Acción se lleve a cabo con celeridad, es necesario contar con una asistencia técnica. El coste de esta asistencia técnica se estima en 100.000 €.

---

#### 4.2.1.3 *Calendario*

El desarrollo completo de esta Acción necesita al menos un año de trabajo, aunque pueden irse obteniendo resultados parciales de aplicación a corto plazo. Por otra parte, requerirá de una revisión continua a lo largo de todo el período de vigencia de la iniciativa Mercancías 30.

#### 4.2.1.4 *Responsables*

Adif y MITMA, según lo indicado anteriormente para cada una de las medidas propuestas dentro de la Acción GC1.

#### 4.2.1.5 *Indicadores de seguimiento*

Se propone como indicador de la Acción GC1 el número de planes de capacidad aprobados y su seguimiento será anual.

### 4.2.2 **ACCIÓN GC2: DEFINICIÓN DE SISTEMA DE AYUDAS POR RESTRICCIONES TEMPORALES DE CAPACIDAD**

#### 4.2.2.1 *Descripción*

Acción para que las empresas ferroviarias (EEFF) y candidatos vinculados con el transporte ferroviario de mercancías afectados por los efectos de las restricciones temporales de capacidad significativas, debido a actuaciones sobre la infraestructura (obras de conservación o mejora) puedan mantener su tráfico en el modo ferroviario.

Las restricciones temporales a la capacidad, normalmente motivadas por obras, implican sobrecostes y retrasos de la cadena logística. El sistema actual no permite ayudas directas a las EEFF, por lo que estas restricciones, sobre todo cuando no han podido ser comunicadas con la suficiente antelación, pueden llegar a implicar la pérdida de contratos y clientes que, ante la falta de garantías futuras, corren el riesgo de no volver al ferrocarril tras la recuperación de la normalidad.

Con el fin de generar a EEFF, cargadores y clientes de mercancías en general el máximo de confianza en el modo ferroviario, esta Acción pretende minimizar los perjuicios en la cadena logística, por lo que es clave la comunicación temprana de la situación y la definición de medidas mitigadoras en coste y operativa. Cuanto mayor sea el tiempo de anuncio de las restricciones y los criterios que determinan los conceptos de las ayudas, mayor será la facilidad de las empresas para planificar su plan de transporte y generar confianza en sus clientes.

Las medidas propuestas dentro de la Acción GC2 son las siguientes:

- **Medida GC2M1: Definición de “restricciones temporales significativas”.** Definir la casuística de las restricciones por obras que deben ser consideradas para las ayudas, teniendo en cuenta, entre otros factores, las consecuencias en el plan de transporte y la duración de la

---

incidencia. Para ello cabe tomar como referencia la Decisión Delegada (UE) 2017/2075 de la Comisión Europea 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, así como las medidas tomadas por otros administradores de infraestructura europeos al respecto. Entidad responsable: Adif.

- **Medida GC2M2: Definición de criterios de elegibilidad de las ayudas y los conceptos a cubrir con las ayudas.** Propuesta de metodología para las ayudas a las EEFF. Entidad responsable: Adif y MITMA.

Como resultado de este proceso, se establecerán las condiciones principales de un sistema objetivo y transparente de otorgamiento de ayudas públicas al transporte ferroviario de mercancías en determinados supuestos de restricciones temporales de capacidad que se produzcan como consecuencia de actuaciones de mantenimiento, renovación de activos o construcción en la infraestructura ferroviaria.

La Acción GC2 se desarrollará con la Acción de Ayudas AY10 (apartado 4.6.10).

#### *4.2.2.2 Coste*

La estimación del coste de las ayudas se incluye dentro de la Acción AY10 (apartado 4.6.10).

#### *4.2.2.3 Calendario*

El desarrollo completo para la puesta en marcha de las medidas se estima en un año.

#### *4.2.2.4 Responsables*

Adif y MITMA, según lo indicado anteriormente para cada una de las medidas propuestas dentro de la Acción GC2.

#### *4.2.2.5 Indicadores de seguimiento*

Implantación del sistema de ayudas por restricciones temporales de capacidad (sí/no).

### **4.2.3 ACCIÓN GC3: MEJORA DE LA COORDINACIÓN EN EL ACCESO Y EXPEDICIÓN DE TRÁFICOS CON LOS PUERTOS**

#### *4.2.3.1 Descripción*

La Acción GC3 consiste en la mejora de la coordinación entre los distintos administradores de infraestructuras en el acceso y expedición de tráfico ferroviarios con los puertos.

Actualmente la casuística para el acceso y expedición de tráfico de mercancías entre el administrador de la infraestructura de los diferentes puertos y Adif implica una rotura en la cadena de información del tren. Legalmente el único administrador de infraestructura que puede adjudicar capacidad ferroviaria en la RFIG es Adif, por lo que en muchos casos los trenes

---

Llegan a estaciones de Adif, colaterales de puerto, como “tren” y desde éstas al puerto acceden como “maniobra”, desapareciendo buena parte de la información de las bases de datos y dificultando la coordinación y planificación de los planes de transporte de forma coordinada entre las Autoridades Portuarias y Adif.

Esto, además de implicar disfunciones de coordinación, genera una pérdida de información en los registros y bases de datos que dificultan conocer la situación real de los tráficos portuarios.

El objetivo de esta Acción es determinar e implementar actuaciones que permitan planificar trenes directos hacia/desde los puertos y la mejora de la coordinación entre Adif y los administradores de infraestructuras de los puertos.

Se proponen las siguientes medidas dentro de la Acción GC3:

- **Medida GC3M1: Inclusión de las dependencias necesarias en las bases de datos de Adif.** Listado de dependencias de los puertos a incluir en las bases de datos de Adif. Entidad responsable: Puertos del Estado y Adif.
- **Medida GC3M2: Análisis del estado de las medias de gestión común en los Convenios de Conexión.** Análisis de los convenios de conexión y si en la operativa diaria es necesario implementar o mejorar procesos de coordinación. Entidad responsable: Puertos del Estado y Adif.

Esta Acción implica la máxima coordinación con las acciones de Digitalización (apartado 4.5).

#### *4.2.3.2 Coste*

Se estima un coste de 100.000 € para llevar a cabo la Acción GC3.

#### *4.2.3.3 Calendario*

El desarrollo completo para la puesta en marcha de las medidas se estima en un año.

#### *4.2.3.4 Responsables*

Puertos del Estado y Adif, según lo indicado anteriormente para cada una de las medidas propuestas dentro de la Acción GC3.

#### *4.2.3.5 Indicadores de seguimiento*

Implantación de las medidas GC3M1 y GC3M2 (sí/no).