

Guía de la AVSF

Fase de Autorización de Puesta en Servicio (APS) de los subsistemas estructurales fijos

- *Página en blanco* -

Control documental

Control de modificaciones

Versión	Fecha	Motivo
1	01/03/2022	Primera edición

Autoría

	Firma	Cargo
Elaborado		
Revisado		
Aprobado		

- *Página en blanco* -

ÍNDICE

1.OBJETO Y ALCANCE	1
1.1. Objeto.....	1
1.2. Alcance.....	1
1.3. Definiciones y acrónimos.....	2
2.MARCO LEGAL	6
3.PROCESO GLOBAL PARA LA PUESTA EN SERVICIO DE LOS SUBSISTEMAS	7
3.1. Actuación global y subsistemas afectados.....	8
3.2. Fases del procedimiento.....	9
3.3. Responsabilidades	10
4.DOCUMENTACION A GENERAR EN LAS DIFERENTES ETAPAS DE LA FASE DE PUESTA EN SERVICIO	11
4.1. Obligatoriedad de las etapas.....	12
4.2. Tramitación administrativa.....	12
4.3. Descripción de las etapas.....	13
4.3.1. ETAPA PDP	13
4.3.2. ETAPA PER	14
4.3.3. ETAPA PEC	19
4.3.4. ETAPA APS	19
5.PRESENTACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN	29
6.NOTAS Y ACLARACIONES - FAQ	32
ANEXO I: FORMULARIO DE SOLICITUD	
ANEXO II: MODELO DE COMUNICACIÓN DE LA NORMATIVA APLICABLE PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES Y REQUISITOS DE SEGURIDAD GENERALES Y ESPECÍFICOS EXIGIBLES A LOS SUBSISTEMAS FERROVIARIOS ESTRUCTURALES FIJOS	

- *Página en blanco* -

ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Esquema del Procedimiento de Autorización de puesta en servicio de los subsistemas estructurales fijos 7

Ilustración 2. Figura responsable de la tramitación de cada fase del procedimiento de autorización y puesta en servicio10

Ilustración 3. Obligatoriedad y tramitación de cada etapa de la fase APS del procedimiento de autorización y puesta en servicio11

Ilustración 4. Datos requeridos para la documentación adjunta en el punto 5 del formulario de solicitud30

Ilustración 5. Datos necesarios para subir archivos al Almacén.....31

- *Página en blanco* -

1.OBJETO Y ALCANCE

1.1. Objeto

Esta guía **se dirige a** todos aquellos administradores de la infraestructura que requieran de la obtención de la autorización de entrada en servicio de los subsistemas de naturaleza estructural (fijos: Infraestructura, Energía, Control Mando y Señalización, y Pasos a Nivel) en el sistema ferroviario competencia de la Generalitat.

El **objeto** de esta guía es apoyar al solicitante y orientarlo en el proceso y requerimientos para la puesta en servicio de las instalaciones fijas de los subsistemas estructurales, basándose en lo indicado en los artículos 23 a 27 del *DECRETO 190/2021, de 26 de noviembre, del Consell, de regulación de la seguridad y la autorización de puesta en servicio de los subsistemas estructurales fijos y de los controles periódicos del sistema ferroviario autonómico*, que versan sobre la fase de autorización y puesta en servicio de los subsistemas fijos.

La presente guía debe emplearse juntamente con la normativa vigente en la materia, debiendo considerarse únicamente como una **herramienta de ayuda**, sin que la sustituya.

1.2. Alcance

En el **apartado 1**, se determina el **objeto y alcance** de esta guía. Para una mejor comprensión se incluye un listado de **definiciones y acrónimos** de términos específicos que se emplean a lo largo del texto.

En el **apartado 2** se incluye el **marco legal** en relación con la puesta en servicio de los subsistemas estructurales fijos del sistema ferroviario autonómico.

En el **apartado 3** se introduce el **proceso global de la puesta en servicio** de los subsistemas estructurales fijos, haciendo referencia a las distintas fases que lo engloban, y se aporta un esquema para facilitar su comprensión.

El **apartado 4** se centra en el objeto de esta guía: **la fase de autorización y puesta en servicio**. Se describe en detalle esta fase y las distintas etapas que pueden tener lugar y, para cada una de ellas, se hace hincapié en la necesidad o no de realizar la correspondiente tramitación administrativa con la AVSF. Para cada etapa se enumera la documentación a presentar ante la Agencia en aquellos casos en los que la legislación aplicable así lo requiera, junto con referencias y orientaciones para apoyar al solicitante en la preparación de los documentos.

En el **apartado 5** se han incluido las pautas para **formalizar las comunicaciones y entregas** de documentación a la Agencia a lo largo de este procedimiento administrativo.

Finalmente, en base a cuestiones y dudas planteadas por parte de los distintos actores que participen del procedimiento, se incluye un **apartado 6** con **notas y aclaraciones**, de carácter abierto y con el ánimo de que se actualice periódicamente, para aclarar cuestiones planteadas

o dudas recurrentes (FAQ) de modo que se complemente la información ofrecida por la guía, para facilitar su aplicación y la tramitación de las autorizaciones y puestas en servicio.

1.3. Definiciones y acrónimos

A continuación, se incluyen definiciones de términos específicos, junto con sus acrónimos, utilizados a lo largo del texto:

Administrador de la infraestructura (AI):	Cualquier organismo o empresa que se encargue principalmente de la instalación y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, o de parte de ella, lo que también podrá incluir la gestión de los sistemas de control y seguridad de la infraestructura. Las funciones del administrador de la infraestructura se desarrollarán en los términos establecidos en la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de movilidad de la Comunitat Valenciana, y podrán asignarse a diferentes organismos o empresas. (Ley 7/2018)
Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària (AVSF):	Autoridad responsable de la seguridad del sistema ferroviario de competencia de la Generalitat, correspondiéndole, a efectos de lo contemplado en la presente guía, autorizar la puesta en servicio de los subsistemas estructurales fijos, así como comprobar que mantienen sus requisitos.
Cruces entre andenes:	Las intersecciones al mismo nivel entre las vías del ferrocarril y los itinerarios expresamente dispuestos en estaciones y apeaderos para el acceso peatonal a los andenes. Tendrán esta condición las conexiones de pasos peatonales entre andenes de la misma estación y los pasos de accesos a una estación o apeadero con un solo andén desde ambos lados. No se consideran cruces entre andenes los situados en líneas o tramos tranviarios. (Decreto 190/2021)
Entidad ferroviaria:	Cualquier operador ferroviario o administrador de la infraestructura, así como quien tenga las características y atribuciones de ambas simultáneamente. (Ley 7/2018)
Funcionamiento en condiciones nominales:	Aquel para el cual se han diseñado los subsistemas, se han establecido unas condiciones de funcionamiento y se ha otorgado la correspondiente autorización en base a ellos. (Decreto 190/2021)

Infraestructura ferroviaria:	<p>La totalidad de elementos que formen parte de las vías principales y de las de servicio y ramales de desviación, tales como los terrenos, las estaciones, depósitos y talleres de material ferroviario, los cargaderos, las obras civiles, los pasos a nivel, los caminos de servicio, señalizaciones, alumbrado, telecomunicaciones y todo tipo de equipamiento fijo necesario para garantizar la seguridad y la continuidad en las operaciones ferroviarias. (Ley 7/2018)</p>
Líneas o tramos de línea de carácter ferroviario:	<p>Son de carácter ferroviario aquellas líneas o tramos de línea en que la regulación de la circulación de los vehículos depende exclusivamente de las instalaciones ferroviarias y es independiente de la regulación del tráfico viario, prevalece la circulación ferroviaria frente a cualquier otro tipo de tráfico en los posibles puntos de cruce y se dispone de plataforma reservada para uso exclusivo de la circulación ferroviaria. (Ley 7/2018)</p>
Tramo o línea tranviario:	<p>Son de carácter tranviario aquellas líneas o tramos de línea que así califique la dirección general competente en materia de transportes por compartir con el sistema viario la regulación del tráfico en los puntos de cruce, marcando preferencia en dichos puntos, en cada momento, el propio sistema regulador, pudiendo incluso llegar a compartir la plataforma de la línea con el tráfico viario. Esta calificación requerirá el previo informe vinculante de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària (AVSF). (Ley 7/2018)</p>
Operador ferroviario (OF):	<p>Cualquier empresa, pública o privada, cuya actividad consista en prestar servicios de transporte de mercancías o personas por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa en todo caso quien aporte la tracción; se incluyen también las empresas que aporten únicamente la tracción. (Ley 7/2018)</p>
Pasos a Nivel (PPNN):	<p>Tendrá la consideración de paso a nivel el cruce a la misma altura entre una línea de carácter ferroviario y una vía destinada al tráfico rodado y, en su caso, también de peatones; y de paso a nivel peatonal el cruce a la misma altura entre una línea de carácter ferroviario y una vía o acera de uso exclusivamente peatonal, sin tráfico rodado. Se exceptúan aquellos casos en que la vía de cruce, de tráfico rodado o peatonal, esté adscrita exclusivamente al propio servicio ferroviario. En las líneas o tramos de línea de carácter tranviario, aun existiendo cruces entre estas circulaciones y los tráficos rodados o peatonal, no tendrán dichos</p>

	cruces la consideración de paso a nivel o paso a nivel peatonal. (Ley 7/2018)
Proponente:	<p>Cualquiera de las partes que se citan a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) las empresas ferroviarias o los administradores de la infraestructura que aplican medidas de control del riesgo de conformidad con el artículo 4 de la Directiva 2004/49/CE; b) las entidades encargadas del mantenimiento que aplican medidas contempladas en el artículo 14 bis, apartado 3, de la Directiva 2004/49/CE; c) las entidades contratantes o los fabricantes cuando invitan a un organismo notificado a aplicar el procedimiento de verificación «CE» de conformidad con el artículo 18, apartado 1, de la Directiva 2008/57/CE, o los organismos designados, de conformidad con el artículo 17, apartado 3, de dicha Directiva; d) el solicitante de una autorización para la puesta en servicio de subsistemas estructurales. (RUE 402/2013)
Proponente de la actuación:	Cualquier persona física o jurídica que represente al solicitante de una autorización para la puesta en servicio de subsistemas. El solicitante podrá ser una entidad ferroviaria, entidad encargada del mantenimiento, entidades contratantes o fabricantes de material móvil. (Decreto 190/2021)
Sistema ferroviario autonómico:	El sistema ferroviario contempla la totalidad de los subsistemas correspondientes a ámbitos estructurales (infraestructura, energía, control y mando y señalización en tierra y a bordo, y material rodante) y funcionales (explotación y gestión del tráfico, mantenimiento y personas usuarias), así como la gestión y explotación del sistema en su conjunto. El sistema ferroviario de la Comunitat Valenciana está constituido por el conjunto de elementos necesarios para realizar cualquier tipo de transporte guiado por carriles metálicos que forme parte de sus competencias. Se incluyen todos los elementos de titularidad de la Generalitat y de las administraciones locales así como los de carácter privado que precisen de autorización por alguna de estas administraciones. (Ley 7/2018)
Sistema de gestión de seguridad (SGS):	Consiste en la organización, las medidas y los procedimientos establecidos por un administrador de infraestructuras o una empresa ferroviaria para garantizar la gestión de sus operaciones

	en condiciones de seguridad. Sin perjuicio de las facultades de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, el SGS servirá de apoyo a la toma de decisiones estratégicas basada en datos objetivos. (Ley 7/2018)
Subsistemas:	Partes estructurales o funcionales en que se divide el sistema ferroviario. (RD 929/2020)
Subsistemas estructurales:	Aquellos subsistemas correspondientes a ámbitos estructurales (infraestructura, energía, control y mando y señalización en tierra y a bordo, y material rodante). (Ley 7/2018)
Subsistemas estructurales fijos:	Subsistemas de naturaleza estructural correspondientes a la infraestructura, pasos a nivel, energía, control y mando y señalización en tierra.
Subsistemas funcionales:	Aquellos subsistemas correspondientes a ámbitos funcionales (explotación y gestión del tráfico, mantenimiento y personas usuarias). (Ley 7/2018)
Subsistema Infraestructura:	Comprende la vía tendida, los equipos de vía, los pasos a nivel, las obras civiles (puentes, túneles, etc.), los elementos de las estaciones vinculados al ferrocarril (incluidas las entradas, andenes, zonas de acceso, locales de servicios, aseos y sistemas de información, así como sus características de accesibilidad para personas con discapacidades y personas con movilidad reducida) y los equipos de seguridad y protección. (Directiva 2016/797)
Subsistema Pasos a Nivel:	Comprende todos los elementos de instalaciones fijas que afecten al ámbito del Paso a Nivel.
Subsistema Energía:	Comprende el sistema de electrificación, incluidas las líneas aéreas y el equipo en tierra del sistema de medición y de tarificación del consumo de electricidad. (Directiva 2016/797)
Subsistema Control, Mando y Señalización en tierra (CMS):	Comprende todos los equipos en tierra necesarios para garantizar la seguridad, y el mando y el control de la circulación de los trenes autorizados a transitar por la red. (Directiva 2016/797) Incluye los enclavamientos, las comunicaciones, los bloqueos, los sistemas de señalización y posicionamiento y los interfaces con los sistemas de señalización existentes. (Decreto 190/2021)

2.MARCO LEGAL

La Ley 7/2018, de 26 de marzo, de Seguridad Ferroviaria (Ley 7/2018), indica en su artículo 8 sobre “Fines y funciones”, que a la Agencia le corresponde, entre otras funciones, autorizar la entrada en servicio de los subsistemas estructurales, funcionales y todo el sistema ferroviario en su conjunto, así como comprobar que mantienen sus requisitos.

Dicha función queda recogida en el artículo 3 del *DECRETO 272/2019, de 27 de diciembre, del Consell, de aprobación del Estatuto de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària [2020/630]*.

Asimismo, la Ley 7/2018 establece en su artículo 19 de “Régimen de autorización y puesta en servicio de los subsistemas del sistema ferroviario”:

“Salvo las indicaciones de carácter específico recogidas en esta ley, por decreto del Consell, a propuesta de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, se regularán las condiciones y requisitos para la autorización y puesta en servicio de los subsistemas de naturaleza estructural que componen el sistema ferroviario, así como las condiciones para el adecuado funcionamiento de los subsistemas de naturaleza funcional.”

El *DECRETO 190/2021, de 26 de noviembre, del Consell, de regulación de la seguridad y la autorización de puesta en servicio de los subsistemas estructurales fijos y de los controles periódicos del sistema ferroviario autonómico* (Decreto 190/2021) supone el desarrollo normativo del título III de la Ley 7/2018. Su título III regula el régimen de autorización de puesta en servicio de los subsistemas estructurales fijos. En el Capítulo I se desarrollan las consideraciones a tener en cuenta en relación con las actuaciones en caso de emergencia, mantenimiento, diseño seguro, evaluación de riesgos, nivel de seguridad y seguridad intrínseca en el subsistema de CMS, sistemas de gestión de la seguridad y cruces entre andenes. En el Capítulo II se describe el proceso para la autorización y puesta en servicio de los subsistemas estructurales fijos.

El Decreto 190/2021, en su artículo 12.2. establece: *“Los subsistemas nuevos o modificados solo pueden ponerse en servicio si son diseñados, fabricados, contruidos e instalados de modo que se cumplan los requisitos generales y específicos de seguridad indicados en la ley 7/2018 y en este Decreto, y disponen de la autorización de la AVSF en cumplimiento del artículo 21 de este DECRETO 190/2021.”*

El artículo 23 de “Fase de autorización y puesta en servicio de los subsistemas fijos” del citado Decreto establece en su apartado 5: *“La AVSF podrá elaborar una guía con el proceso y requerimientos para la puesta en servicio de las instalaciones fijas de los subsistemas estructurales.”*

Asimismo, en el artículo 27.2 de “Etapa de autorización de puesta en servicio”, indica en la letra j: “Así como la documentación que se pueda establecer en la guía que elabore la AVSF. En dicha guía se podrá actualizar el anexo de parámetros básicos del presente Decreto.”

3.PROCESO GLOBAL PARA LA PUESTA EN SERVICIO DE LOS SUBSISTEMAS

El siguiente esquema refleja el proceso global a seguir para la puesta en servicio de los subsistemas estructurales fijos integrantes de líneas ferroviarias o tranviarias, de sus tramos o de las estaciones, así como la modificación de los existentes. En el esquema se indican las distintas fases y etapas que engloba, así como los sucesivos hitos administrativos que son necesarios, junto con sus plazos.

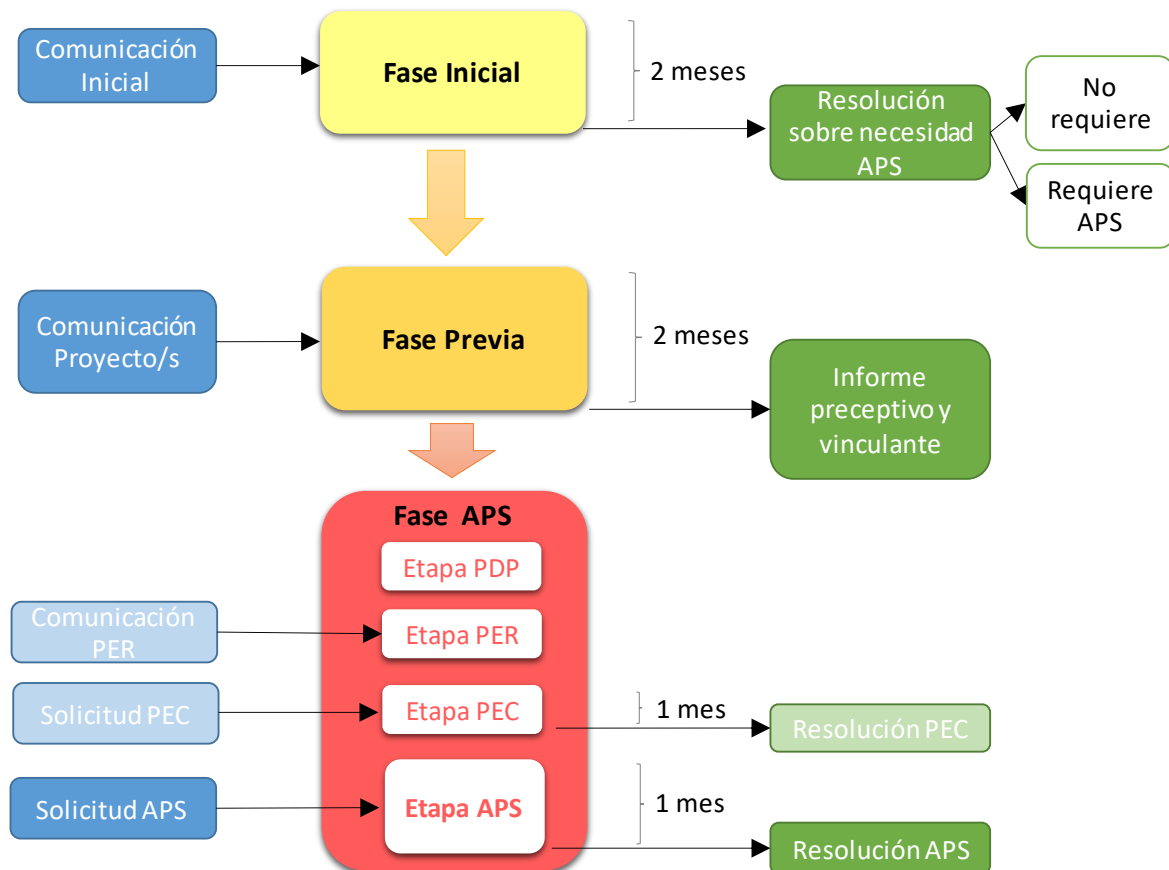


Ilustración 1. Esquema del Procedimiento de Autorización de puesta en servicio de los subsistemas estructurales fijos

En **color azul** se han indicado las distintas Comunicaciones y Solicitudes que debe realizar el solicitante a lo largo del procedimiento, y que determinan el inicio de las distintas fases/etapas. Para ello se utilizará el modelo de Solicitud del anexo.

En **color verde** se han identificado los Informes y Resoluciones que debe emitir la AVSF, a lo largo del procedimiento, y que determinan el final de las distintas fases/etapas.

En colores **azul** y **verde** pálidos se han indicado las Comunicaciones/Solicitudes/Resoluciones que se emitirán únicamente en caso de que apliquen las etapas PER y PEC, dependiendo de las circunstancias específicas de la actuación.

Entre las flechas de entrada y salida de cada fase/etapa se ha indicado el plazo de que dispone la AVSF para emitir su Informe o Resolución.

En los siguientes apartados se definen los subsistemas estructurales fijos objeto del procedimiento de autorización y puesta en servicio, se describen las fases que engloba el procedimiento y se recogen los actores que participan en el mismo.

3.1. Actuación global y subsistemas afectados

Cabe aclarar, en primer lugar, qué se entiende por **actuación**. Una actuación implica un cambio en el sistema ferroviario autonómico, tanto por la inclusión de nuevos subsistemas como por la modificación de los existentes (ampliación, renovación, mejora o acondicionamiento, etc.) para alcanzar un determinado objetivo.

Una actuación, en función de su complejidad, **puede englobar distintos proyectos** para su ejecución, así como distintas fases de obra (consecutivas o separadas en el tiempo). El criterio de esta Agencia es que el procedimiento de autorización y puesta en servicio afecta a actuaciones globales y no a proyectos individuales, es decir, se autorizará la puesta en servicio de la **actuación global y conjunta**, independientemente de las fases de obra y/o actuaciones aisladas que puedan tener lugar. Y, por tanto, la documentación exigida será coherente con esta definición de actuación.

En base a este concepto, las fases precedentes del procedimiento reflejadas en el esquema anterior (inicial de descripción de la actuación y previa a la aprobación de proyectos constructivos) se dirigen a identificar el alcance de la actuación global desde un principio, así como posibles fases de obra, para determinar las etapas de que constará la fase de autorización de puesta en servicio.

Cabe aclarar cuáles son los **subsistemas** afectados por este procedimiento. El sistema ferroviario autonómico se puede dividir en partes estructurales o funcionales. Se recuerda la definición de los subsistemas estructurales fijos objeto de la presente guía y que son los siguientes:

- **Infraestructura (INFRA)**: Comprende la vía tendida, los equipos de vía, los pasos a nivel, las obras civiles (puentes, túneles, etc.), los elementos de las estaciones vinculados al ferrocarril (incluidas las entradas, andenes, zonas de acceso, locales de servicios, aseos y sistemas de información, así como sus características de accesibilidad para personas con discapacidades y personas con movilidad reducida) y los equipos de seguridad y protección.

- **Pasos a Nivel** (PPNN): Comprende todos los elementos de instalaciones fijas que afecten al ámbito del Paso a Nivel. (Se incluye nota aclarativa N5 en el apartado 6)
- **Energía** (ENE): Comprende el sistema de electrificación, incluidas las líneas aéreas y el equipo en tierra del sistema de medición y de tarificación del consumo de electricidad.
- **Control Mando y Señalización en tierra** (CMS): Comprende todos los equipos en tierra necesarios para garantizar la seguridad, y el mando y el control de la circulación de los trenes autorizados a transitar por la red. Incluye los enclavamientos, las comunicaciones, los bloqueos, los sistemas de señalización y posicionamiento y los interfaces con los sistemas de señalización existentes.

3.2. Fases del procedimiento

El procedimiento para la autorización y puesta en servicio de los subsistemas estructurales fijos integrantes de las líneas ferroviarias o tranviarias, de sus tramos o de las estaciones pertenecientes al sistema ferroviario autonómico, se compone de tres fases:

- **Fase inicial** para la definición de la actuación a desarrollar.
- **Fase previa a la aprobación de los proyectos** constructivos que desarrollan la actuación.
- **Fase de autorización y puesta en servicio de los subsistemas** incluidos en la actuación.

La **fase inicial** es anterior a la redacción de los proyectos necesarios para llevar a cabo una actuación. Consiste en una breve comunicación a la Agencia de los datos básicos de la actuación que se pretende ejecutar, en cuanto a su alcance y aspectos relacionados con la seguridad. Esta "Comunicación inicial" (CI) da lugar al inicio del expediente. En base a ello la Agencia resuelve sobre la necesidad o no de autorización de puesta en servicio de los subsistemas afectados por la actuación.

En la **fase previa** a la aprobación de los proyectos se debe presentar ante la Agencia una "Comunicación previa del proyecto" (CPP) o los proyectos que englobe la actuación global propuesta, junto con la documentación y los aspectos relacionados con la seguridad. En base a ello, la Agencia emitirá un informe preceptivo y vinculante.

La **fase de autorización y puesta en servicio (APS)** tiene lugar una vez finalizadas las obras. Se dirigirá una solicitud de APS a la Agencia, acompañada de la documentación requerida. Una vez recibida la documentación completa y definitiva, la Agencia dispone de 1 mes para resolver sobre la puesta en servicio de los subsistemas estructurales fijos afectados por la actuación que permitirá la explotación de circulaciones comerciales en condiciones nominales.

3.3. Responsabilidades

Por lo que respecta a los **actores** que pueden participar en el procedimiento de autorización y puesta en servicio, se recogen sus definiciones en el apartado 3 de la presente guía. No obstante, se incluyen a continuación algunas notas aclaratorias al respecto, así como las responsabilidades de cada uno.

El **Solicitante** será el administrador de la infraestructura. A los efectos del objeto de esta guía, será quien ostente cargo y responsabilidades adecuados a tales efectos, o en su defecto, según lo que se indique en su SGS.

Cabe aclarar que, en el resto de las fases del procedimiento, fase inicial y fase previa a la aprobación de los proyectos, el solicitante podrá ser distinto al administrador de la infraestructura. La siguiente tabla recoge la casuística que puede darse para cada fase del procedimiento:

Fase	Figura	
	Administrador de la Infraestructura	Promotor externo
CIA	✓	✓
CPP	✓	✓
APS	✓	✗

Ilustración 2 Figura responsable de la tramitación de cada fase del procedimiento de autorización y puesta en servicio

Por tanto, el promotor externo solo podrá actuar como solicitante hasta la fase de proyecto, y será siempre el administrador de la infraestructura quien solicitará la APS.

El término **Proponente de la actuación** se corresponde con el **Proponente** según el MCS para la gestión de riesgos, quien, de acuerdo con el artículo 3 del *REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) No 402/2013 DE LA COMISIÓN de 30 de abril de 2013 relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo y por el que se deroga el Reglamento (CE) no 352/2009 (RUE 402/2013)*. Se corresponde con cualquier persona física o jurídica que represente al solicitante de una autorización para la puesta en servicio de subsistemas.

El proponente es el responsable de la aplicación del RUE 402/2013, incluida la evaluación de la importancia del cambio, así como de dirigir el proceso de gestión del riesgo según lo contemplado en el anexo I del citado Reglamento. El proponente responsable del proceso de gestión del riesgo deberá mantener un registro de peligros con arreglo al punto 4 del citado anexo.

4. DOCUMENTACION A GENERAR EN LAS DIFERENTES ETAPAS DE LA FASE DE PUESTA EN SERVICIO

La presente guía centra su objeto en la tercera y última de las fases que engloba el proceso para la autorización y puesta en servicio de los subsistemas estructurales fijos mencionado en el apartado anterior, es decir, la **fase de autorización y puesta en servicio**, o como comúnmente denominamos por sus siglas **APS**, de los subsistemas incluidos en la actuación.

La **fase APS** contempla cuatro etapas que, de acuerdo con el Decreto 190/2021, son:

- Etapa de Puesta a disposición del administrador de la infraestructura y del operador para pruebas en vacío o Puesta a Disposición para Pruebas (**PDP**)
- Etapa de Puesta en Explotación Restringida (**PER**)
- Etapa de Puesta en Explotación Comercial (**PEC**)
- Etapa de Autorización de Puesta en Servicio (**APS**)

El siguiente cuadro-resumen recoge la obligatoriedad y tramitación requerida para cada una de las etapas que pueden tener lugar en la fase APS, y cuyo significado se recoge en apartados posteriores.

Orden	Etapas	Obligatoriedad	Tramitación con la AVSF	Resolución AVSF previa
1ª	PDP	SÍ	NO	NO
2ª	PER	NO (ver requisitos apartado 5.3.2)	SÍ (únicamente requiere comunicación)	NO
3ª	PEC	NO (ver requisitos apartado 5.3.3)	SÍ	SÍ
4ª	APS	SÍ	SÍ	SÍ

Ilustración 3 Obligatoriedad y tramitación de cada etapa de la fase APS del procedimiento de autorización y puesta en servicio

4.1. Obligatoriedad de las etapas

No todas las actuaciones requieren de la consecución de las cuatro etapas arriba mencionadas.

La fase APS constará siempre de, al menos, 2 etapas: PDP y APS. Sin embargo, las etapas PER y PEC pueden darse o no en función de las circunstancias específicas de la actuación.

Independientemente del número de etapas que tengan lugar, éstas siempre seguirán el mismo orden cronológico, que se indica a continuación junto con la posible **obligatoriedad** de cada una de ellas:

1. Etapa PDP: **Obligatoria**.
2. Etapa PER: Opcional.
3. Etapa PEC: Opcional.
4. Etapa APS: **Obligatoria**.

4.2. Tramitación administrativa


No todas las etapas requieren de tramitación con la AVSF, como se indica a continuación:

- Etapa PDP: NO requiere de ningún trámite con la Agencia. Es la propia Agencia la que puede decidir su intervención a través de su potestad supervisora.
- Etapa PER: **Únicamente requiere Comunicación**. Es la propia Agencia la que puede decidir su intervención (solicitar expediente completo de etapa PER) a través de su potestad supervisora.
- Etapa PEC: **SI requiere tramitación administrativa** con la Agencia, de manera análoga a la etapa APS (dado que esta etapa supone el inicio de circulaciones comerciales), si bien su ámbito afecta parcialmente a la actuación.
- Etapa APS: **SI requiere tramitación administrativa** con la Agencia, según lo indicado en el artículo 27.2 del DECRETO 190/2021.

Las etapas **PDP y PER**, durante las cuales se realizan pruebas y circulaciones en explotación restringida, se consideran fases de obra. Es por ello que no se realizará ninguna entrega de documentación a la Agencia (únicamente comunicación de la etapa PER), a no ser que así lo requiera oficialmente la Agencia en virtud de su potestad supervisora. Ambas etapas se llevarán a cabo **bajo el amparo del sistema de gestión de la seguridad (SGS)** del administrador de la infraestructura, siendo suya la responsabilidad de la seguridad.

4.3. Descripción de las etapas

A continuación, se recoge el detalle de las distintas etapas ordenadas cronológicamente, e indicando para cada una de ellas los siguientes aspectos:

- **DESCRIPCIÓN:** en qué consiste.
- **REQUISITOS:** bajo qué requisitos o circunstancias específicas tiene lugar.
- **EXPEDIENTE:** la necesidad de tramitación administrativa en el expediente del procedimiento y, en su caso, el detalle de la documentación requerida ().

4.3.1. ETAPA PDP

DESCRIPCIÓN	En esta etapa se harán las pruebas con las circulaciones en vacío por parte del promotor o administrador de la infraestructura y los recorridos de fiabilidad por parte del operador. Se considera fase de obra y por lo tanto se realizará bajo el amparo del sistema de gestión de la seguridad (SGS) del promotor o administrador de la infraestructura, siendo la responsabilidad de la seguridad del promotor o administrador de la infraestructura.
REQUISITOS	Esta etapa tiene lugar siempre que se requiere una Autorización para la puesta en servicio. Deberá realizarse para todos los subsistemas afectados por la actuación
EXPEDIENTE	Esta etapa no requiere de comunicación alguna ni de informe de la AVSF. La autorización para el paso a la siguiente etapa se realizará por el administrador de la infraestructura, con la conformidad del operador ferroviario.

4.3.2. ETAPA PER

DESCRIPCIÓN	<p>En esta etapa se producirán, temporalmente, circulaciones comerciales de viajeros o mercancías bajo una explotación restringida, bajo condiciones de funcionamiento no nominales. Los SGS del administrador de infraestructuras y del operador ferroviario establecerán el procedimiento para ello y se realizará bajo su responsabilidad.</p> <p>Esta etapa no puede darse en infraestructuras ferroviarias nuevas, sino que surge para compatibilizar, en casos de imperativa necesidad, el mantenimiento del servicio de explotación ferroviario existente durante la ejecución de las obras.</p>
REQUISITOS	<p>Las circunstancias específicas o requisitos que deben darse para poder llevar a cabo esta etapa son, de manera simultánea, los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none">• Actuación de modificación de subsistemas existentes• Fase de obras• Justificación de necesidad de mantener el servicio de explotación ferroviario mientras se lleva a cabo parte del proceso de ejecución de la actuación sobre uno o varios subsistemas estructurales fijos.• Ámbito parcial y temporal• Funcionamiento en condiciones no nominales• Circulación restringida (limitaciones autorizadas por AI y operador)
EXPEDIENTE	<p>En esta etapa no se emitirá informe preceptivo por parte de la Agencia.</p> <p>El solicitante realizará una comunicación oficial a la AVSF indicando el inicio de la etapa PER y la existencia del expediente correspondiente para esta etapa según lo indicado en el artículo 25 del Decreto 190/2021.</p> <p>La documentación que conforma el expediente de esta etapa no debe remitirse a la AVSF, pero sí debe existir y estar a disposición de la AVSF para el eventual ejercicio de su potestad supervisora.</p>

El citado expediente que debe tener preparado el solicitante para la etapa PER contempla:

- Documentación a la que se refiere el **artículo 27.2** del Decreto 190/2021 (relativo a la etapa APS). Estos documentos a generar son los mismos que se exigen para la etapa APS, por lo que su contenido se detallará en el [apartado 4.3.4](#) de la presente guía.
- Documentos referenciados en el **artículo 25.3**, respecto de los cuales se aportan a continuación una serie de notas y referencias para orientar su contenido.



25.3.a) Justificación de la necesidad de la explotación restringida de los subsistemas afectados, incluyendo la definición de los elementos o partes que se pondrán en funcionamiento y, en su caso, las fases intermedias, ámbito geográfico y la duración prevista del proceso de implantación.

El documento debería denominarse “Informe Justificativo” o similar, y debería aportar argumentos que justifiquen las circunstancias específicas o requisitos que concurren en la actuación y sobre las que se han basado para que tenga lugar a la etapa PER, de acuerdo con lo indicado en el Decreto 190/2021 y en la presente Guía.

Este informe debería ir firmado por las personas que ostenten el cargo con la responsabilidad y conocimientos necesarios de la actuación o responsable de la explotación.

El contenido de este informe debería incluir, al menos:

- **Ámbito**, con referencias al:
 - Expediente: actuación global y etapa.
 - Ámbito geográfico: tramo y línea, puntos kilométricos (PPKK) de inicio y fin (referidos a la tramo o línea arriba indicados) para cada uno de los subsistemas afectados para esta etapa de explotación restringida. Se aporta, a modo de ejemplo, una tabla que recoge la citada información:

Línea	Tramo	Administrador de la infraestructura	Subsistema	PK inicio	PK fin	Actuación

Particularmente, para el subsistema PPNN se incluirá la siguiente tabla:

Código PN	Línea	Tramo	Clase	Plena vía/Estación	PK	Actuación

- **Justificación de la necesidad de la explotación restringida.** Puesto que se trata de una etapa excepcional, deberá justificarse adecuadamente su existencia. Para ello, deberán referirse al cumplimiento de cada uno de los “REQUISITOS” mencionados en la tabla PER incluida al inicio del presente apartado 4.3.2.
- **Definición** de los elementos o partes que se pondrán en funcionamiento. Dicha definición se aportará para cada uno de los subsistemas afectados.
- **Fases intermedias:** etapa PER. Se trata de recoger si en esta etapa existen fases intermedias y describirlas, así como la conexión con fases anteriores y posteriores.
- **Plazo** de implantación previsto. Duración estimada de esta etapa PER.



25.3.b) Informe sobre el desarrollo de estas fases intermedias, incluyendo la definición de los parámetros y características cuya conformidad ha de ser evaluada antes de la explotación parcial, temporal y restringida de los subsistemas, indicando los valores de los mismos que deben alcanzarse para garantizar la seguridad y las pruebas que deben realizarse para su evaluación.

El documento debería denominarse “Informe técnico sobre el desarrollo de las fases intermedias: etapa PER de la actuación “...”” o similar.

Este informe debería ir firmado por las personas que ostenten el cargo con la responsabilidad y conocimientos necesarios de la actuación o responsable de la explotación.

Su contenido debería incluir, al menos:

- **Definición de los parámetros y características** cuya conformidad ha de ser evaluada previamente a la explotación restringida.
- **Valores** de los parámetros y características arriba indicados que deben alcanzarse para garantizar la seguridad.
- **Pruebas** que deben realizarse previamente a la explotación restringida, para la evaluación de los valores arriba indicados.
- **Certificación** de que se han comprobado los parámetros y características técnicas pertinentes, de acuerdo con la normativa aplicable, y que se han realizado todas las pruebas necesarias de modo que queda garantizada la seguridad durante la explotación parcial, temporal y restringida de los subsistemas.



25.3.c) Acreditación del proceso de gestión del riesgo, realizado de acuerdo con el método común de seguridad, y normativa CENELEC para el subsistema CMS en su caso, para la evaluación y valoración del riesgo, que incluya expresamente estas fases intermedias y las medidas de seguridad, las restricciones y condiciones de uso resultantes de aquel, que deberán ser autorizadas por el administrador de infraestructuras y ser aceptadas por los operadores ferroviarios.

El proponente emitirá un documento denominado “Informe de evaluación y gestión de riesgos y la integración segura del cambio para la PER de la actuación ...” o similar, y su contenido será idéntico al del artículo 27.2.c, si bien su alcance será la etapa PER.

Este documento debería constar de un informe explicativo o compilatorio que recoja una serie de apartados genéricos (introducción, objeto, resumen y documentación generada),

y de dos conjuntos de anexos diferenciados (uno relativo al expediente de evaluación y gestión de riesgos, y otro relativo a la aceptación de riesgos), como se indica a continuación:

- **Informe explicativo:**

- **Introducción:** referencias al marco legal, motivación de la aplicación del RUE 402/2013 y/o procedimiento específico del SGS del AI, etc.
- **Objeto:** debería mencionar que el proceso de evaluación y valoración del riesgo aplicado, conforme con el RUE 402/2013, permite aportar la garantía de seguridad del propio cambio, así como de la integración segura del mismo. Esta integración segura se apoya en dos partes fundamentales: la integración de los subsistemas estructurales afectados por el cambio entre sí y la integración del cambio en la red, desde el punto de vista de interfaces con los subsistemas estructurales existentes, así como los subsistemas funcionales y resto de partes del sistema ferroviario.
- **Resumen** del proceso de evaluación y valoración del riesgo aplicado.
- **Documentación generada** del proceso de evaluación gestión del riesgo: se incluirá la lista ordenada de los documentos que se hayan generado y que evidencien el proceso seguido para la evaluación y valoración del riesgo asociado a la implantación del cambio y la integración segura de éste, describiendo brevemente su contenido y/o conclusiones del mismo, y referenciando su versión.

- **Anexo relativo al expediente de evaluación y gestión de riesgos:** los documentos enumerados en el Informe **se anexarán** de manera ordenada. Se incluye, a modo de ejemplo, el listado de los documentos a generar en el proceso de evaluación y gestión del riesgo:

- Definición preliminar del cambio, con la identificación de las interfaces que se pueden ver afectadas por el cambio.
- Análisis sobre la significatividad del cambio.
- Clasificación del cambio.
- Planificación y organización del cambio.
- Definición del cambio.
- Designación del Proponente.
- Designación del equipo de expertos del proponente (entre ellos se incluirán quienes elaboren los informes de seguridad, informes de evaluación de la seguridad independientes y otros documentos relevantes del proceso de gestión del riesgo).

- Definición del cambio, profundizando en el análisis de interfaces.
 - Registro de peligros.
 - Análisis de riesgos.
 - Identificación de requisitos para controlar los peligros y el agente responsable de implantar cada uno de ellos.
 - Informes de seguridad para cada subsistema, la explotación y los interfaces.
 - Informes de gestión del cambio de cada subsistema, la explotación y los interfaces.
 - Informe de pruebas de aplicación del proceso de gestión del riesgo.
 - Ficha de riesgos compartidos, con la aceptación de los riesgos exportados por todos los agentes.
 - Informe de Evaluación Independiente del Organismo de Evaluación AsBo para todos los subsistemas, de acuerdo con el MCS para la evaluación del riesgo (RUE 402/2013 y sus modificaciones). (Este documento se desarrolla en el **apartado 27.2.f** del apartado 4.3.4.)
 - Informe de Evaluación Independiente ISA para CMS (CENELEC). (Este documento se desarrolla en el **apartado 27.2.g** del apartado 4.3.4.)
 - Informe de Evaluación de la integración segura (AsBo Integrador). (Este documento se desarrolla en el **apartado 27.2.f** del apartado 4.3.4.)
 - Declaración del Proponente. (Este documento se desarrolla en el **apartado 27.2.d** del apartado 4.3.4.)
- **Anexo relativo a la aceptación de riesgos.** Se incluirán:
 - **Medidas de seguridad, restricciones y condiciones de uso** resultantes del proceso de gestión del riesgo. Se trata de recopilar todas las condiciones resultantes del proceso de gestión del riesgo en este documento, indicando de donde proceden.
 - **Autorización por parte del responsable del Administrador de la Infraestructura** de las medidas de seguridad, restricciones y condiciones de uso arriba indicadas.
 - **Aceptación por parte del responsable del Operador Ferroviario** de las medidas de seguridad, restricciones y condiciones de uso arriba indicadas.

4.3.3. ETAPA PEC

DESCRIPCIÓN	En esta etapa se producirán, temporalmente y para un ámbito parcial de la infraestructura afectada por la actuación, circulaciones comerciales de viajeros en condiciones de funcionamiento nominales.
REQUISITOS	Las circunstancias específicas o requisitos que deben darse para poder llevar a cabo esta etapa son, de manera simultánea, los siguientes: <ul style="list-style-type: none">• Ámbito parcial (determinados tramos o subsistemas) y temporal• Condiciones de explotación nominal• Sin restricciones especiales• Imperativa necesidad
EXPEDIENTE	En esta etapa sí se requiere autorización por parte de la Agencia. La <u>documentación</u> requerida es idéntica a la de la APS, por lo que tanto los documentos requeridos como el detalle de cada documento, quedan reflejados en el <u>apartado 4.3.4</u> de la presente guía.

4.3.4. ETAPA APS

DESCRIPCIÓN	Esta etapa supone la autorización de la puesta en explotación conjunta global y definitiva de todos los subsistemas y fases de los que conste la actuación. Únicamente tendrá lugar cuando hayan finalizado todas las obras y se haya generado la documentación de seguridad correspondiente, en sus versiones definitivas.
REQUISITOS	Esta etapa tiene lugar siempre que se requiere una autorización para la puesta en servicio. Deberá realizarse conjuntamente para todos los subsistemas afectados por la actuación.
EXPEDIENTE	De acuerdo con el Decreto 190/2021, el administrador de la infraestructura dirigirá solicitud de autorización de puesta en servicio a la AVSF junto con la documentación requerida en el artículo 27.2.

En términos generales, cada documento que se presente deberá hacer referencia a la actuación en cuestión, indicando: **título de la actuación, etapa, línea, tramo, PPKK inicio y fin** de cada subsistema (por ejemplo, en la portada o pie de página). Asimismo, se deberá identificar cada documento inequívocamente, para lo cual se indicará su **versión** y fecha.

Se indican a continuación los documentos requeridos por el artículo 27.2 del Decreto 190/2021 para entregar junto con la Solicitud de APS, y se aportan una serie de notas y referencias para orientar el contenido de cada uno de los documentos:



27.2.a) Informe de adecuación del conjunto de la actuación a la normativa técnica aplicable.

Se realizará un informe de adecuación a la normativa técnica aplicable **para cada uno de los subsistemas estructurales** afectados por la actuación.

Su contenido debería incluir, al menos, los siguientes aspectos:

- **Ámbito**, con referencias a:
 - Actuación global
 - Etapa
 - Tramo y línea
 - Subsistema
 - PPKK inicio y fin para cada subsistema (referidos a la tramo o línea arriba indicados)
- Sí la actuación engloba varios **proyectos** se incluirá un cuadro-resumen, incluyendo modificados y complementarios, y se indicará el código y título de los contratos para cada uno de ellos.
- El documento deberá **ACREDITAR** la adecuación de las instalaciones a la normativa técnica aplicable para su puesta en servicio. Se incluirá mención expresa del Director de Obra, con el visto bueno del responsable de la entidad ferroviaria, de que las obras se han ajustado al proyectos o proyectos vigentes, ejecutando las obras tal y como han sido diseñadas en los proyectos.
- Como Anexos al informe se incluirán los siguientes documentos:
 - Anexo I: **Normativa de aplicación** para el cumplimiento de los requisitos generales y específicos de seguridad establecidos en la Ley 7/2018 y en el Decreto 190/2021 (se incluye nota aclarativa N4 en el apartado 6). Se incluirá la relación de toda la normativa que se ha cumplido y, en particular, se incluirá un apartado relativo a normativa de seguridad ferroviaria.
 - Anexo VI: **Aprobación técnica** de los proyectos, modificados y complementarios, así como el **Informe favorable de supervisión**.
 - Anexo III: **Acta de recepción de las obras**, o en su defecto, si las obras no han sido recibidas, será necesaria la Autorización de la empresa adjudicataria para la explotación de la obra con total seguridad. En dicho caso, se debería

especificar que las obras que restan por ejecutar no impiden la puesta en servicio con un nivel aceptable de seguridad.

- Anexo IV: **Certificado del galibo de la línea** (aplicable en el subsistema Infraestructura). Indicar cual es el galibo de diseño de la línea. Debería ir firmado por el responsable del administrador de la infraestructura.
- Anexo V: **Certificación del cerramiento de la línea**. Aplicable según lo indicado en la normativa vigente (líneas o tramos de línea de carácter ferroviario a cielo abierto, estaciones ferroviarias y subestaciones eléctricas). Debería hacer mención expresa a que la línea está totalmente cerrada impidiendo el acceso de personas o animales.



27.2.b) Documentación acreditativa del cumplimiento de la ejecución del plan de pruebas que previamente ha establecido y aprobado el solicitante de la APS.

Se realizará un informe de acreditación del cumplimiento del plan de pruebas **para cada uno de los subsistemas estructurales** afectados por la actuación.

Su contenido debería incluir, al menos, los siguientes aspectos:

- **Ámbito**, con referencias a:
 - Actuación global
 - Etapa
 - Tramo y línea
 - Subsistema
 - PPKK inicio y fin para cada subsistema (referidos a la tramo o línea arriba indicados)
- **DECLARACIÓN** del correcto cierre de la etapa PDP.
- **Listado de condicionantes**, si los hubiera.
- La Dirección de Obra con el conforme del responsable superior por parte de la entidad ferroviaria, **CERTIFICARÁ** que se han ejecutado todas las pruebas incluidas en el Plan de Pruebas autorizado por el administrador de la infraestructura, con resultado satisfactorio, y que han verificado la funcionalidad de las instalaciones.
- Como Anexos al informe se incluirán los siguientes documentos:
 - Anexo I: **Planes de Pruebas debidamente autorizados por el AI para cada subsistema**. Se aportará **listado y protocolo de la realización favorable** de dichas pruebas realizadas. Particularmente, en el subsistema de CMS la empresa tecnológica aportará las pruebas realizadas mediante informe firmado.

- Anexo II: **Justificación de la formación** del personal ferroviario realizada.
- Anexo III: **Cumplimiento de la Instrucción sobre las inspecciones en puentes de ferrocarril** (ITPF-05), en el caso de que hubiera puentes ferroviarios (aplicable en el subsistema Infraestructura). Se hará mención expresa y se aportarán las actas de la realización de la prueba de carga dinámica con resultado de apto, firmadas por la Dirección de Obra.
- Anexo IV: **Certificado de Liberación de tensiones** de la Dirección de Obra especificando que se han realizado adecuadamente (aplicable en el subsistema Infraestructura).



27.2.c) Documentación justificativa de que se ha llevado a cabo el proceso de gestión del riesgo de acuerdo con el artículo 16 para la evaluación y valoración del riesgo, incluyendo expresamente las fases intermedias y las medidas de seguridad, las restricciones y condiciones de uso resultantes de aquel, que deberán ser aceptados por el administrador de infraestructuras y los operadores ferroviarios.

El proponente emitirá un documento denominado “Informe de evaluación y gestión de riesgos y la integración segura del cambio para la PER de la actuación ...” o similar, y su contenido será idéntico al del artículo 27.2.c, si bien su alcance será la etapa PER.

Este documento debería constar de un informe explicativo o compilatorio que recoja una serie de apartados genéricos (introducción, objeto, resumen y documentación generada), y de dos conjuntos de anexos diferenciados (uno relativo al expediente de evaluación y gestión de riesgos, y otro relativo a la aceptación de riesgos), como se indica a continuación:

- **Informe explicativo:**
 - **Introducción:** referencias al marco legal, motivación de la aplicación del RUE 402/2013 y/o procedimiento específico del SGS del AI, etc.
 - **Objeto:** debería mencionar que el proceso de evaluación y valoración del riesgo aplicado, conforme con el RUE 402/2013, permite aportar la garantía de seguridad del propio cambio, así como de la integración segura del mismo. Esta integración segura se apoya en dos partes fundamentales: la integración de los subsistemas estructurales afectados por el cambio entre sí y la integración del cambio en la red, desde el punto de vista de interfaces con los subsistemas estructurales existentes, así como los subsistemas funcionales y resto de partes del sistema ferroviario.
 - **Resumen** del proceso de evaluación y valoración del riesgo aplicado.

- **Documentación generada** del proceso de evaluación gestión del riesgo: se incluirá la lista ordenada de los documentos que se hayan generado y que evidencien el proceso seguido para la evaluación y valoración del riesgo asociado a la implantación del cambio y la integración segura de éste, describiendo brevemente su contenido y/o conclusiones del mismo, y referenciando su versión.
- **Anexo relativo al expediente de evaluación y gestión de riesgos:** los documentos enumerados en el Informe **se anexarán** de manera ordenada. Se incluye, a modo de ejemplo, el listado de los documentos a generar en el proceso de evaluación y gestión del riesgo:
 - Definición preliminar del cambio, con la identificación de las interfaces que se pueden ver afectadas por el cambio.
 - Análisis sobre la significatividad del cambio.
 - Clasificación del cambio.
 - Planificación y organización del cambio.
 - Definición del cambio.
 - Designación del Proponente.
 - Designación del equipo de expertos del proponente (entre ellos se incluirán quienes elaboren los informes de seguridad, informes de evaluación de la seguridad independientes y otros documentos relevantes del proceso de gestión del riesgo).
 - Definición del cambio, profundizando en el análisis de interfaces.
 - Registro de peligros.
 - Análisis de riesgos.
 - Identificación de requisitos para controlar los peligros y el agente responsable de implantar cada uno de ellos.
 - Informes de seguridad para cada subsistema, la explotación y los interfaces.
 - Informes de gestión del cambio de cada subsistema, la explotación y los interfaces.
 - Informe de pruebas de aplicación del proceso de gestión del riesgo.
 - Ficha de riesgos compartidos, con la aceptación de los riesgos exportados por todos los agentes.
 - Informe de Evaluación Independiente del Organismo de Evaluación AsBo para todos los subsistemas, de acuerdo con el MCS para la evaluación del riesgo (RUE

402/2013 y sus modificaciones). (Este documento se desarrolla en el **apartado 27.2.f)**

- Informe de Evaluación Independiente ISA para CMS (CENELEC). (Este documento se desarrolla en el **apartado 27.2.g)**
 - Informe de Evaluación de la integración segura (AsBo Integrador). (Este documento se desarrolla en el **apartado 27.2.f)**
 - Declaración del Proponente. (Este documento se desarrolla en el **apartado 27.2.d)**
- **Anexo relativo a la aceptación de riesgos.** Se incluirán:
 - **Medidas de seguridad, restricciones y condiciones de uso** resultantes del proceso de gestión del riesgo. Se trata de recopilar todas las condiciones resultantes del proceso de gestión del riesgo en este documento, indicando de donde proceden.
 - **Autorización por parte del responsable del Administrador de la Infraestructura** de las medidas de seguridad, restricciones y condiciones de uso arriba indicadas.
 - **Aceptación por parte del responsable del Operador Ferroviario** de las medidas de seguridad, restricciones y condiciones de uso arriba indicadas.



27.2.d) Declaración del proponente.

Sobre la base de los resultados de la aplicación de la normativa vigente en materia de seguridad ferroviaria de aplicación y del informe de evaluación de la seguridad elaborado por el organismo de evaluación, el proponente realizará una **DECLARACIÓN** por escrito manifestando que todos los peligros identificados y sus riesgos asociados se encuentran a un nivel adecuado de control.

El proponente será responsable de garantizar que la gestión del riesgo abarque el sistema propiamente dicho y su integración en el conjunto del sistema ferroviario.

Este documento debe hacer referencia a la última versión del informe de integración del organismo evaluador de la seguridad AsBo.



27.2.e) Certificado de seguridad del administrador de infraestructuras ferroviarias y del operador ferroviario del cumplimiento de las condiciones exigibles en materia de seguridad para su explotación ferroviaria.

Documento emitido por el operador ferroviario y por el administrador de la infraestructura donde CERTIFICAN el cumplimiento de las condiciones exigidas en materia de seguridad en la explotación ferroviaria por parte de los subsistemas afectados.

Debería concretar el **ámbito**, con referencias a:

- Actuación global
- Etapa
- Tramo y línea
- Subsistema
- PPKK inicio y fin para cada subsistema (referidos a la tramo o línea arriba indicados)

Si se basa en otros documentos que conformen el expediente, se debería especificar versión y fecha.



27.2.f) Para todos los subsistemas, incluida la integración, Informes de los organismos evaluadores de seguridad (AsBo) según el Reglamento de Ejecución (UE) nº 402/2013 de la Comisión de 30 de abril de 2013 y sus actualizaciones y/o modificaciones, relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, y teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 4 del DECRETO 190/2021.

Es un informe elaborado y firmado por un organismo evaluador de la seguridad acreditado como AsBo.

Su ámbito deberá abarcar **todos los subsistemas afectados** por la actuación. Además, y según la "*Clarification Note on Safe Integration, ERA 1206/063 v_1.0*", el AsBo es responsable de la evaluación independiente de:

- la coherencia global de la gestión de riesgos del Proponente, y
- la **integración segura** del cambio en el sistema ferroviario en su conjunto.

El AsBo en su informe deberá valorar tanto la **idoneidad de la aplicación del proceso de gestión del riesgo** contemplado en el anexo I del RUE 402/2013 **como de sus resultados**.



27.2.g) Adicionalmente, para el subsistema CMS se requerirá un análisis. El análisis independiente de la seguridad y en segundo término de la fiabilidad, disponibilidad y mantenibilidad (RAMS), de una aplicación o producto ferroviario y acorde a la normativa CENELEC EN 50126-1, EN 50126-2, EN 50128, EN 50129 y EN 50159 para subsistemas CMS referenciada en el artículo 4.1b.

Es un informe elaborado y firmado por un organismo independiente ISA, conforme a la normativa CENELEC.

Sólo se realizará para el subsistema de **Control Mando y Señalización**.

Es **adicional**, lo que significa que el subsistema CMS deberá disponer del análisis realizado por un AsBo recogido en el apartado anterior, así como del análisis realizado por un ISA.



27.2.h) En aquellos casos de modificación de subsistemas estructurales fijos de líneas, tramos y estaciones existentes en los que se resuelva que es necesaria una nueva autorización se incluirá también en la documentación una descripción del cambio de las condiciones de explotación y cuadro de velocidades máximas.

El proponente emitirá un *“Informe de descripción del cambio de las condiciones de explotación (CCE)”*.

Este documento únicamente aplica a las actuaciones modificación de subsistemas estructurales fijos de líneas, tramos y estaciones existentes en los que se resuelva que es necesaria una nueva autorización.

En este sentido, se incluye una aclaración (N2) en el apartado 6 de la presente Guía relativa a la modificación de subsistemas estructurales fijos existentes.

Su contenido debería incluir, al menos, los siguientes aspectos:

- **Ámbito**, con referencias a:
 - Actuación global
 - Etapa
 - Tramo y línea
 - Subsistemas
 - PPKK inicio y fin para cada subsistema (referidos a la tramo o línea arriba indicados)
- Repercusión de la actuación en las **condiciones de explotación** del sistema: se aportará una comparación entre las condiciones de explotación previas al cambio y las resultantes tras la ejecución de la actuación, concretando la posible variación del cuadro de velocidades máximas. También se podrá referir al aumento de frecuencias, aumento de capacidad, etc.
- **Anexo con el Cuadro de Velocidades Máximas** y aquellos documentos relacionados con la explotación que se consideren.



27.2.i) Certificado de implantación del Plan de Emergencia o Autoprotección si procede en aplicación de la normativa vigente.

Para ello se tendrá en cuenta lo indicado en la normativa estatal y autonómica en la materia.

Este documento consiste en un certificado que debe estar firmado por el responsable de esta materia en la entidad ferroviaria y cuyo contenido debería incluir, al menos:

- Indicar la existencia del **Plan de Emergencia o del Plan de Autoprotección** en aplicación.
- **Requisitos exigibles de la normativa** vigente.
- **Descripción del establecimiento, de su titular y de las instalaciones** que contempla el Plan de Autoprotección/Plan de Emergencia.
- **Datos básicos sobre el Plan de Autoprotección/Plan de Emergencia:** fecha, versión, responsables, vigencia, fechas previstas de revisión.
- **Aceptación de todos los términos del Plan de Autoprotección/Plan de Emergencia**, garantizándose el conocimiento de todo su contenido y de los procedimientos preventivos, de control de riesgos y de actuaciones ante situaciones de emergencia.
- **Tramitación** realizada ante organismos competentes, como Comunidades Autónomas, Ayuntamientos, y otros servicios públicos externos afectados.
- **CERTIFICACIÓN** de que se ha implantado el Plan de Autoprotección, de que se han realizado los simulacros establecidos por la legislación vigente, y que, de cara a cumplir con los criterios establecidos por la normativa existente, para la entrada en servicio de la actuación, se han realizado las siguientes actividades vinculadas a dicha instalación que han concluido el con fecha "...":
 - **Formación teórica y práctica** del personal asignado al Plan de Autoprotección/Plan de Emergencia.
 - **Información de los riesgos** de la actividad para el personal y el público.
 - **Información del Plan** de Autoprotección/Plan de Emergencia al personal de la actividad que se desarrolla en el establecimiento.
 - Definición, provisión y gestión de los **medios y recursos económicos** necesarios.
 - **Simulacro** de implantación en la susodicha instalación.



27.2.j) Así como la documentación que se pueda establecer en la guía que elabore la AVSF: Informe descriptivo de la actuación.

El proponente emitirá un documento denominado "*Informe descriptivo de la actuación*" con la descripción de la actuación finalmente ejecutada, así como las características más relevantes, posibles restricciones, documentos justificativos y cualquier otro tipo de aclaración. Su contenido debería incluir:

- **Àmbito**, con referencias a:
 - Actuación global
 - Etapa
 - Tramo y línea
 - Subsistemas
 - PPKK inicio y fin para cada subsistema (referidos a la tramo o línea arriba indicados)
- La **relación de proyectos/contratos** que englobe la actuación finalmente ejecutada.
- **Descripción** de la actuación global, así como descripción detallada de las actuaciones individuales llevadas a cabo en cada subsistema (Infraestructura, Energía, CMS y/o PPNN), de acuerdo con las **obras finalmente ejecutadas**.
- **Definición del estado de funcionamiento nominal**, con indicación de parámetros y sus valores (al menos los del anexo I del Decreto 190/2021).

5. PRESENTACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN

En el expediente del procedimiento de autorización de puesta en servicio de los subsistemas estructurales fijos únicamente se considerará la documentación que haya sido presentada por **registro de la AVSF**.

Para las distintas comunicaciones y entregas a realizar durante la tramitación administrativa del expediente, el solicitante dirigirá al Registro de la AVSF el **formulario de Solicitud** incluido en el Anexo I de esta Guía, adecuadamente rellenado y firmado. La documentación para adjuntar se enviará al Almacén de la AVSF como se indica en el apartado 5.2.

A efectos de los plazos incluidos en la legislación vigente, se considerará la fecha en que conste la entrada de dicho formulario, junto con la documentación aportada, en el Registro de la Agencia.

A efectos de lo indicado en el artículo 27.4. del Decreto 190/2021, en el proceso de análisis de la documentación aportada, la AVSF podrá requerir al solicitante completar el expediente, aclaraciones, subsanaciones y/o documentación complementaria, lo cual **interrumpirá el plazo** de un mes de que dispone la Agencia para emitir Resolución. Dicho plazo se reanudará tras la recepción completa y definitiva de la documentación del expediente.

Para completar el expediente o modificarlo, será necesario entregar nuevamente un formulario por registro (indicando en su punto 4 el tipo de trámite "*Comunicación complementaria a una Solicitud de APS/PEC anterior*") junto con el envío al Almacén de la documentación indicada en el punto 5.

5.1. Formulario

A continuación, se resume la información a aportar en los distintos apartados del formulario:

- En los **puntos 1 y 2** del formulario se identificarán solicitante y proponente, de acuerdo con lo indicado en el apartado 3.3 de la presente guía.
- En el **punto 3** deberán recogerse los datos del expediente: título de la actuación global, el tramo, los subsistemas afectados, su ámbito geográfico (PK inicio y fin) y si hubiera estaciones o pasos a nivel en el tramo afectado.
- En el **punto 4** se indicará la fase del expediente y el tipo de trámite. Para los casos en que se realice una comunicación en relación con una comunicación anterior, deberá concretarse si la nueva entrega sustituye a la anterior (p.ej. en los casos en los que se vuelve a entregar todo con aspectos actualizados). Si se trata de una documentación complementaria/adicional a lo presentado anteriormente, se deberá marcar "No".

- En el **punto 5** se indicarán los documentos presentados junto con la solicitud. En primer lugar, se muestra una casilla para indicar los datos relativos al envío de documentación realizado en el Almacén (como se explica en el siguiente apartado).

Al respecto de los documentos a entregar, cabe señalar que únicamente se aportarán aquellos documentos exigidos según los requisitos documentales incluidos en el artículo del Decreto 190/2021 correspondiente a la etapa en cuestión. Todos aquellos documentos entregados que no respondan a los requisitos documentales no serán tenidos en cuenta.

5) DOCUMENTACIÓN QUE ACOMPAÑA A LA SOLICITUD					
Datos del envío realizado mediante la Aplicación de Intercambio de Ficheros (Almacén)					
Título del fichero (.zip) <input type="text"/>					
Fecha <input type="text"/>		y hora <input type="text"/>			
Los ficheros permanecerán disponibles para su descarga hasta el <input type="text"/>					
Archivos incluidos en el fichero enviado al Almacén					
Requisito documental		Nombre del archivo	Título del documento	Versión	Fecha
Art./Aptdo.	Letra				
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Ilustración 4 Datos necesarios para la documentación adjunta en el punto 6 del formulario de solicitud

Los documentos aportados que no se indiquen adecuadamente en el formulario tampoco serán tenidos en cuenta. Para ello, se deberá concretar la siguiente información en el formulario:

- Artículo y apartados/letras donde se indica el Requisito documental al que responden.
 - Nombre identificativo del archivo enviado.
 - Título del documento.
 - Versión del documento.
 - Fecha de firma del documento.
- Finalmente, se ha incluido un **punto 6** para posibles observaciones.

5.2. Almacén

Además de enviar el formulario por registro, la documentación indicada en el punto 5 del formulario se enviará en un fichero al **Almacén de la AVSF**.

Para poder enviar documentos al Almacén, el solicitante deberá recibir previamente una invitación por parte de la AVSF. Para ello, basta con que lo soliciten a st_avsf@gva.es. Una vez reciba la invitación, el solicitante estará habilitado para realizar envíos al Almacén.

Para realizar el envío, el solicitante deberá seleccionar la opción “Subir archivos”. En la siguiente pantalla (que se muestra abajo) se deberá indicar:

- *Seleccionar fichero*: se recomienda asignar al fichero un nombre que permita identificar expediente, fase y tipo de trámite. Si se va a subir algún archivo comprimido lo más recomendable es hacerlo en .zip, ya que es el más común y el destinatario no tendrá problemas al descomprimirlo.
- *Destinatarios*: st_avsf@gva.es.
- *Texto personalizado*: Este es un campo opcional en el que se puede escribir alguna indicación sobre el envío para el destinatario.
- *Número de días que permanecerá activo*: 1 mes (coincidente con el plazo que tiene la Agencia para resolver desde que se reciba la información completa y definitiva).
- *Avisarme cuando el archivo sea borrado*: Casilla opcional (la Agencia podrá borrar los documentos una vez descargados para no agotar la capacidad del Almacén).
- *Avisarme cada vez que el archivo sea descargado*: Casilla opcional.
- *¿Quién puede descargar el fichero?*: Hay que seleccionar la opción “Público”.

Subir archivos
Sube ficheros a tu almacén y envía el enlace de descarga por correo

Seleccionar fichero

Doc.Complementaria-SolicitudAPS-L10.zip (684.56 KB)

Destinatarios*
Separe las direcciones por comas, espacios o saltos de línea
st_avsf@gva.es

Texto personalizado

Número de días que permanecerá activo*
1 mes

Avisarme cuando el archivo sea borrado

Avisarme cada vez que el archivo sea descargado

¿Quién puede descargar el fichero?*

Privado, sólo los destinatarios

Público, cualquiera que conozca el enlace de descarga

Enviar

Ilustración 5. Datos requeridos para subir archivos al Almacén.

Tras subir la documentación y pinchar en el botón de “Enviar” se recibe un correo electrónico de la aplicación Almacén en el que se informa de que se ha realizado el envío. En dicho correo se aportan unos datos que son los que se deberán indicar en la primera casilla del apartado 5 del formulario.

Cada envío es único y una vez realizado no se podrá modificar la documentación enviada.

6. NOTAS Y ACLARACIONES - FAQ

N1.- PLAZOS PARA LA EMISIÓN DE AUTORIZACIONES

El solicitante, concededor del plazo de un mes que otorga el Decreto 190/2021 a la Agencia para emitir Resolución sobre la APS, debe contemplar dicho plazo en su planificación, y aportar la solicitud junto con la documentación completa y definitiva con la debida antelación, en función de sus fechas de interés para la puesta en servicio.

Esta Agencia recomienda que la solicitud y la documentación pertinente se aporte con una antelación superior, porque todos aquellos documentos incompletos y/o que contengan errores deberán subsanarse, lo cual interrumpirá el plazo de que dispone la Agencia para emitir Resolución y, en consecuencia, retrasará el momento de la puesta en servicio. El Solicitante debe tener en cuenta que la subsanación de documentos no depende únicamente del solicitante, sino también de agentes externos (tecnólogos, organismos evaluadores independientes, contratistas, etc.) que requieren sus propios plazos de trabajo. Además, la modificación de cada documento conlleva la modificación en cadena de todos los documentos que le suceden y que guardan relación con el mismo, así como de sus firmas, lo cual requiere de tiempo que debe ser tenido en cuenta por el Solicitante en su planificación.

N2.- SUBSISTEMAS EXISTENTES EN SERVICIO

A los efectos de las autorizaciones de puesta en servicio para subsistemas existentes y en explotación comercial con anterioridad a la Ley 7/2018, se considera que, si bien la legislación vigente anterior no recogía la figura de la Autorización como tal, dichos subsistemas recibieron la conformidad para su puesta en servicio en el sistema ferroviario autonómico por parte de los responsables correspondientes de Conselleria competente en materia de transportes y, por tanto, pueden entenderse como autorizados.

N3.- ACTUACIONES EN FASE AVANZADA DE DESARROLLO

De acuerdo con la Disposición transitoria tercera del Decreto 190/2021 (DT3^a), los promotores o administradores de infraestructuras deberán comunicar las actuaciones en curso y el grado de avance de estas. Para los subsistemas estructurales fijos que estén en fase de desarrollo o ejecución en el momento de entrada en vigor del Decreto 190/2021, la AVSF, previa solicitud del interesado podrá decidir no aplicar el decreto, teniendo en cuenta, entre otros aspectos, el grado de avance en que se encuentren los trabajos de puesta en servicio, con los condicionantes que en cada caso correspondan según la motivación de la solicitud realizada.

N4.- NORMATIVA DE APLICACIÓN PARA EL CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS DE SEGURIDAD

En primer lugar, la Agencia necesita de una base de datos de toda la normativa vigente que esté aplicando cada entidad ferroviaria en el ejercicio de sus funciones y que afecta a los subsistemas estructurales fijos (Infraestructura, Energía, Control Mando y Señalización, y Pasos a Nivel). Esta Agencia utilizará dicha base de datos para contrastar la normativa utilizada en cada caso, por lo que deberá ser actualizada periódicamente.

En segundo lugar, el AI deberá poner en conocimiento de la Agencia la normativa vigente aplicable para cumplir las Condiciones y requisitos de seguridad generales y específicos exigibles a los subsistemas ferroviarios estructurales fijos establecidos en la Ley 7/2018 y en el Decreto 190/2021. (Se incluye el modelo a utilizar en el anexo II).

Cuando la Conselleria competente en materia de transportes apruebe las especificaciones técnicas ferroviarias (ETF) de obligado cumplimiento, de acuerdo con el artículo 5.2 del Decreto 190/2021, se exigirá una certificación y una evaluación independiente del cumplimiento de estas.

N5.- SUBSISTEMA PASOS A NIVEL

Debido a la elevada presencia de pasos a nivel en el sistema ferroviario autonómico, la Ley 7/2018 les da un tratamiento especial, considerándolos como un subsistema independiente.

Asimismo, el Paso a nivel, a los efectos de la presente guía, puede considerarse una sección específica y puntual de la línea, la cual puede verse afectada por el resto de las instalaciones fijas (Infraestructura, Energía y CMS) en su ámbito de aplicación.

- *Página en blanco* -

Anexo I: Formulario de Solicitud

- *Página en blanco* -

Anexo II: Modelo de Comunicación de la Normativa aplicable para el cumplimiento de las condiciones y requisitos de seguridad generales y específicos exigibles a los subsistemas ferroviarios estructurales fijos

- *Página en blanco* -

Requisitos de seguridad generales del sistema ferroviario.					
Requisitos	Legislación	artículo	Característica por cumplir	Normativa que garantiza su cumplimiento	Apartado aplicable
Condiciones y requisitos generales de seguridad de los subsistemas del sistema ferroviario	Ley 7/2018	18.1			
	Ley 7/2018	18.2			
	Ley 7/2018	18.3			
	Ley 7/2018	18.4			
	Ley 7/2018	18.5			
	Ley 7/2018	18.6			
	Ley 7/2018	18.7			
Condiciones y requisitos complementarios asociados a los subsistemas estructurales fijos que pueden afectar a la seguridad ferroviaria	D 190/2021	5.1 a			
	D 190/2021	5.1 b			
	D 190/2021	5.1.c			
	D 190/2021	5.1 d			
	D 190/2021	5.1 e			
	D 190/2021	5.1 f			

Subsistema de Infraestructura					
Requisitos	Legislación	artículo	Característica por cumplir	Normativa que garantiza su cumplimiento	Apartado aplicable
Requisitos de carácter general del subsistema Infraestructura	Ley 7/2018	24.1			
	Ley 7/2018	24.2			
	Ley 7/2018	24.3			
	Ley 7/2018	24.4			
Aspectos Específicos del subsistema Infraestructura	D 190/2021	6.1 a			
	D 190/2021	6.1 b			
	D 190/2021	6.2 a			
	D 190/2021	6.2 b			
	D 190/2021	6.3			
	D 190/2021	6.4			
	D 190/2021	6.5			
Para infraestructura a cielo abierto	Ley 7/2018	25.1			
	Ley 7/2018	25.2			
	Ley 7/2018	25.3			
	Ley 7/2018	25.4			
	D 190/2021	7.1			
	D 190/2021	7.2 a			
	D 190/2021	7.2 b			
	D 190/2021	7.2 c			
	D 190/2021	7.2 d			
	D 190/2021	7.3			

Para infraestructura en túnel	Ley 7/2018	26.1			
	Ley 7/2018	26.2			
	Ley 7/2018	26.3			
	D 190/2021	8.1			
	D 190/2021	8.2			
	D 190/2021	8.3			
	D 190/2021	8.4			
	D 190/2021	8.5			
	D 190/2021	8.6			
	D 190/2021	8.7			
	D 190/2021	8.8 a			
	D 190/2021	8.8 b			
	D 190/2021	8.8 c			
	D 190/2021	8.8 d			
	D 190/2021	8.9			
	D 190/2021	8.10			
	D 190/2021	8.11			
	D 190/2021	8.12			
D 190/2021	8.13				
D 190/2021	8.14				

Subsistema de Energía					
Requisitos	Legislación	artículo	Característica por cumplir	Normativa que garantiza su cumplimiento	Apartado aplicable
Requisitos de carácter general del subsistema Energía	Ley 7/2018	31			
Aspectos Específicos del subsistema Energía	D 190/2021	9.1			
	D 190/2021	9.2			
	D 190/2021	9.3			
	D 190/2021	9.4			
	D 190/2021	9.5			
	D 190/2021	9.6 a			
	D 190/2021	9.6 b			
	D 190/2021	9.6 c			
D 190/2021	9.6 d				

Subsistema de Control Mando y Señalización					
Requisitos	Legislación	artículo	Característica por cumplir	Normativa que garantiza su cumplimiento	Apartado aplicable
Requisitos de carácter general del subsistema control-mando y señalización en tierra	Ley 7/2018	32.1			
	Ley 7/2018	32.2			
Aspectos Específicos del subsistema control, mando y señalización en tierra	D 190/2021	10.1			
	D 190/2021	10.2			
	D 190/2021	10.3			
	D 190/2021	10.4			
	D 190/2021	10.5			
	D 190/2021	10.6			

Subsistema de Pasos a Nivel				
Legislación	artículo	Característica por cumplir	Normativa que garantiza su cumplimiento	Apartado aplicable
Ley 7/2018	29.1			
Ley 7/2018	29.2			
Ley 7/2018	29.3			
Ley 7/2018	29.4			
Ley 7/2018	29.5			
D 190/2021	11.2			
D 190/2021	11.3			