

**MASTER EN GESTIÓN PORTUARIA Y TRANSPORTE  
INTERMODAL.**

**2017-2018**

**IMPACTO DE LA LEY DEL SECTOR  
FERROVIARIO EN LA GESTIÓN  
DEL FERROCARRIL EN LOS  
PUERTOS DE INTERÉS GENERAL  
DEL ESTADO. APLICACIÓN AL  
PUERTO DE CASTELLÓN**

EVA SÁNCHEZ - BARCÁIZTEGUI ÁLVAREZ

Fecha: diciembre 2018

## ÍNDICE:

0. Introducción.
1. El transporte ferroviario en la U. E.:
  - a. Políticas de transporte ferroviario de la U.E.: paquetes ferroviarios.
  - b. Las TENT-T: el Corredor Mediterráneo.
2. Planes Estratégicos del Ministerio de Fomento. Aspectos ferroviarios:
  - a. Plan estratégico de infraestructuras y transporte PEIT.
  - b. Plan de Impulso del Transporte de Mercancías por Ferrocarril.
  - c. Plan Estratégico del Ministerio de Fomento.
  - d. Plan de infraestructuras, transporte y vivienda, PITVI.
  - e. Estratégica logística de España.
  - f. Plan estratégico de subvenciones del Ministerio de Fomento.
3. La Ley 39/2003 de 17 de noviembre del Sector Ferroviario. Modificaciones de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario.
4. Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.
5. Aplicación de la Ley del sector ferroviario y su reglamento a los Puertos de Interés General del Estado:
  - a. Administrador de Infraestructuras.
  - b. Patrimonio de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias.

- c. Infraestructuras ferroviarias en los puertos y aeropuertos de interés general.
  - d. La explotación de las instalaciones de servicio ubicadas en los puertos de interés general y la prestación de servicios complementarios y auxiliares.
  - e. Seguridad ferroviaria.
  - f. Canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.
  - g. Aplicación del régimen previsto para los puertos de interés general.
6. Contenido del Convenio específico entre ADIF-Organismo Público Puertos del Estado y Autoridad Portuaria y sus anexos según la Ley del Sector Ferroviario:
- a. Convenio Marco.
  - b. Directorio de interlocutores.
  - c. Consignas.
  - d. Plan de trabajo de la conexión ferroviaria.
  - e. Requisitos de Responsable de Circulación.
  - f. Acuerdo de mantenimiento de instalaciones de seguridad en la línea de conexión.
  - g. Documentos de desarrollo del Convenio:
    - i. Sistema de Gestión de la seguridad.
    - ii. Plan de Contingencias.
    - iii. Información de red.
    - iv. Reglamento de circulación ferroviaria.

v. Plan de operación.

7. Documentación reglamentaria ferroviaria de los Puertos de Interés General del Estado.

- a. Puerto de Barcelona:
- b. Puerto de Santander.
- c. Puerto de Valencia.
- d. Puerto de Gijón.
- e. Puerto de Castellón.
- f. Otros puertos europeos:
  - i. Róterdam.
  - ii. Hamburgo.
  - iii. Amberes.
  - iv. Felixstowe.

8. Operativa ferroportuaria del Puerto de Castellón:

- a. Antes de la llegada del convoy.
- b. Durante la entrada y salida del tren.
- c. Posterior a la salida del tren.

9. Aspectos a tener en cuenta en la RFIG ferroportuaria. Conclusiones y recomendaciones:

- a. Servicios Básicos, Complementarios y Auxiliares.
- b. Tracción.
- c. Documentación reglamentaria.
- d. Conclusiones.

10. Bibliografía.

11. Anexo.

## 0. Introducción

A partir de la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios de la Unión Europea se acuerda la separación de las infraestructuras ferroviarias de la explotación. Esto da lugar dos entes:

- Administradores de las infraestructuras:
  - o ADIF para las infraestructuras generales.
  - o Autoridades Portuarias que tienen la obligación de ser Administradores de Infraestructuras Ferroviarias en la red de su titularidad.
- Compañías ferroviarias.

Esto evoluciona hasta que en 2003 se aprueba la Ley del Sector Ferroviario, que separa definitivamente administrador y explotador.

El título II incluye las normas aplicables a la infraestructura ferroviaria y establece el régimen de su planificación, proyección y construcción. Se define el concepto de Red Ferroviaria de Interés General, sobre la que el Estado ejerce competencias plenas, y se regulan los procedimientos de inclusión y exclusión de infraestructuras en dicha red y la formación del catálogo de infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General.

El citado título regula también el régimen de administración de las infraestructuras ferroviarias, contemplando la coexistencia de una pluralidad de administradores de infraestructuras e imponiendo expresamente la sumisión a los mandatos de la ley de los administradores privados que en virtud de un contrato asuman la construcción y administración de una infraestructura ferroviaria.

Por lo que se refiere a las infraestructuras ferroviarias ubicadas en puertos de interés general, conectadas con la Red Ferroviaria de Interés General, dichas infraestructuras tienen, básicamente, la consideración de instalaciones de servicio, por lo que las Autoridades Portuarias únicamente ejercerán respecto de las mismas algunas de las funciones propias del

administrador de infraestructuras ferroviarias, con las especialidades que se prevén en esta ley.

El 30 de diciembre de 2004 se publicó el Real Decreto 2387/2004 por el que se aprobaba el Reglamento del Sector Ferroviario, en el que dedica el Capítulo VI del Título I a las "infraestructuras ferroviarias en los puertos y aeropuertos de interés general.

Ante la abundante normativa de desarrollo y nuevas funciones de Administrador de infraestructuras de las Autoridades Portuarias que estén conectadas a la red ferroviaria de interés general administrada por ADIF, se han analizado las políticas ferroviarias llevadas a cabo en la Unión Europea y a nivel estatal para servir de introducción a la aplicación de la Ley del Sector Ferroviario y su Reglamento a los puertos de interés general, especialmente lo concerniente a :

1. La labor de los puertos como Administradores de Infraestructuras.
2. Patrimonio de los administradores de infraestructuras ferroviarias.
3. Infraestructuras existentes en los puertos.
4. Explotación de las instalaciones de servicio y la prestación de servicios.
5. Seguridad ferroportuaria.
6. Canon por utilización de líneas.

Merece un especial análisis el Convenio específico, al que se hace mención en la Ley del Sector Ferroviario, entre ADIF, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria.

Además se estudia la forma de explotación en otros puertos españoles (Barcelona, Santander, Valencia, Gijón) y europeos (Rotterdam, Hamburgo, Amberes y Felixstowe), para finalizar con la operativa ferroportuaria del Puerto de Castellón.

Tras el análisis se van a realizar unas conclusiones y recomendaciones a seguir en los puertos de interés general con el fin de detectar la problemática de explotación ferroviaria en los puertos.

# 1. El transporte ferroviario en la Unión Europea

## **1.1 Políticas de transporte ferroviario de la Unión Europea: paquetes ferroviarios**

La política de transporte ferroviario de la Unión tiene por objeto la creación de un espacio ferroviario europeo único. Tras la liberalización del sector ferroviario en 2001, se aprobaron a lo largo de diez años tres paquetes legislativos y una refundición. A ellos se les sumó un cuarto paquete destinado a completar el espacio ferroviario europeo único, que se aprobó en abril y diciembre de 2016 (pilar técnico y pilar de mercado, respectivamente).

### **BASE JURÍDICA Y OBJETIVOS**

Según el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE): La política común en el sector de los transportes tiene por objeto salvaguardar la competencia y libre prestación de servicios. Esto exige una armonización de las normas técnicas, administrativas y de seguridad, condición indispensable para lograr la interoperabilidad de los distintos sistemas ferroviarios nacionales.

En su Libro Blanco de 2011 titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible», la Comisión estableció el objetivo de que, *para 2050, la mayor parte del transporte de pasajeros de media distancia se realizara por ferrocarril. A medio plazo (de aquí a 2030), se debería triplicar la longitud de la red de alta velocidad actual y mantener una red ferroviaria densa en todos los Estados miembros; a largo plazo se debería completar una red europea de ferrocarriles de alta velocidad.*

## **RESULTADOS**

### **a) Interoperabilidad**

Con la Directiva 96/48/CE, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, y la Directiva 2001/16/CE, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional, la Unión inició un proceso destinado a un aprovechamiento óptimo de los distintos sistemas ferroviarios de los Estados miembros y una circulación fluida y segura entre las redes nacionales. En el marco de estas Directivas ya se elaboraron algunas soluciones técnicas (las llamadas «especificaciones técnicas de interoperabilidad» o ETI). Éstas regulan aspectos fundamentales como la conducción y la seguridad de los trenes, la señalización, las aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías, la cualificación del personal en el transporte internacional, los vagones de mercancías y las emisiones sonoras.

Ambas Directivas fueron modificadas y actualizadas por la Directiva 2004/50/CE, de 29 de abril de 2004. El ámbito de aplicación de la Directiva sobre los sistemas ferroviarios convencionales se amplió a toda la red europea a fin de satisfacer las exigencias de la apertura total de la red ferroviaria a los servicios de transporte nacional e internacional de mercancías (enero de 2007) y de transporte internacional de pasajeros (enero de 2010). La Directiva 2008/57/CE, de 17 de junio de 2008 —modificada por las Directivas 2009/131/CE y 2011/18/CE— refundió en un solo texto las directivas anteriores a ella. En el marco del cuarto paquete ferroviario, la Directiva 2008/57/CE fue también refundida a su vez por la Directiva 2016/797/CE, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea.

Con el fin de buscar una solución a los problemas técnicos de interoperabilidad de los trenes, los representantes del sector ferroviario y la Comisión firmaron en 2005, 2008 y 2012 memorandos relativos a la introducción y el desarrollo del sistema europeo de señalización ferroviaria (European Rail Traffic Management System, ERTMS). En 2016 se firmó un nuevo memorándum donde se fijaban los objetivos de cooperación y compromiso entre las partes.

El 1 de enero de 2007, se abrió a la competencia el transporte de mercancías. Para poder optimizar la red internacional de mercancías y mejorar su interoperabilidad, la Unión definió nueve corredores europeos de mercancías competitivos en el Reglamento (UE) nº 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de septiembre de 2010, sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo. El objetivo era conseguir que el ferrocarril fuera más competitivo frente a otros medios de transporte para las mercancías que circulan por distintos Estados miembros. *El Reglamento (UE) nº 913/2010 fue modificado por el Reglamento (UE) nº 1316/2013, de 11 de diciembre de 2013, por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa» para el período 2014-2020. En 2015, el Reglamento (UE) nº 1316/2013 fue modificado por el Reglamento (UE) 2015/1017, de 25 de junio de 2015, relativo al Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas, al Centro Europeo de Asesoramiento para la Inversión y al Portal Europeo de Proyectos de Inversión. La Comisión, en su documento COM (2016)0597, propuso ampliar la duración del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas e introducir mejoras técnicas para este Fondo y para el Centro Europeo de Asesoramiento para la Inversión. Esta propuesta se sometió a votación en la Comisión TRAN el 23 de marzo de 2017 y es objeto en la actualidad de negociaciones interinstitucionales.*

*Con el cuarto paquete ferroviario se derogó el Reglamento (CEE) nº 1192/69, de 26 de junio de 1969, relativo a las normas comunes para la normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias, que fue sustituido por el Reglamento (UE) 2016/2337, de 14 de diciembre de 2016. El*

*Reglamento (CE) nº 1370/2007, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, fue también modificado gracias al cuarto paquete ferroviario. También conocido como el «Reglamento sobre obligaciones de servicio público», el Reglamento (UE) 2016/2338, de 14 de diciembre de 2016, modificó el Reglamento (CE) nº 1370/2007 en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril.*

## **b) Agencia Ferroviaria Europea**

Para mejorar la interoperabilidad y la seguridad del sistema ferroviario europeo, el Reglamento (CE) nº 881/2004, de 29 de abril de 2004, creó la Agencia Ferroviaria Europea (AFE), con sede en Lille y Valenciennes (Francia). La principal función fue la de armonizar, registrar y supervisar las ETI de todo el sistema ferroviario europeo, y establecer objetivos comunes de seguridad para los ferrocarriles europeos. *La Agencia ayuda a elaborar propuestas de decisión para la Comisión.*

*El 16 de diciembre de 2008, el Reglamento (CE) nº 1335/2008 atribuyó nuevas funciones a la AFE. El 11 de mayo de 2016, en el marco del cuarto paquete ferroviario, el Reglamento (UE) 2016/796 relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea derogó y sustituyó el Reglamento (CE) nº 881/2004, con vistas a contribuir a un mayor desarrollo y funcionamiento efectivo de un espacio ferroviario europeo único, a garantizar un elevado nivel de seguridad e interoperabilidad ferroviarias, y a mejorar la competitividad de los ferrocarriles. La AFE es ahora la única instancia competente para emitir autorizaciones de vehículos (locomotoras y vagones) destinados a actividades transfronterizas, así como certificados de seguridad para las empresas ferroviarias que operan en varios Estados miembros.*

### **c) Armonización social**

*La Directiva 2005/47/CE del Consejo, de 18 de julio de 2005, regula las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector ferroviario. Se basa en un acuerdo entre los interlocutores sociales europeos del sector del ferrocarril. Por su parte, la Directiva 2007/59/CE, de 23 de octubre de 2007, tiene por objeto establecer unos requisitos mínimos armonizados para la cualificación y certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en la Unión. En ella se estipula que todo maquinista debe contar con una licencia de conducción y un certificado de formación complementaria armonizado. Partiendo de esta base, la Directiva prevé el reconocimiento mutuo de los títulos. Desde octubre de 2011 se expiden certificados o licencias a los maquinistas que realizan servicios transfronterizos, servicios de cabotaje o servicios de transporte de mercancías en otro Estado miembro, o que trabajan en al menos dos Estados miembros.*

### **d) Acceso de las empresas ferroviarias a las infraestructuras**

*La Directiva 98/18/CE, de 19 de junio, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias dispone que, para poder acceder a la infraestructura las empresas ferroviarias deben disponer de una licencia expedida por el Estado miembro donde esté establecida la empresa. Esta Directiva fue modificada por la Directiva 2011/13/CE, de 26 de febrero, que establece las condiciones de ejercicio (técnicas, económicas, financieras y de seguridad) de la profesión de transportista ferroviario aplicables en el conjunto del territorio de la Unión y por la que se rige el procedimiento de autorización para explotar los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril en la red transfronteriza europea.*

*La Directiva 2012/34/UE, de 21 de noviembre, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único derogó y sustituyó a las Directivas*

95/18/CE y 2001/CE. La Directiva 2012/34/UE reúne en un solo texto los principios relativos al desarrollo del ferrocarril (basado, entre otros factores, en la separación entre la administración de la infraestructura y la actividad del transporte), las licencias de las empresas ferroviarias y la tarificación de la infraestructura. Esta Directiva da mayor transparencia de cara al libre mercado, con separación contable clara y la independencia de los organismos nacionales de control. Se definen las condiciones de acceso a la red, a los servicios y la percepción de cánones.

*El cuarto paquete ferroviario se concibió para completar el espacio ferroviario europeo único y mejorar su interoperabilidad. Se trataba de abrir a la competencia los contratos de servicio público en los mercados nacionales para mejorar la calidad y eficacia de los servicios de transporte nacional de pasajeros. El 14 de diciembre de 2016 se adoptó la Directiva (UE) 2016/2370 (también conocida como la Directiva sobre gobernanza), que modificaba la Directiva 2012/34/UE en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias.*

*La Directiva 95/18/CE, de 19 de junio de 1995, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias, fue modificada asimismo por la Directiva 2004/49/CE, de 29 de abril de 2004, por la que se exige el certificado de seguridad a cualquier empresa ferroviaria para poder acceder a la infraestructura. La Directiva 2008/110/CE, de 16 de diciembre de 2008, también conocida como la Directiva de seguridad ferroviaria, modificó la Directiva 2004/49/CE. Más adelante, la Directiva (UE) 2016/798, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria derogó la Directiva 2008/110/CE en el marco del cuarto paquete ferroviario.*

### **e) Molestias sonoras de los trenes**

La Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental (Directiva sobre el ruido) sirve de base para reducir

las emisiones sonoras de los vehículos y las infraestructuras ferroviarias. Sobre dicha base se adoptaron en 2003 directrices sobre los métodos de cálculo del ruido de los trenos y, en junio de 2006, entraron en vigor los valores límite de emisión acústica para el material rodante utilizado en la Unión. En abril de 2011, la Comisión revisó, mediante una nueva Decisión, las ETI relativas al material rodante del sistema ferroviario. El 8 de julio de 2008, la Comisión publicó la Comunicación titulada «Medidas de reducción del ruido ferroviario aplicables a la flota existente», en la cual estableció como objetivo la modernización de todos los vagones de mercancías para 2015. Con objeto de fomentar el equipamiento de los vagones con frenos de bajo ruido, la Directiva 2012/34/UE prevé asimismo un sistema de percepción de cánones diferenciado en función del nivel sonoro (ETCS). Los cánones por utilización de infraestructuras diferenciados en función del ruido afectan en prioridad a los vagones de mercancías que no respetan el tenor de las ETI relativas al «Material rodante — ruido» del sistema ferroviario transeuropeo convencional. Como ya se ha mencionado, la Directiva 2012/34/UE fue modificada por el cuarto paquete ferroviario, concretamente por la Directiva (UE) 2016/2370, de 14 de diciembre, en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias.

## **PAPEL DEL PARLAMENTO EUROPEO**

En el marco de sus competencias legislativas, el Parlamento Europeo ha apoyado la mayoría de las propuestas de armonización de la Comisión, aunque sin dejar de insistir en determinados aspectos:

1. En su Resolución de 11 de marzo de 2008 sobre una política de transporte sostenible, el Parlamento apoyó explícitamente la introducción del sistema de seguridad, de conducción y de

señalización ferroviaria ERTMS/ETCS a fin de eliminar los obstáculos técnicos, e instó a que se creara un espacio ferroviario europeo único.

2. En su Resolución de 11 de marzo de 2009 sobre la integración de los intereses ambientales en el sector del transporte y la internalización de los costes externos, el Parlamento pidió a la Comisión que presentase sin demora propuestas específicas para todos los medios de transporte, así como un planteamiento global para el cálculo y la imputación de los costes externos, y para la estimación de sus repercusiones sobre la base de un modelo exhaustivo. El Parlamento le pidió también que presentase una propuesta de Directiva para la percepción de exacciones en función del ruido emitido por locomotoras y vagones, con el objetivo de incentivar a las compañías ferroviarias a transformar rápidamente su parque móvil para disponer de vehículos silenciosos.
3. En su Resolución de 9 de septiembre de 2015 sobre la aplicación del Libro Blanco de 2011 sobre el transporte: hacer balance y avanzar hacia una movilidad sostenible, el Parlamento pidió que, en el ámbito del transporte ferroviario, se adoptara rápidamente el cuarto paquete ferroviario. Se trataba de garantizar una apertura equilibrada del mercado nacional del transporte de pasajeros por ferrocarril, la independencia de los gestores de infraestructuras, unos procedimientos de licitación competitivos para los contratos de servicio público, el nivel más elevado posible de seguridad e interoperabilidad ferroviaria, y unos recursos humanos y financieros suficientes para que la AFE pudiera convertirse en ventanilla única en materia de certificación de la seguridad y autorización de vehículos.

En la 2018, la Comisión TRAN está examinando dos propuestas de

refundición. La primera de ellas corresponde al COM(2017)0353, a saber, la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las estadísticas sobre transporte ferroviario. La segunda corresponde al COM(2017)0548, a saber, la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril.

## **1.2 Las TENT-T: El Corredor Mediterráneo**

El programa TENT-T consiste en cientos de proyectos, definidos como estudios u obras, cuyo fin último es garantizar la cohesión, la interconexión y la interoperabilidad de la red transeuropea de transporte, así como el acceso a ella. Los proyectos TENT-T, que se encuentran en todos los Estados miembros de la UE, incluyen todos los modos de transporte:

- ❖ terrestre: carretera,
- ❖ terrestre: ferrocarril,
- ❖ marítimo,
- ❖ vías navegables interiores,
- ❖ aéreo,
- ❖ logística,
- ❖ co-modalidad: globalidad de los modos de transporte y de sus combinaciones (intermodalidad, multimodalidad, ...),
- ❖ innovación.

También se han establecido 30 proyectos prioritarios (o ejes) y otras prioridades horizontales para concentrarse en la integración y el desarrollo paneuropeos.

En general, los proyectos de RTE-T apuntan a:

- ❖ Establecer y desarrollar los enlaces e interconexiones clave necesarios para eliminar los cuellos de botella existentes en la movilidad.
- ❖ Complete las secciones que faltan y complete las rutas principales, especialmente sus secciones transfronterizas.
- ❖ Cruzar las barreras naturales.
- ❖ Mejore la interoperabilidad en las rutas principales.

## PROYECTOS PRIORITARIOS

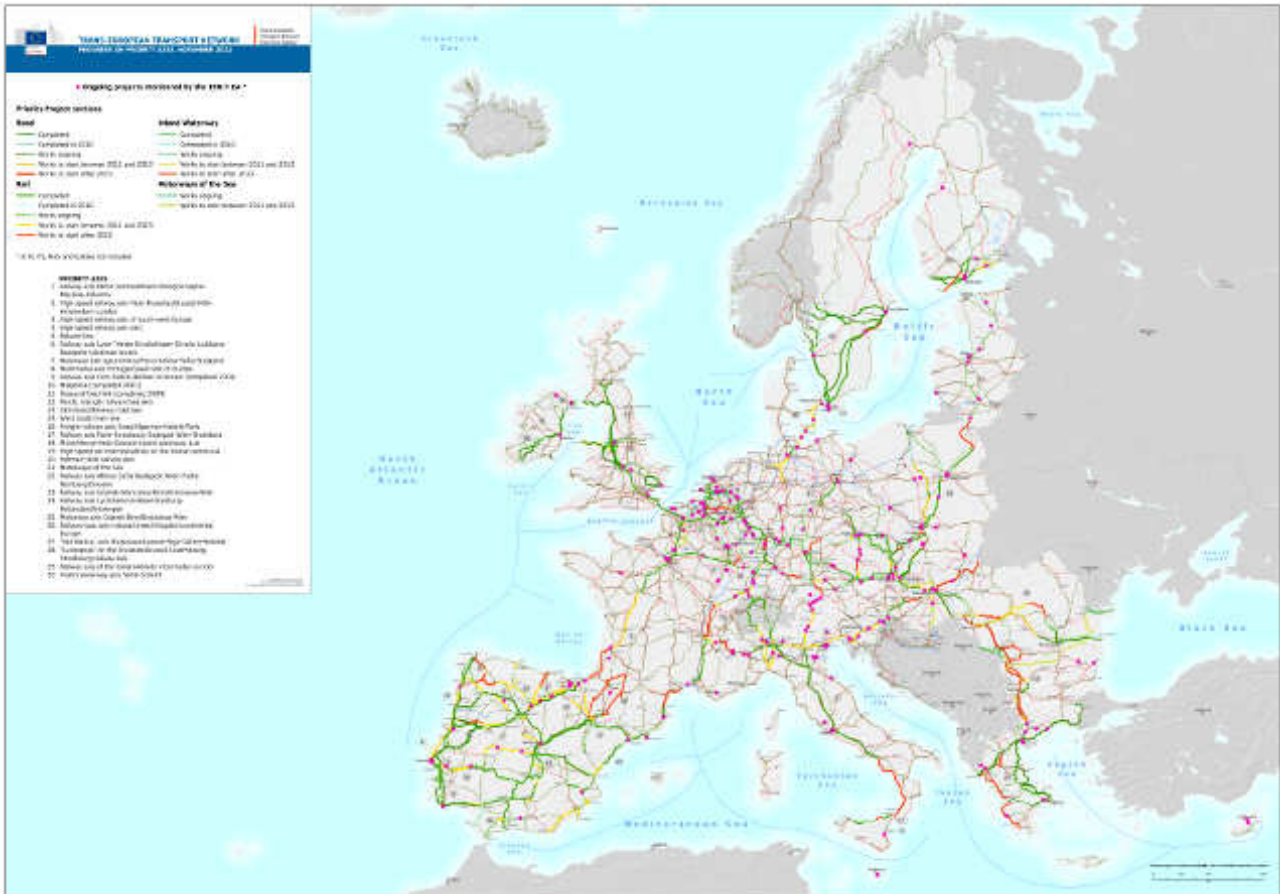


Imagen 1 : Proyectos prioritarios TENT-T. Fuente European Commission

Los 30 proyectos prioritarios enumerados a continuación se han identificado en base a las propuestas de los Estados miembros y se incluyen en las directrices de la Unión para el desarrollo de la RTE-T como proyectos de interés europeo.

Los proyectos prioritarios se eligieron según su valor añadido europeo y su contribución al desarrollo sostenible del transporte. Su finalización, prevista para 2020, mejorará la eficiencia económica del sistema de transporte europeo y proporcionará beneficios directos para los ciudadanos europeos.

De estos 30 proyectos clave, 18 son proyectos ferroviarios, 3 son proyectos mixtos ferroviarios, 2 son proyectos de transporte por vías

navegables interiores y uno se refiere a las autopistas del mar. Esta elección refleja una alta prioridad a los modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente, que contribuyen a la lucha contra el cambio climático.

Los Estados miembros y las instituciones europeas se han comprometido firmemente a entregar estos proyectos prioritarios clave y han sido el centro de los esfuerzos de la Unión, tanto desde el punto de vista financiero como de coordinación. La Comisión Europea ha designado en particular a un grupo de diez eminentes coordinadores europeos para evaluar el progreso de ciertos proyectos prioritarios de la RTE-T, hacer recomendaciones para la implementación efectiva de estos proyectos y desempeñar un papel importante en el avance de las obras.

- 1) Eje ferroviario Berlín-Verona / Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo.
- 2) Eje ferroviario de alta velocidad Paris-Bruxelles / Brussel-Köln-Amsterdam-Londres: PBKAL.
- 3) Eje ferroviario de alta velocidad del Suroeste de Europa.
- 4) Eje ferroviario de alta velocidad al Este.
- 5) Línea Betuwe.
- 6) Eje ferroviario Lyon-Trieste-Divača / Koper-Divača-Ljubljana-Budapest-frontera de Ucrania.
- 7) Eje de la autopista Igoumenitsa / Patra-Athina-Sofia-Budapest.
- 8) Eje multimodal Portugal / España-resto de Europa.
- 9) Eje ferroviario Cork-Dublín-Belfast-Stranraer.
- 10) Aeropuerto de Malpensa.
- 11) Puente de Oresund.
- 12) Triángulo nórdico ferroviario / eje carretero.
- 13) Eje carretera Reino Unido / Irlanda / Benelux.
- 14) Línea principal de la costa Oeste.
- 15) Galileo.
- 16) Eje ferroviario de mercancías Sines / Algeciras-Madrid-Paris.
- 17) Eje ferroviario París-Estrasburgo-Stuttgart-Viena-Bratislava.

- 18) Eje del canal Rin / Meuse-Main-Danube.
- 19) Interoperabilidad de trenes de alta velocidad en la Península Ibérica.
- 20) Eje ferroviario Fehmarn cinturón.
- 21) Autopistas del mar.
- 22) Eje ferroviario Athina-Sofia-Budapest-Wien-Praha-Nürnberg / Dresden.
- 23) Eje ferroviario Gdańsk-Warszawa-Brno / Bratislava-Wien.
- 24) Eje ferroviario Lyon / Genova-Basel-Duisburg-Rotterdam / Antwerpen.
- 25) Eje de la autopista Gdańsk-Brno / Bratislava-Viena.
- 26) Eje ferroviario / por carretera Irlanda / Reino Unido / Europa continental.
- 27) Eje "Rail Baltica": Varsovia-Kaunas-Riga-Tallin-Helsinki.
- 28) EuroCap-Rail en el eje ferroviario Bruselas-Luxemburgo-Estrasburgo.
- 29) Eje ferroviario del corredor intermodal Jónico / Adriático.
- 30) Vías navegables interiores Sena-Scheldt.

Entre ellos, dos transcurren por España y cuentan con la participación de Adif. Son los Corredores Atlántico y Corredor Mediterráneo de la Red TEN-T.

Ambos Corredores disponen de sendas Ventanillas Únicas –One Stop Shops- ubicadas en Madrid para el Corredor Atlántico, y en Milán (Italia) para el Corredor Mediterráneo, con objeto de atender, tramitar y coordinar las peticiones de los surcos internacionales de mercancías que gestionan los Corredores.

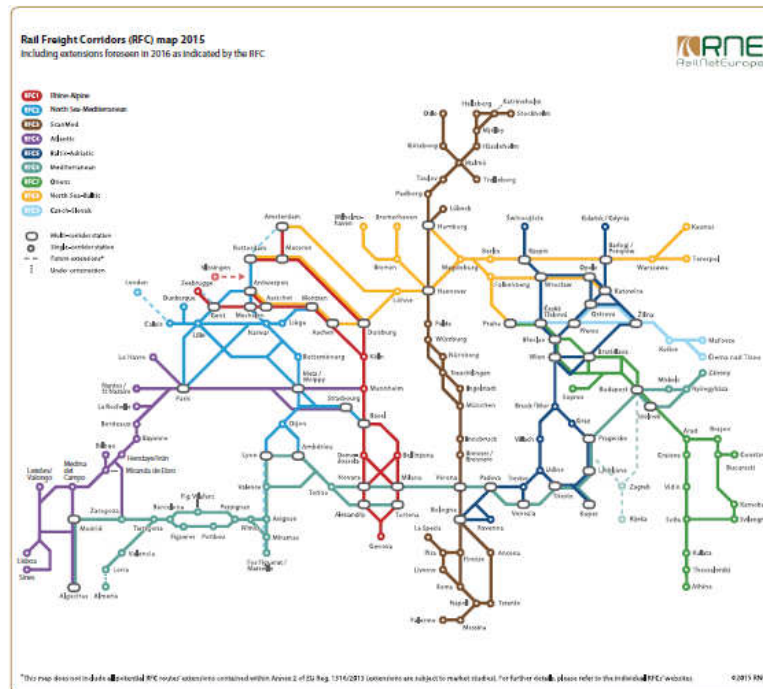


Imagen 2 : Corredores ferroviarios. Fuente European Commission

## Corredor Atlántico



Imagen 3 : Corredor Atlántico. Fuente European Commission

El Corredor Atlántico, anteriormente llamado Corredor Ferroviario de Mercancías N° 4, incluye líneas ferroviarias existentes e itinerarios planeados entre Sines/Setúbal/Lisboa/Aveiro/Leixões - Algeciras/Madrid/Bilbao/Zaragoza - Bourdeaux/ La Rochelle / Nantes / Paris/Le Havre/ Strasbourg - Mannheim cruzando las fronteras internacionales de Vilar Formoso/Fuentes de Oñoro, Elvas/Badajoz, Irún/Hendaya y Metz-Woopie/stering-Wendel.

En enero de 2016, Alemania se unió a Portugal, España y Francia como socio de la AEIE | Corredor Atlántico con la extensión del Corredor a Mannheim a través de la frontera francesa / alemana en Forbach / Saarbrücken. Además, el Corredor Atlántico también se extendió hasta la frontera francesa / alemana de Estrasburgo.

La misión principal del Corredor Atlántico es la gestión de la infraestructura existente, sin inversiones adicionales, a través de la gestión centralizada de la adjudicación de capacidad, gestión del tráfico y relación con los clientes.

Además, el Corredor Atlántico funciona como plataforma de coordinación entre Portugal, España, Francia y Alemania con respecto a las inversiones en infraestructura, superando barreras técnicas y operativas, promoviendo la interoperabilidad y, en definitiva, aumentando la competitividad del transporte ferroviario de mercancías

El Corredor Atlántico integra 15 puertos y 34 terminales, además de conectar en diferentes puntos con otros 3 corredores (RFC1 Rhine-Alpine, RFC2 North Sea-Mediterranean y RFC6 Mediterranean). Adicionalmente, está previsto una futura conexión en 2020 con el corredor RFC9 Czech-Slovak.

Con un total de más de 6.200 Km. de líneas existentes, incluye características heterogéneas de infraestructura ferroviaria de las cuales podemos destacar los siguientes puntos clave:

- ❖ Vías con ancho de vía europeo en Francia y Alemania (1435 mm) y ancho de vía ibérico en España y Portugal (1668 mm);
- ❖ Itinerarios con vía doble desde Francia a Mannheim y Estrasburgo

entre Le Havre, Metz, París y el sur de Madrid (Santa Cruz de Mudela) y también entre Lisboa y Oporto;

- ❖ Itinerarios con vía única entre el sur de Madrid (Santa Cruz de Mudela) y Algeciras, y en los dos ramales que conectan España a Portugal (Medina del Campo-Pampilhosa y Manzanares-Entroncamento), en dos tramos de la conexión de Poitiers al puerto de La Rochelle puerto en Francia y desde Alsasua a Castejón de Ebro en la conexión española a Zaragoza;
- ❖ Itinerarios electrificados con tres tensiones (25000V~, 3000VCC, 1500VCC) entre Le Havre, Metz, La Rochelle, París, Estrasburgo y el sur de Córdoba (Bobadilla), 15000V~ desde la frontera francesa a Mannheim y en Portugal entre Sines, Lisboa, Leixões, Abrantes y Vilar Formoso (25000V~);
- ❖ Itinerarios parcialmente electrificados (25000V~) en los dos ramales que conectan España a Portugal (Medina del Campo-Pampilhosa y Manzanares-Entroncamento);
- ❖ Itinerario sin electrificar entre el Sur de Córdoba (Antequera) y el Puerto de Algeciras;
- ❖ Varios sistemas de señalización diferentes entre Alemania, Francia, España y Portugal;
- ❖ Carga máxima muy variable en la red existente, debido a la topografía de las distintas zonas geográficas conectadas, con una carga de 22,5 toneladas por eje en toda la ruta.



Imagen 4 : Diagrama unifilar del Corredor Atlántico. Fuente European Commission

Uno de los objetivos del Corredor Atlántico es armonizar las características técnicas de las infraestructuras y coordinar la inversión para superar las diversidades existentes.

### Corredor Mediterráneo



Imagen 5 : Corredor Mediterráneo. Fuente European Commission

El Corredor Mediterráneo - El Corredor Ferroviario de Mercancías 6 se estableció el 10 de noviembre de 2013 de acuerdo con el Reglamento (UE) 913/2010 para fortalecer el transporte internacional de mercancías por ferrocarril y promover la movilidad sostenible. Es uno de los 9 corredores del Reglamento; cruza 6 países de la Unión Europea: España, Francia, Italia, Eslovenia, Croacia y Hungría.

El Corredor es el resultado de una fuerte cooperación entre los Administradores de Infraestructura que pertenecen al Corredor.

- ❖ 6 países: España, Francia, Italia, Eslovenia, Croacia, Hungría;
- ❖ 8 partes cooperantes: ADIF, LFP Perthus, SNCF Réseau, RFI, SŽ-Infra, HŽI, MÁV, VPE;
- ❖ Distancia de la línea: más de 7.000 km Algeciras (ES) - Záhony (HU);
- ❖ 9 puertos marítimos y alrededor de 90 terminales.

Según Reglamento 913/2010 el Consejo de administración se compone de los gestores de la infraestructura y asignación de órganos por el Corredor.

El Consejo de administración del Corredor Mediterráneo - Corredor ferroviario de mercancías 6 se compone de: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), Línea Figueras Perpiñán S.A. (LFP), Société Nationale des Chemins de fer Français - red (red de la SNCF), Rete Ferroviaria Italiana (RFI), SŽ - Infrastruktura d.o.o. (SŽ-Infra), Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság (MÁV); Vasúti Pályakapacitás-elosztó Korlátolt Felelősségű Társaság (VPE) y HŽ Infrastruktura d.o.o. (HŽI).

El Consejo de administración es responsable de todas las actividades de gestión previstas en el Reglamento 913/2010.

La Junta de gestión de RFC 6 decidió adoptar la forma de una entidad legal independiente, que es un AEIE. Según esto, el Consejo de administración de corredor Mediterráneo - 6 RFC actúa como la Asamblea General de la AEIE. La Asamblea General es la decisión de la entidad de las AEIE y Bojan Kecec (SŽ-Infra) preside. El Consejo de administración delega sus funciones a la

oficina de gestión permanente (PMO) con sede en Milán, que es supervisado por la Asamblea General.

El Corredor Mediterráneo tiene dos ramas: una que va a por la costa (Corredor Mediterráneo) y otra que va de Sevilla a Madrid y al Norte (Corredor Central).

La propuesta del eje ferroviario Mediterráneo, que daría cobertura al 47% de la población española y la mitad de las exportaciones, sigue estancada mientras se reaviva la opción del Corredor Central, que implicaría una importante inversión en un túnel pirenaico.

Los dos ejes ferroviarios no logran consenso y encarnan la discordia de dos visiones de España que impiden avanzar en la modernización de la red de transportes terrestres. Europa apostó por el Corredor Mediterráneo y el gobierno español ha reavivado el Corredor Central.

La composición orográfica, urbana y social del Corredor Mediterráneo le dota de una complejidad desde Almería hasta Francia, sobre áreas metropolitanas y puertos potentes. ¿Por qué el arco mediterráneo, internamente, sigue estando tan cerca y tan lejos al mismo tiempo siendo el de mayor concentración de población y actividad económica de España?

Diametralmente opuesta es la filosofía del Corredor Central, cuyo razonamiento más primario es el de unir puntos con una menor importancia del tráfico regional. Así, el corredor central uniría los nodos de Algeciras, Madrid y Zaragoza (con un ramal Sines-Badajoz-Puertollano), cuanto más rápidamente mejor, con suelo abundante y pocas áreas humanizadas que entorpezcan cualquier trazado ideal que se quiera bosquejar sobre el papel.

### **Reivindicaciones**

En la Comunidad Valenciana y Cataluña el mundo empresarial lleva al menos dos décadas reivindicando lo que se conoce como Corredor Mediterráneo. Aunque no es hasta 2011 cuando el entonces Comisario Europeo de Transportes, Slim Kallas, presentó un plan que *lo consideraba*

*“prioritario”, junto al Eje Atlántico y su tramo portugués, por avanzar en la dirección de un transporte más sostenible. Este corredor ferroviario, incompleto y deficiente en la actualidad, pretende unir la frontera francesa con todo el arco Mediterráneo (Portbou, Barcelona, Tarragona, Castellón, Valencia, Alicante, Murcia, Almería) hasta Algeciras.*

Madrid, por su parte, se ha alineado históricamente con el Gobierno Central. El diálogo abierto con Bruselas ha permitido mantener la apuesta por un Corredor Central que uniera Algeciras con Francia, pasando por Madrid, Zaragoza y Canfranc.

La apuesta madrileña tuvo sus frutos ya en 2012 cuando desde el Ministerio de Fomento se anunció la recuperación de todos los tramos del Corredor Central ferroviario de mercancías. Incluidos los dos tramos internacionales del eje, tanto el portugués -desde Sines-, como la Travesía Central del Pirineo (TCP) -el camino directo a Europa sin dar rodeos por los extremos de la cordillera montañosa-.

La guinda llegó cuando se logró incluir esta infraestructura dentro de las redes prioritarias de transporte definidas por la Unión Europea (UE). Madrid - pese a ser totalmente irrelevante en el tráfico de mercancías con Europa- se convierte así en la piedra angular del nuevo escenario geoestratégico.

De momento, Fomento trabaja en un tercer carril para el arco Mediterráneo. Una solución que los lobbies admiten como “parche”, pero que no lo ven como opción de futuro. El presidente de la Confederación Empresarial Valenciana (CEV), defiende que *“mezclar pasajeros con mercancías es una irresponsabilidad”* y que *la solución final pasa por las cuatro vías. El tercer carril, insiste, “no es una solución competitiva”: “No podrán circular las mercancías en un plazo determinado de tiempo porque habrá que dar prioridad a los pasajeros, mientras que otros corredores sí tienen doble plataforma: para pasajeros y para mercancías”.*

## **Datos del Corredor Mediterráneo**

# EL CORREDOR MEDITERRÁNEO

Es la parte española del eje transeuropeo que conecta el norte de África con el centro de Europa, incluido en el proyecto FERRMED para vertebrar las comunidades europeas por tren. Integra las comunidades autónomas del Arco Mediterráneo: Andalucía, Murcia, Comunidad Valenciana y Cataluña.



Imagen 6 : km Corredor Mediterráneo. Fuente FERRMED.



Imagen 7 : Tráfico fronterizo. Fuente FERRMED



Imagen 8 : Valor económico del Corredor Mediterráneo. Fuente FERRMED



Imagen 9: Demanda de los lobbies respecto al Corredor Mediterráneo

Fuente: FERRMED a partir de los datos del INE y de la Fundación Funcas.

El mapa del Corredor Central está inconcluso. Su integración en el marco de la Red Transeuropea de Transporte hace muy golosa su conexión con Francia, eliminando el cuello de botella que suponen los Pirineos atravesando el macizo central a través de un túnel.

El Corredor Central tendría un ancho de vía internacional, de gran capacidad, que atravesaría el macizo pirenaico a través de un túnel de 40 km a baja cota. El proceso de conexión con el ancho europeo -1.435 mm, electrificación a 25 kVac y sistema de control ERMTS- incrementaría notablemente la saturación del tráfico de forma que los trenes no tendrían que parar en la frontera permitiendo dar salida a un gran porcentaje de las mercancías que atraviesan el Pirineo.

De esta forma, se lograría descongestionar los pasos viarios del País Vasco y Cataluña, donde actualmente se forman cada día grandes colas de camiones.

### **Madrid, eje logístico**

Una argumentación que se sustenta en el hecho que el 75% de las empresas del transporte y distribución (nacionales e internacionales) tienen sede en Madrid, con más de 38 millones de metros cuadrados dedicados a la logística -la mayor superficie de España-, siendo el centro distribuidor de la Península Ibérica.

Según la Cámara Oficial de Comercio Industria y Servicios de Madrid *“la plataforma logística de Barajas-Coslada que recibe trenes de mercancías desde los principales puertos de España y desde Lisboa, en Portugal. El CTC es el mayor complejo logístico multimodal del Sur de Europa. Dispone de más de un millón de metros cuadrados dotados de las mejores infraestructuras.*

*A esto se suma que Madrid constituye un hub de transporte aéreo internacional. El aeropuerto Adolfo Suárez Madrid- Barajas se encuentra a sólo 12 kilómetros del centro de la ciudad y es el primero de España en términos de volumen de pasajeros y carga en 2015 (con más de 200 compañías operativas). Y es el quinto de Europa en términos de capacidad (70 millones de pasajeros)”.*

### **Dudas UE Corredor Central**

Las dudas mostradas por la Unión Europea con respecto del Corredor

Central, y por las que ha ido variando su carácter prioritario, se centran en su naturaleza como eje terrestre no saturado convirtiendo en dudosa su viabilidad para las mercancías. Más aún teniendo en cuenta que el eje del Corredor Mediterráneo genera casi el 50% del tráfico total de mercancías de España:

- ❖ El hecho de que el Corredor Central tenga pensado atravesar los Pirineos mediante un túnel de 40 kilómetros da lugar a una inversión mucho más costosa que lo que falta por invertir en el Corredor Mediterráneo.
- ❖ La prioridad del eje central también se desglosa en la inclusión de otros proyectos como la electrificación de la línea entre Bobadilla-Algeciras.
- ❖ La implantación del sistema de seguridad ERTMS u otros proyectos vinculados con el Puerto de Algeciras permitiendo que toda la vía sea doble a excepción de un tramo en las cercanías de Bobadilla, que no puede ser duplicada al circular por un estrecho desfiladero.
- ❖ La musculatura comercial incluiría nodos logísticos en El Far-Empordá, El Vallés, El Prat, Penedés, Zaragoza-Plaza, Madrid, Alcázar de San Juan, Linares, Antequera, Sevilla y San Roque.

En cuanto al Corredor Mediterráneo, y pese a ser protagonista de la agenda estratégica europea, el Gobierno español lo ha mantenido, hasta la fecha, en un segundo plano. El lobby Ferrmed concreta como principales deficiencias las siguientes:

- ❖ *"No hay electrificación ni ancho de vía internacional o europeo en todo el recorrido (solo en algunos tramos).*
- ❖ *Falta de dos dobles vías exclusivas o preferentes tanto para pasajeros como para mercancías.*
- ❖ *Gran saturación alrededor de Barcelona y Valencia.*
- ❖ *Deficiencias en los accesos a los puertos (por ejemplo, no existe conexión con el Puerto de Sagunto).*
- ❖ *Necesidad de aparcaderos que permitan las longitudes europeas de*

*los trenes, 1.500 metros (actualmente se plantean de 750 metros, por lo que en la frontera habría que "cotarlo", con el consiguiente incremento del coste en el transporte).*

- ❖ *Falta de conexión ferroviaria entre Murcia y Almería, punto en el que se 'rompe' la continuidad del arco Mediterráneo.*
- ❖ *Los puntos negros:*
  - *En primer lugar, el tramo Castellbisbal-Martorell, que supone el cuello de botella más importante de todo el corredor, una saturación que condicionará la puesta en servicio hacia el sur (circulación diaria de más de 200 trenes ).*
  - *Otro punto negro es la vía única entre Tarragona y Vandellós, un tramo de casi 50 kilómetros (soporta unos 100 trenes diarios que solo circulan por una vía, entorpeciendo el paso de trenes rápidos entre Barcelona y Valencia).*
  - *Cuando bajamos hasta la Comunidad Valenciana, el tráfico entre Vandellós y Castelló se reduce a unos 60 diarios por las limitaciones de las infraestructuras ferroviarias.*
  - *Si nos centramos en las mercancías, por carretera circulan a diario más de 11.000 camiones y el ferrocarril baja drásticamente su cuota hasta el 3%. Es el nexo de unión entre valencianos y catalanes.*
  - *En el tramo Murcia-Almería no hay vías en la actualidad (una carencia que suplen las autovías A-7 y A-92). Esta conexión está proyectada para ser de vía única, pese a que los empresarios instan a hacerla de vía doble".*

### **Potencial del Corredor Mediterráneo**

Según los datos de junio de 2016 del Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial (IVACE), dependiente de la Generalitat Valenciana, la Comunidad Valenciana es la segunda región más exportadora de España, con un 12,2% del total. La primera es Cataluña, con el 25%. Si a esto le

sumamos Andalucía (10%) y la Región de Murcia (3%), sacamos en claro que en el arco Mediterráneo se concentra más del 50% de las exportaciones españolas. *"La economía está centrada en Mediterráneo y en el valle del Ebro. Y luego está Madrid"*.

Sin embargo, estas regiones todavía no están conectadas completamente por ferrocarril (y donde lo hay, a menudo falta la Alta Velocidad y el ancho internacional), pese a que la Unión Europea ha marcado como uno de sus grandes vectores de progreso el Gran Eje Ferroviario de mercancías Escandinavia-Rin-Ródano-Mediterráneo Occidental, una apuesta por un transporte más sostenible para reducir la polución y las emisiones de gases que afectan al cambio climático frente al protagonismo, todavía hoy, del transporte por carretera (camiones).

Desde Ferrmed exponen, en su último Informe sobre el Corredor Mediterráneo de enero de 2015, que *"el arco Mediterráneo representa, respecto al conjunto de España, más del 47% de la población (solo Cataluña y la Comunidad Valenciana suponen el 25%); cerca del 46% del PIB (casi el 30% es valenciano y catalán); el 50% del VAB de la producción agraria; más del 48% de la producción industrial (55% en el caso de bienes de consumo y productos intermedios); cerca del 60% de las exportaciones a Europa (el 38% se concentra en Cataluña y Comunidad Valenciana); y entre el 60-65% del tráfico portuario, excluyendo las Islas Canarias"*.



Imagen 10 : Operativa ferroportuaria. Fuente FERRMED

Asimismo, aseguran que *"el eje Mediterráneo tiene una influencia directa y próxima sobre 245 millones de europeos (el 54% de la población de la UE y el 66% del PIB), a lo que habría que sumar una influencia directa sobre 60 millones de habitantes en África del Norte"*.

Por otro lado, desde las Cámaras de Comercio de Valencia y Barcelona recuerdan que *"el 55% del volumen de mercancías transportadas en España se realizan por el Corredor Mediterráneo y que sus puertos canalizan el 60% del tráfico marítimo español, una cifra que se ha incrementado hasta un 39% en los últimos nueve años, lejos del 22% de la media española"*.

Las Cámaras de Comercio destacan en un informe el crecimiento de la zona y que justificaría un aumento de las inversiones para vertebrar y mejorar las conexiones en el Mediterráneo: *"en la última década la población del arco ha crecido un 21% frente al 16% de la media española; el PIB ha subido un 2,4% (ligeramente por encima de la media); el número de empresas ha aumentado un 4,3% de media (frente al 4% del conjunto de España); y es un importante foco de atracción de turismo con sus 2.314 kilómetros de costa, que atraen a la mitad de los turistas extranjeros que visitan España"*.

Según datos de 2011 del Observatorio hispano francés de Tráfico en los Pirineos (OTP), *"el intercambio de mercancías transfronterizo equivalía, por carretera, a unos 10.000 camiones diarios y 45 millones de toneladas al año; el ferrocarril suponía entre 10 y 12 trenes diarios portando unas 2,26 millones de toneladas anuales"*.

*Si hablamos de pasajeros, a diario cruzan la frontera entre 6 y 9 trenes diarios por la línea de Alta Velocidad de Portbou. No hay datos del tráfico por carretera, aunque el informe apunta a que "es muy elevado", "sobre todo en verano". Según Ferrmed, "la mejora del transporte ferroviario podría reducir los costes logísticos hasta un 50%"*.

### **Combinación carretera - ferrocarril: ferroutage**

*Hay cerca de 30 pasos fronterizos entre España y Francia. Una media de 135.000 vehículos, la mayoría camiones de mercancías, atraviesan a diario*

*la frontera hispano-francesa. Los puntos que más tráfico soportan son los pasos de Irún, en el País Vasco, y La Junquera, en Cataluña, según datos del Ministerio de Fomento.*

*De los más de 230 millones de toneladas de mercancías que cruzan cada año entre la Península Ibérica y el resto de Europa, el 45% lo hacen por carretera, sólo un 2% por ferrocarril y un 53% por mar. De ahí que Aragón apueste por modernizar las comunicaciones con Francia a través del ferrocarril. La reapertura del túnel internacional de Canfranc y la puesta en marcha de la Travesía Central de los Pirineos son sus grandes bazas.*



Imagen 11 : Estación de Canfranc. Fuente Wikipedia

*De los 20.000 vehículos pesados que cruzan la frontera, 9.000 pasan por La Junquera y casi otros tantos por Irún. Tan sólo un centenar de ellos ven los Pirineos como un obstáculo natural salvable por túnel en lugar de como un gran muro. De esta carencia surge una nueva oportunidad para el 'ferroustage'.*



Imagen 12 : Ferroutage. Fuente FERRMED

El "ferroutage" es un sistema de transporte combinado haciendo que en grandes recorridos el camión se suba al tren. Una de las primeras conclusiones de los estudios realizados es que *"realizar el trayecto por 'ferroutage' en lugar de por carretera para un camión de 44 toneladas puede resultar un 30% más barato, una vez el Corredor esté habilitado para este tipo de transporte"*.

## 2. PLANES ESTRATÉGICOS DEL MINISTERIO DE FOMENTO. ASPECTOS FERROVIARIOS:

### a PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTE PEIT.

El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), se aprobó por Acuerdo del Consejo de Ministros de 15 de julio de 2005.

En él se definen las directrices de actuación en infraestructuras y transportes estatales durante el periodo 2005 - 2020.

El PEIT supone unas inversiones cercanas a los 250.000 millones de euros, siendo una gran apuesta la parte ferroviaria del Plan, inscrito dentro del transporte intermodal, alcanzando un 48% del importe total.

*La red ferroviaria en servicio en 2005 tenía una longitud de 15.000 km, de los que 1.031 km corresponden a la línea de altas prestaciones con ancho de vía internacional, que recorre el territorio diagonalmente (Sevilla-Madrid-Zaragoza-Huesca). La red ferroviaria en vía doble electrificada son 3.000 km, mientras que en 5.500 kilómetros son en vía única y sin electrificar.*

Dentro del análisis que se realizó en el PEIT se detectó que:

*"Algunos de los elementos más relevantes de la situación actual de la red son:*

*a) Las notables diferencias de niveles de dotación, en términos de calidad y seguridad, entre las líneas de la red.*

*b) La existencia de tramos y líneas con tráfico débil.*

*c) Las dificultades de integración de la red en el marco internacional (interoperabilidad), siendo la diferencia de ancho de vía uno de los principales, pero no el único, de los factores condicionantes.*

*d) La existencia de tensiones, junto con aspectos de oportunidad, entre el desarrollo urbano y las redes ferroviarias. En las principales áreas urbanas hay que añadir el importante desarrollo experimentado por las redes y servicios de cercanías".*



Imagen 13 : red ferroviaria de 2005. Fuente PEIT.

Cuando se analizó la accesibilidad ferroviaria se detectó que el sistema era radial con el centro en la capital del España, donde el tiempo de acceso por ferrocarril, ponderado por la población de destino para cada capital de provincia, era mínimo, teniendo una máxima accesibilidad frente a las zonas fronterizas, como puede verse en la siguiente imagen.

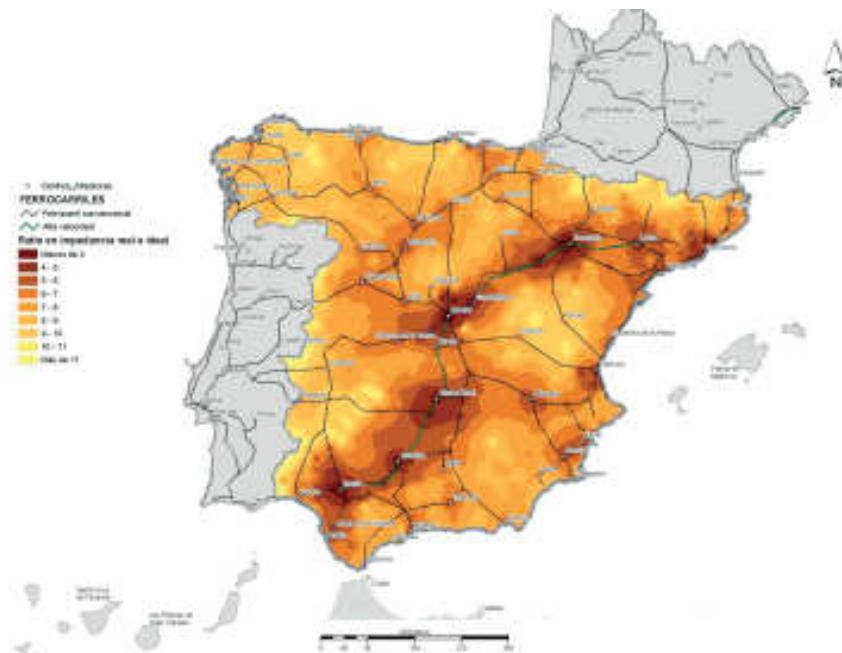


Imagen 14: accesibilidad ferroviaria de 2005. Fuente PEIT

Los objetivos del PEIT son:

## 1.OBJETIVOS GENERALES

Con la elaboración del PEIT se pretende establecer un marco racional y eficiente para el sistema de transporte a medio y largo plazo. Para ello, deben explicitarse con la mayor precisión posible los objetivos en el año horizonte, en términos no sólo de realización de infraestructuras, sino sobre todo de calidad de las condiciones de movilidad puesta al servicio de un desarrollo sostenible, como establece el Acuerdo de Consejo de Ministros de 16 de julio de 2004. Dicho acuerdo estructura los objetivos del PEIT sobre cuatro ámbitos: eficiencia del sistema, cohesión social y territorial, compatibilidad ambiental y desarrollo económico.

A. Mejorar la eficiencia del sistema, en términos de calidad de los servicios efectivamente prestados y atender las necesidades de movilidad de las personas y los flujos de mercancías en condiciones de capacidad, calidad y seguridad adecuadas y proporcionadas a las características de esos flujos. Para lo que se:

- a) Desarrollará un sistema integrado de transporte en un marco de complementariedad y coordinación entre los distintos modos y entre las infraestructuras y servicios competencia de distintas Administraciones y Organismos.*
- b) Optimizará el uso de las infraestructuras existentes mediante medidas de gestión de la demanda.*
- c) Impulsará una política de conservación y mantenimiento del patrimonio de infraestructuras.*

B. Fortalecer la cohesión social y territorial. Para lo que se:

- a) Asegurarán unas condiciones de accesibilidad equitativas al conjunto del territorio y en particular a la España no peninsular.*
- b) Identificarán los beneficiarios potenciales de la política de infraestructura y transportes, evitando transferencias regresivas de renta.*

C. Contribuir a la sostenibilidad general del sistema mediante el cumplimiento de los compromisos internacionales de la normativa europea en materia ambiental, en particular en cuanto a las emisiones de Gases de Efecto

Invernadero (GEI).

D. Impulsar el desarrollo económico y la competitividad. Para lo que se:

- a) *Potenciará el papel de las áreas urbanas y metropolitanas españolas.*
- b) *Reforzarán las relaciones transfronterizas.*
- c) *Fomentará el desarrollo de los programas de I+D+i y los avances tecnológicos aplicados a la gestión y explotación de infraestructuras y servicios de transporte.*

A partir de estos objetivos cualitativos debe desarrollarse una serie de objetivos cuantificados para el año horizonte del PEIT, eventualmente con referencias también a medio plazo.

## 2. MEJORAR LA EFICIENCIA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

La mejora de la eficiencia del sistema se articula a través de los siguientes objetivos: mejora de la transparencia y participación pública, mayor integración de los diferentes modos, mejor calidad en los servicios, incluyendo sistemas de conservación adecuados, optimización en el uso de las infraestructuras y servicios disponibles mediante la gestión de la demanda, e incremento de las condiciones de seguridad en todos los modos de transporte.

Mejora de la transparencia y participación pública. *Establecer cauces formalizados para informar a la sociedad y a los socioprofesionales sobre los programas y líneas estratégicas de la política de transporte, y propiciar un debate social en torno a estas decisiones. Fomentar la participación pública en el estudio de propuestas y proyectos, dedicando a ello una parte del presupuesto de redacción de los estudios a partir de 2008. Establecer un conjunto de indicadores pactado socialmente que sirva para controlar el cumplimiento de las políticas de transporte y la ejecución del propio PEIT y que sirva de base a la revisión cuatrienal del PEIT (2008).*

Integración del sistema de transporte. La eficacia en la integración del sistema de transporte debe reflejarse en un aumento del peso relativo de los modos que participan en el transporte intermodal en los desplazamientos de larga distancia de viajeros y mercancías. *En sintonía con los objetivos de la UE, se*

*plantea conseguir al menos la estabilización en el reparto modal de viajeros y mercancías en el entorno de 2010 en niveles similares a los de 1998, para aumentar posteriormente la participación del conjunto de los modos de transporte menos contaminantes en 5 puntos porcentuales en 2020, tanto en viajeros (servicios ferroviarios y de transporte colectivo por carretera) como en mercancías (servicios ferroviarios y marítimos). Estos objetivos deberán revisarse en función de la evolución y cumplimiento de los objetivos del Plan de Asignación de Emisiones de GEI por el sector del transporte.*

Calidad y seguridad de los servicios de transporte. Se incorporan aquí los objetivos referentes a seguridad, congestión, calidad de los servicios de transporte colectivo y defensa de los derechos de los usuarios.

*La seguridad en el transporte abarca tres ámbitos: en primer lugar, el riesgo para el usuario de verse involucrado en un accidente (seguridad operativa); por otra, las necesidades de protección de las personas, los bienes transportados y las propias instalaciones frente a actuaciones ilícitas (protección); finalmente, la prevención de los riesgos laborales. En el ámbito de la seguridad operativa, se asume para nuestro país el objetivo de la UE de mejora de la seguridad vial en los horizontes 2010 y 2020, a lo que debe contribuir la política de transporte. En el segundo, se plantea el desarrollo de una política de “riesgo cero”, tendente a revisar de manera continua los riesgos existentes en todos los modos. En el tercero, se plantea reducir a la mitad la siniestralidad laboral en el sector en el horizonte del Plan.*

La disminución de la congestión del sistema de transporte (fuera del ámbito urbano) se concreta globalmente en una disminución del tiempo medio de viaje y de la probabilidad de exceder dicho tiempo medio en los diferentes modos y en el horizonte 2020.

*La mejora en los servicios públicos de transporte terrestre de viajeros de larga distancia se concreta en el objetivo de obtener una velocidad comercial mínima de 80 km/h entre origen y destino, con tiempos máximos de espera para transbordos de 1 hora en el horizonte 2012. Por su parte, el modo ferroviario deberá ofrecer, en aquellas relaciones en las que opere, velocidades comerciales al menos un 25% superiores al transporte en vehículo privado en el horizonte 2020. Finalmente, se aprobará una carta de derechos del usuario*

*de servicios de transporte de viajeros, para cada modo de transporte (2008), en línea con las iniciativas llevadas a cabo en el sector aéreo, que posteriormente se integrarán en una carta única de derechos, de carácter intermodal (2012).*

*En el transporte de mercancías, la mejora de los servicios pasa por mejorar el marco contractual, corrigiendo las situaciones de desequilibrio existentes, creando una convergencia creciente entre el marco contractual en los diversos modos y clarificando los derechos y obligaciones de cada parte en los servicios intermodales (2012).*

*Asimismo, se plantea la definición (2008) y cumplimiento de los parámetros mínimos de calidad de los servicios de interés público en la España no peninsular en los horizontes 2012 y 2020, en concertación con las CCAA implicadas.*

*Conservación de infraestructuras. Elaboración y actualización de modelos piloto de conservación como referencia y ayuda a la gestión de la conservación del conjunto del sistema (2008). Dotación presupuestaria progresivamente creciente hasta situarse en el entorno del 2% del valor patrimonial de las infraestructuras. Implantación de sistemas de auditoría externa y comparación intermodal (2008).*

*Gestión de la demanda. Disminución progresiva de la intensidad del transporte en la economía para converger al valor medio de la UE-15 (en términos de ton-km/PIB) en 2020. Estabilizar la demanda de transporte per cápita en vehículo privado (vehículos-km/habitante) en valores similares a los de 2005, a partir de 2012.*

### 3. FORTALECER LA COHESIÓN SOCIAL Y TERRITORIAL

El objetivo de cohesión se concreta en las siguientes metas en el ámbito social y territorial.

*Cohesión social. Garantía de una accesibilidad universal mínima a los servicios públicos (educación, sanidad, asistencia social...) de todos los ciudadanos, prestando especial atención a los grupos vulnerables (niños, ancianos, personas con movilidad reducida...). Para ello, en cooperación con las CCAA, se definirá (en horizonte 2006) un conjunto de “espacios clave”, donde este*

*objetivo debe satisfacerse de forma prioritaria, referidos fundamentalmente a nodos de transportes y áreas en las que se concentra una elevada movilidad por razones de trabajo, ocio u otras. En el horizonte 2012 debe garantizarse el acceso en transporte público a todos ellos, alcanzándose en 2020 en todo el territorio las condiciones de calidad definidas por el Plan para los servicios de transporte público.*

*Valoración detallada de los costes totales (incluidas externalidades) en cada modo de transporte y de la parte soportada por el usuario para identificar posibles efectos de distribución regresiva de rentas (2008). Elaboración de un modelo de corrección de estos efectos en el conjunto del sistema de transporte, para su aplicación a partir de 2012.*

*Cohesión territorial. Fortalecimiento de las redes de ciudades mediante el impulso de servicios de transporte público interurbano específicos y de coordinación de la gestión. Se espera alcanzar en 2012 un reparto modal en los viajes entre estas ciudades próximo al reparto existente en los desplazamientos urbanos motorizados. Se prestará atención particular a los enlaces marítimos y aéreos de conexión con el fin de mejorar la integración en estas redes de la España no peninsular.*

*Los desplazamientos transversales deben contar con itinerarios y servicios alternativos, que hagan innecesario el paso por los grandes nodos del sistema de transporte y con calidad de servicio comparable (2020).*

*La accesibilidad en transporte público a zonas de baja densidad de población y núcleos dispersos o enclavados deberá alcanzar unos niveles mínimos, concertados con las autoridades territoriales competentes, en el año horizonte del plan (2020).*

#### **4. CONTRIBUIR A LA SOSTENIBILIDAD**

*La mejora del comportamiento ambiental del transporte se articula en dos ámbitos: la disminución de los impactos globales del transporte (principalmente en lo referente al cambio climático) y la calidad ambiental en el entorno natural y urbano. Por otra parte, de acuerdo con los principios de desarrollo sostenible, este ámbito incluye también la mejora de la integración de los objetivos de sostenibilidad en las decisiones sobre política de transporte.*

*Efectos de carácter global. Evolución de acuerdo con las directrices del Plan Nacional de Asignación de Derechos de Emisión: estabilización de las emisiones del transporte en el período 2005-2007 y disminución de las emisiones en 2012 hasta los niveles de 1998.*

*Reducción de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) y otros contaminantes en el sector del transporte de acuerdo con las directrices del programa nacional de reducción progresiva de emisiones nacionales de dióxido de azufre (SO<sub>2</sub>), óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>), compuestos orgánicos volátiles (COV) y amoníaco (NH<sub>3</sub>), y evolución posterior de acuerdo con los objetivos establecidos para España por la Directiva 2001/81/CE, de Techos Nacionales de Emisiones.*

*Calidad ambiental. Cumplimiento de las Directivas Europeas de calidad del aire para el 90% de la población (2012), disminuyendo como mínimo en un 50% las superaciones actuales de los niveles límite de calidad del aire en ciudades, con respecto a los contaminantes para los que el transporte constituye la principal fuente. Cumplimiento en el menor plazo posible de la normativa internacional sobre calidad ambiental e impulso en el ámbito internacional para su revisión urgente (Anejo VI del Convenio MARPOL, Anejo 16, vol. 1 y 2 de OACI...). Identificación de "ámbitos territoriales sensibles", particularmente frágiles a los impactos del transporte (2008) y elaboración de programas específicos de actuación (2012).*

*Integración de políticas públicas. Establecer las bases para la progresiva integración de los objetivos de las políticas de ordenación del territorio, de protección de la naturaleza y de salud pública en la política de transporte.*

## 5. IMPULSAR EL DESARROLLO ECONÓMICO Y LA COMPETITIVIDAD

La contribución del transporte al desarrollo económico y la competitividad se concreta en una serie de objetivos en tres ámbitos: el territorial, la optimización de los impactos macroeconómicos de las inversiones en el sector y la innovación.

*Desarrollo económico y territorio. Facilitar la inserción de los sistemas urbanos españoles en el ámbito europeo, impulsando la mejora de los servicios aéreos de las áreas metropolitanas españolas con sus principales destinos en Europa:*

*el indicador relativo de accesibilidad (combinando servicios, transbordos, precios y tiempos de viaje) debe aproximar progresivamente estas condiciones a las existentes en las áreas metropolitanas de Madrid y Barcelona.*

*Este proceso de integración europea es particularmente importante en las áreas transfronterizas con Portugal y Francia. En 2020 deben quedar asegurados niveles de servicio de transporte entre las principales ciudades a ambos lados de la frontera similares a los niveles conseguidos en el ámbito nacional.*

*Objetivos macroeconómicos. La inversión en infraestructuras de transporte, a través de su contribución al aumento de la eficiencia del sistema, tiene unos efectos apreciables, de carácter permanente además, en el incremento del stock de capital y del conjunto de la productividad de la economía. Para la escala de las inversiones previstas por el PEIT, detalladas en el Capítulo 8 de este documento, son esperables incrementos netos (es decir, descontando la depreciación) del stock de capital del orden del 3,7% e incrementos de PIB del 1,3%. Estas inversiones influyen también en el crecimiento de la demanda agregada, con un aumento estimado en el conjunto del horizonte del PEIT del 1,2%, ligeramente inferior al calculado del lado de la oferta. Por tanto, no es previsible un “recalentamiento” de la economía por efecto del PEIT en el largo plazo. En cuanto al sector de servicios de transporte, tiene un peso significativo en la economía, superior al 5% del PIB, por lo que una mayor participación de los operadores nacionales en el mercado europeo de transporte entre países terceros puede servir de vector de crecimiento y modernización del propio sector. Por ello el PEIT plantea como objetivo alcanzar en 2020 una presencia de los operadores nacionales en dicho mercado hasta alcanzar una cuota proporcional al peso económico del país, y apoyar el incremento en el número y actividad de los operadores intermodales (con participación en el ferrocarril, marítimo y carretera) hasta niveles similares a la media de la Unión Europea.*

*Innovación. La innovación exige por una parte, incrementar la dotación presupuestaria de los Programas de I+D+i y alinear su contenido con más decisión en las líneas prioritarias de investigación del Programa Marco de la UE. Por ello se propone dedicar 0,5% de la inversión del Ministerio de Fomento a I+D+i (2006) e incrementar esta partida hasta el 1,5% a partir de 2008. Por*

*otra parte, debe favorecerse la rápida incorporación de los resultados de la investigación a la política de transportes, incentivando a los agentes más activos a través de un programa de innovación en el transporte que financie actuaciones piloto, dentro del respeto a las condiciones de libre competencia en el sector.*

*Eficiencia energética. Mejorar la eficiencia del sistema de transporte para disminuir significativamente la dependencia energética de la economía española. Para ello, se pretende disminuir al menos un 20% el consumo energético específico por viajero-km y t- km (2012) con respecto a 1990 y alcanzar una reducción adicional en el horizonte 2020 hasta llegar al 40% de los valores de 1990. Se desarrollarán las propuestas aprobadas por la Estrategia Española de Eficiencia Energética, y en particular se aumentará el uso de combustibles alternativos frente a los convencionales en el sector del transporte en línea con los objetivos de la Unión Europea.*

## **2. Planes Estratégicos del Ministerio de Fomento.**

### **Aspectos ferroviarios:**

#### **B. Plan de Impulso del Transporte de Mercancías por Ferrocarril.**

El Ministerio de Fomento ha puesto en marcha un Plan de Impulso del Transporte de Mercancías por Ferrocarril 2017-2023, que incluye las siguientes medidas:

- la adquisición de nuevas locomotoras por parte de Renfe Mercancías;
- la búsqueda de un socio estratégico para la compañía pública que aporte valor al negocio;
- ayudas por valor de 25 millones de euros para uso del tren para este tipo de transporte,
- o el apoyo al Plan de Gestión 2017-2019 elaborado por la compañía para mejorar su eficiencia.

Con una cuota del 5% con respecto a los demás modos de transporte, el ferrocarril de mercancías en España se encuentra muy por debajo de la media europea en este campo. En 2016 supuso un ahorro de 430 millones de euros si se tiene en cuenta la contaminación, accidentabilidad, congestión y ruido, lo que demuestra que es medio de transporte más seguro y sostenible con el medio ambiente.

Además está previsto también que se propongan medidas de apoyo a la operación ferroviaria en coherencia con la normativa comunitaria y las prácticas que se realizan de forma similar en otros países de la Unión Europea. También apoyará el desarrollo de autopistas ferroviarias, cuyo proceso de implantación ya se ha iniciado.

## **PLAN DE GESTIÓN DE RENFE MERCANCÍAS**

La necesidad de establecer políticas específicas sobre el transporte de mercancías por ferrocarril pasa, en primer lugar, por mejorar la eficiencia del operador público, a lo que responde el Plan de Gestión 2017-2019 que Renfe Mercancías puso en marcha en enero de 2017 para lograr el saneamiento de la sociedad.

*El rediseño de su actividad comercial, el impulso de los tráficos internacionales, la identificación y gestión de los excedentes de material o la adecuación de la plantilla a las necesidades reales del negocio son las actuaciones sobre las que se asienta el plan y que están permitiendo alcanzar los objetivos comprometidos.*

*Así, los datos acumulados constatan que en los diez meses del ejercicio 2017 la cuenta de resultados se ha mejorado en un 38,7% y se ha invertido la tendencia del EBITDA, con una variación del +88,8%, lo que significa, en la práctica, que se ha alcanzado el equilibrio.*

*Por lo que respecta a la actividad comercial de Renfe Mercancías, la tendencia también ha cambiado y en el periodo comprendido entre enero y octubre el volumen de mercancías transportadas por el operador público ha sido un 8,06% mayor al del mismo periodo del año anterior.*

Otra de las medidas llevadas a cabo por Renfe Mercancías es la revisión del parque de material móvil a fin de eliminar los excedentes y adecuarlo a las necesidades del mercado. Hasta diciembre de 2018 se han valorado 72 locomotoras y 1.600 vagones, que está previsto que se enajenen próximamente.

*Se está adecuando la plantilla a las necesidades reales del negocio mediante un proceso de reasignación al que hasta ahora se han sumado 296 trabajadores.*

*La racionalización de las inversiones financieras es otra de las medidas que Renfe Mercancías tiene previstas para el saneamiento de la sociedad y, en este sentido, ya se ha iniciado el proceso de venta de las participaciones del*

*operador público en las sociedades Transfesa y en Semat, ambas dedicadas al transporte de automóviles.*

*El Plan de Gestión supone, por otra parte, el rediseño de la capacidad de producción mediante la dotación de sistemas de gestión que permitan su planificación y el control de la ejecución del transporte, lo que ya ha incidido en la puntualidad del servicio, que se ha incrementado en 10 puntos.*

*Los datos reflejan que, en términos generales, se están alcanzando los objetivos del Plan de Gestión de Renfe Mercancías que, tras una primera fase de saneamiento, debe iniciar un proceso de recapitalización con un Plan de Inversión en Material adaptado a los nuevos escenarios de la infraestructura ferroviaria.*

## **ADQUISICIÓN DE NUEVAS LOCOMOTORAS PARA LA DIVISIÓN DE MERCANCÍAS**

*En la actualidad, el parque de locomotoras y tractores de Renfe Mercancías está compuesto por 329 unidades de las que, según lo previsto en el Plan de Gestión, se van a enajenar 72 locomotoras.*

*Las características de este parque resultan insuficientes para abordar el desarrollo de la operación en los nuevos escenarios que se van a desarrollar, por lo que se diseñará un plan de ampliación, ya que el material de tracción es determinante para la competitividad de la oferta ferroviaria.*

*Para la extensión del parque de locomotoras, Renfe tendrá en cuenta condicionantes como la extensión del ancho de vía UIC, que deberá hacerse compatible para la explotación en el ancho ibérico; la expansión de la electrificación de la red en coherencia con el objetivo de descarbonización del sistema de transporte y con tensiones de 3.000 y 25.000 voltios, así como con la necesidad de hacer frente a la orografía española.*

*También será requisito imprescindible la necesidad de combinar la capacidad de arrastre con prestaciones de adherencia, velocidad, aceleración y otras que respondan a las exigencias comerciales de los clientes.*

*Los diferentes sistemas de señalización que conviven en la red, algunos de ellos con tecnologías muy avanzadas o la capacidad de operar en redes internacionales, son asimismo elementos determinantes para Renfe Mercancías a la hora de dimensionar su parque de tracción.*

*Así, en función de estos condicionantes, y en especial de las previsiones de los escenarios de la infraestructura, el número de nuevas locomotoras que el operador público necesitaría se sitúa entre 30 y 45, de las que 15 serían de tecnología híbrida.*

La adquisición de estos vehículos, cuya licitación se iniciará en 2018, puede suponer una inversión superior a los 100 millones de euros.

## **BÚSQUEDA DE UN SOCIO ESTRATÉGICO EN EL NEGOCIO DE MERCANCÍAS**

*El fortalecimiento empresarial con nuevos aliados que aporten valor al negocio, es el objetivo que persigue Renfe en su búsqueda de un socio estratégico para su división de Mercancías, un proceso que está previsto que se inicie en 2017 y se desarrolle en paralelo al Plan de Gestión 2017-2019.*

*La búsqueda de socio se enmarca en un escenario de crecimiento e internacionalización del negocio, lo que requiere de una estrategia de fortalecimiento empresarial para lo que es necesario explorar diferentes modelos de alianzas y potenciales aliados.*

*El procedimiento de búsqueda de socio se iniciará con la licitación de un pliego de condiciones para la contratación de un asesor que proporcione apoyo en el proceso de reconfiguración y valoración de la sociedad Renfe Mercancías y en el diseño de soluciones para el aseguramiento de su viabilidad futura.*

*También facilitará asesoramiento estratégico, financiero y legal y colaborará en la ejecución de la operación corporativa relacionada con la identificación del futuro aliado estratégico con aportación de valor para la constitución de un grupo logístico integral.*

*El procedimiento concluirá en 2019 con la creación de una sociedad mixta participada por Renfe Mercancías y el socio estratégico surgido del proceso, que podrá participar hasta en un 50% del capital final de la nueva compañía y que podrá ser otro operador ferroviario, logístico o una naviera. La posibilidad de ofrecer una operativa logística global a los clientes y favorecer el posicionamiento internacional son los factores determinantes que facilitarán la expansión de la sociedad.*

## **AYUDAS PARA INCENTIVAR EL USO DEL FERROCARRIL EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS**

Otras de las medidas a implantar es un plan de ayudas para incentivar el uso del ferrocarril en el transporte de mercancías, siendo su importe de 25 millones de euros durante un periodo de 5 años.

## **TRANSPORTE DE MERCANCÍAS SOSTENIBLE Y SEGURO**

*El posicionamiento estratégico y las características de nuestro país, que dispone de una excelente plataforma logística y portuaria con orientación internacional, hacen necesario el reequilibrio del reparto modal a fin de equiparar nuestra situación a la del resto de países de la Unión Europea. En base a esta necesidad de reequilibrio, está establecer un sistema de transporte sostenible que contribuya a la descarbonización del propio sistema para alcanzar el objetivo de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero marcado por la Unión Europea.*

*El Libro Blanco del Transporte, que se redactó en 2011, ya avanzaba esta necesidad. Entonces se establecía el objetivo de transferir al modo ferroviario en 2030 el 30% del transporte terrestre de mercancías. Para 2050 el objetivo fijado es del 50%.*

*De acuerdo con la metodología aceptada por la Unión Europea, en España el transporte de mercancías evita al conjunto de la sociedad costes relacionados con la contaminación atmosférica, la accidentalidad, la congestión o el ruido valorados en 28,37 euros por cada 1.000 toneladas-kilómetro transportadas, lo que en 2016 supuso un ahorro total de 428,97 millones de euros.*

## **DESARROLLO DE LAS AUTOPISTAS FERROVIARIAS (AF)**

*El Ministerio de Fomento ya ha iniciado el proceso de implantación de las autopistas ferroviarias en España, que se desarrollará en varias fases.*

*La primera fase del proceso se ha concretado en las manifestaciones de interés expresadas por parte de diseñadores y fabricantes de material, que se ha concretado en cinco propuestas realizadas por empresas españolas, francesas y alemanas.*

*La segunda fase se centra en las manifestaciones de interés que puedan expresar los potenciales prestadores de servicios de las futuras autopistas ferroviarias. Esta fase se iniciará con la correspondiente licitación por parte del Ministerio de Fomento, que decidirá sobre la implantación del servicio una vez que analice y valore las propuestas recibidas.*

## **2. Planes Estratégicos del Ministerio de Fomento.**

### **Aspectos ferroviarios:**

#### **C. Plan Estratégico del Ministerio de Fomento 2012 - 2015**

El Plan se enmarca en plena crisis económica y financiera, en el que tras una década de rápido crecimiento desde 2007 y más claramente a partir de 2008 se revierte esta tendencia.

El Plan se asienta en cuatro grandes Líneas Estratégicas:

*1. Situar las infraestructuras, el transporte y el sector de la vivienda al servicio del crecimiento económico y la creación de empleo.*

*2. Garantizar la cohesión territorial y el equilibrio entre todas las CCAA.*

*3. Mejorar la eficiencia en la planificación y la gestión de infraestructuras y transportes y de la política de vivienda.*

*4. Impulsar la calidad en los servicios que presta el Ministerio.*

Se definen los ejes estratégicos que permiten completar la caracterización de las líneas estratégicas.

Los siete ejes que articulan el Plan son:

1. Eje 1: Mantener, mejorar y priorizar las infraestructuras de transportes y las políticas de acceso a la vivienda.

2. Eje 2: Reforzar el liderazgo internacional y nuestro posicionamiento en los mercados exteriores.

3. Eje 3: Promover una política de inversiones basada en la cohesión territorial.

4. Eje 4: Conseguir la cooperación y coordinación con CCAA, EELL y otros agentes (PPP).

5. Eje 5: Lograr unas prestaciones adecuadas, eficientes y tecnológicamente avanzadas.

6. Eje 6: Proveer unos servicios públicos de calidad, seguros, eficaces y sostenibles.



los recursos necesarios y del calendario previsto para su desarrollo, estando cada programa asociado a una línea y eje estratégico.

- El ciclo se cierra con la fase de Seguimiento y evaluación que se articula en dos niveles: seguimiento del grado de ejecución de los programas y evaluación de los resultados obtenidos.

Para efectuar un adecuado seguimiento en cada Programa de Actuación se establece una batería de indicadores, que permitirá verificar, con la periodicidad que se marque, su grado de cumplimiento.

Los objetivos generales que, como grandes Líneas Estratégicas, orientan el desarrollo del Plan y permitirán aproximar al Ministerio a la visión deseada son:

1. Situar las infraestructuras, el transporte y el sector de la vivienda al servicio del crecimiento económico y la creación de empleo.

La primera de las metas del Plan es coadyuvar al objetivo general del Gobierno de devolver a nuestro país a la senda de crecimiento que permita garantizar y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

El ámbito de actuación representan alrededor del 16% del PIB del país y, en términos de empleo, en torno a 1,5 millones de personas trabajan en tareas afectadas por las políticas que desarrolla- explica el papel estratégico que le corresponde como motor de la dinamización económica y la creación de empleo no sólo en los sectores productivos directamente vinculados a sus áreas de responsabilidad, sino en el conjunto de la economía.

De ahí que, desde el rigor y austeridad a que obliga la crisis, los programas de actuación en infraestructuras, transporte y vivienda se pongan al servicio de la recuperación económica y la mejora de nuestra competitividad.

2. Garantizar la cohesión territorial y el equilibrio entre todas las CCAA.

Con el segundo de sus grandes objetivos el Plan persigue que las políticas del Ministerio no sólo sirvan de estímulo al crecimiento económico, sino que además, contribuyan a vertebrar y cohesionar el país. De esta manera

*se quiere que las redes de infraestructuras y transportes, conforme a un enfoque integrado e intermodal, garanticen una adecuada articulación y comunicación de nuestro territorio, haciendo posible un desarrollo armonioso y equilibrado de todas las Comunidades Autónomas.*

*Dotando a todos los territorios de una accesibilidad equivalente se fomenta la equidad territorial, es decir la igualdad de oportunidades en el acceso y en los niveles de prestación de los servicios públicos, equipamientos e infraestructuras en todo el territorio; se favorece el uso sostenible y eficiente de los distintos activos territoriales, al tiempo que se reducen disparidades y aumenta la competitividad. Esta línea estratégica es además imprescindible en un contexto de crisis económica para aminorar y corregir sus efectos de mayor desigualdad y por tanto, de menor convergencia y cohesión económica y social.*

### *3. Mejorar la eficiencia en la planificación y la gestión de infraestructuras y transportes*

*El tercero de los grandes objetivos del Plan responde a la necesidad de replantear el modelo de planificación y gestión de las infraestructuras y el transporte para garantizar su viabilidad y sostenibilidad.*

*Frente al modelo de los últimos años, se apuesta por otro mucho más realista que esté basado en la valoración rigurosa de las necesidades de la sociedad, que responda a las disponibilidades presupuestarias y sea acorde con el escenario macroeconómico.*

*Un modelo que además, para ser plenamente eficiente, impulse la cohesión territorial y refuerce la visión de conjunto del sistema de transporte aprovechando las oportunidades que ofrece la intermodalidad, es decir las relaciones de complementariedad entre los distintos modos de transporte.*

*Su principal plasmación es el nuevo Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda para el periodo 2012-2024, cuyos principios y objetivos están en consonancia con las Líneas Estratégicas de este Plan.*

#### 4. Impulsar la calidad en los servicios que presta el Ministerio.

El cuarto gran objetivo del Plan se centra en el impulso de la calidad de los servicios para así atender satisfactoriamente las demandas de los ciudadanos.

De ahí su compromiso con un modelo de gestión de calidad, basado en la mejora continua de sus servicios, entre cuyos principales componentes va a impulsar la seguridad, la puntualidad, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la igualdad... y los derechos que de ellos se derivan para los usuarios.

#### **EJE 1: Mantener, mejorar y priorizar las infraestructuras de transportes y las políticas de acceso a la vivienda**

*El contexto de restricción presupuestaria en el que se sitúa el Plan y el ineludible compromiso con la estabilidad presupuestaria, obliga y a la vez ofrece la oportunidad de que el rigor, la optimización y racionalización en el uso de los recursos sean los principales criterios a la hora de seleccionar y priorizar actuaciones, sin perder de vista su carácter de servicio público. Lo esencial es que se primará una mejor inversión, una inversión creíble y suficiente, de manera que los recursos disponibles se destinen a las actuaciones que aporten mayor beneficio al conjunto de la sociedad.*

#### **EJE 2 Reforzar el liderazgo internacional y nuestro posicionamiento en los mercados exteriores**

*Consciente del papel estratégico que le corresponde en el impulso de nuestra plena incorporación a la globalización, el Ministerio apuesta por promover nuestro protagonismo como actores globales en un doble sentido.*

*Por una parte, al servir de “vehículo” que posibilita nuestra presencia, la de nuestras empresas y nuestros productos fuera de nuestro país, de ahí el impulso de redes transfronterizas y corredores europeos, y por otro, exportando la actividad que realizan las entidades del Ministerio. Contribuye así a la creación de un tejido exportador de gran calidad y competencia técnica, dada la*

*capacidad extraordinaria en ingeniería y obra pública de transporte, a la creación de puestos de trabajo de alta cualificación y en suma, a promover el crecimiento mediante la globalización de nuestra economía.*

### **EJE 3 Promover una política de inversiones basada en la cohesión territorial**

Como se ha señalado al describir las líneas estratégicas 2 y 3, el papel eminentemente redistribuidor que asume la Administración General del Estado hacia el conjunto de la sociedad y de los territorios, explica que, junto al máximo rigor, las inversiones se aborden buscando la cohesión y la equidad territorial.

### **EJE 4 Conseguir la cooperación y coordinación con Comunidades Autónomas, Entidades Locales y otros agentes (PPP)**

*Las políticas del Ministerio - particularmente en un momento de crisis - requieren aunar esfuerzos y establecer líneas comunes de actuación que fortalezcan los objetivos compartidos, mediante la colaboración. Por eso se potencian los instrumentos de cooperación con el resto de Administraciones públicas, autonómicas y locales, con las que ha de concertarse su desarrollo, y se exploran otras posibles fuentes de financiación de las infraestructuras, a través del recurso a fórmulas de colaboración público-privadas equilibradas y viables.*

*Los tres últimos ejes concretan algunos de los componentes esenciales del modelo de calidad en la prestación de servicios a los ciudadanos que, frente al enfoque imperante fundamentalmente basado en más inversión, da prioridad a las posibilidades que ofrece una mejor gestión.*

### **EJE 5 Lograr unas prestaciones adecuadas, eficientes y tecnológicamente avanzadas**

*En un momento de necesario redimensionamiento del sector público, el reto está en garantizar prestaciones adecuadas, es decir, prestaciones*

*realmente útiles, acordes con las demandas de la sociedad, con las exigencias de nuestra economía y con los requerimientos de un modelo integrado de infraestructuras y transportes muy desarrollado y complejo. Esto significa huir de obras innecesarias o inviables cuyo coste nos empobrece, en detrimento de otros usos potencialmente beneficiosos para el conjunto de la sociedad. De ahí el énfasis en que además sean prestaciones eficientes que permitan obtener el máximo valor y el mejor retorno posible de los recursos disponibles evitando duplicidades y aprovechando el gran potencial de mejora que a este respecto ofrece la utilización de las tecnologías más avanzadas.*

#### **EJE 6 Proveer servicios públicos de calidad, seguros, eficaces y sostenibles**

*El imperativo de ajuste y el mayor compromiso con la eficiencia, no implica que este principio menoscabe otros componentes esenciales para el modelo de servicios de calidad al ciudadano por el que se apuesta. No va a operar en detrimento de la seguridad, preocupación primera y esencial de la política de infraestructuras y condicionante permanente de los servicios de transporte - también desde una perspectiva preventiva, claramente compatible con la eficiencia -. No va a restar tampoco importancia al compromiso con la sostenibilidad y el respeto del medio ambiente que se persigue y, en suma, se concilia y refuerza con la orientación al logro de resultados que supone la apuesta por servicios eficaces.*

#### **EJE 7 Garantizar servicios accesibles orientados a las personas y a la igualdad de los ciudadanos**

*Otra dimensión en la que se quiere avanzar para garantizar un óptimo servicio es en la mejora de la accesibilidad entendida en un sentido amplio. Accesibilidad como mejora de la atención a los usuarios con discapacidad o movilidad reducida, también como búsqueda de la comodidad para los usuarios en general y sobre todo, accesibilidad como vía de fácil y ágil acceso a la información a través de las posibilidades que ofrecen las nuevas tecnologías de*

*la información y de las comunicaciones y su aplicación a una Administración electrónica y sin papel. A parte de ser un elemento fundamental para consolidar nuestra posición en la sociedad de la información, constituye un componente irrenunciable para impulsar la transparencia. A su vez, todo ello persigue hacer servicios a la medida de las necesidades de las personas, garantizando su igualdad.*

Para la intermodalidad es de gran importancia la línea estratégica 3 ya que aboga por la complementariedad de los distintos modos de transporte.

## **2. Planes Estratégicos del Ministerio de Fomento.**

### **Aspectos ferroviarios:**

#### **D. Plan de infraestructuras, transporte y vivienda, PITVI: 2012 - 2024**

*La conveniencia de plantear un nuevo marco de la planificación estratégica de las infraestructuras de transporte y la vivienda en España deriva de varias circunstancias concurrentes.*

*En primer lugar, la evolución de las condiciones macro de la economía española en los últimos años exige un análisis detallado sobre las iniciativas que deberán ser abordadas en un futuro próximo, considerando en la optimización de su impacto y efectos sobre el desarrollo, la competitividad y la cohesión. Por otra parte, la inclusión de las materias de vivienda dentro de las competencias del Ministerio de Fomento, constituye la oportunidad para concentrar en un solo instrumento de planificación el conjunto de políticas relativas a los principales capítulos de inversión en capital fijo, tanto pública como privada.*

*Así, una nueva planificación brinda la oportunidad para postular nuevos objetivos, consistentes con la coyuntura socio-económica y su evolución, así como para asegurar que la toma de decisión en materia de política de transporte y vivienda se ponga al servicio de los mismos. Además, las iniciativas deberán contribuir, como prioridad básica, a superar el adverso contexto económico actual.*

*En este orden de cosas, el PITVI —Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024— supera el enfoque de la planificación con un nuevo rumbo. En primer lugar, la planificación se centra en dar respuesta a las necesidades efectivas de movilidad y de acceso a la vivienda de la sociedad española. Así, usuario y cliente se sitúan en el centro de las iniciativas, las cuales deberán proporcionar calidad y seguridad desde la eficiencia. Otro*

*atributo del PITVI es la articulación de objetivos y actuaciones a medio y a largo plazo. Así, se complementan iniciativas que en el corto y medio plazo han de contribuir a la reactivación económica, como es la liberalización de mercados, con estrategias conducentes al refuerzo de la competitividad y sostenibilidad económica, social y ambiental en el largo plazo.*

*El PITVI proporciona la visión estratégica en el horizonte 2024, en sintonía con la línea europea trazada en la nueva definición de la Red Transeuropea de Transporte. De esta manera, ambos instrumentos, de alcance y horizontes temporales distintos, son coherentes y se refuerzan mutuamente.*

## ANÁLISIS PREVIO

Del análisis previo realizado se desprende que la oferta media de infraestructuras en carreteras, ferrocarril de alta velocidad, puertos y aeropuertos sería suficiente para atender la demanda a medio plazo, si no fuera por los problemas de planificación y de desequilibrios territoriales.

Un 68% de la totalidad de la red ferroviaria tiene un grado de ocupación bajo o muy bajo; el 60% de la red de alta capacidad de carreteras tiene una IMD (Intensidad Media Diaria) menor de 20.000 veh/día; 16 aeropuertos tienen menos de 100.000 pasajeros al año y 21 menos de 500.000 y el grado de ocupación medio de las terminales del sistema portuario español es del 40 por ciento.

## PRINCIPIOS DEL PITVI

A la vista del diagnóstico y de acuerdo con los objetivos estratégicos del plan, sus principios básicos son los siguientes:

- Postular un enfoque integrado que abarque el conjunto del sistema del transporte.

- Adecuar las infraestructuras y la prestación de servicios a la demanda real de la sociedad, garantizando la movilidad de todos los ciudadanos mediante las Obligaciones de Servicio Público (OSP).

-Desarrollar las redes de transporte españolas considerando su inclusión y funcionalidad dentro de las Redes Transeuropeas.

- Profundizar en la liberalización y apertura al mercado de la gestión de infraestructuras y servicios del transporte.

- Potenciar una creciente participación del sector privado en la financiación y desarrollo del sistema de transporte.

- Revisar y reforzar la evaluación de proyectos e inversiones, incorporando mecanismos de análisis coste-beneficio y previsiones de rentabilidad económica y financiera.

### **PROGRAMAS DE ACTUACIÓN**

El PITVI se estructura en tres programas de actuación para cada modo de transporte: programa de regulación, control y supervisión, programa de gestión y prestación de servicios y programa de actuación inversora.

El programa de regulación, control y supervisión recoge el desarrollo de la función reguladora que permite desarrollar y aplicar las políticas establecidas en cada uno de los modos de transporte, siendo las principales actuaciones a realizar:

- Aprobación de una Ley de Financiación del Transporte.

- Regulación del transporte terrestre, con la modificación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT).

- Definición de un nuevo modelo de la Red de Carreteras del Estado, con la revisión de la Ley de Carreteras y su Reglamento.

- Regulación del sector ferroviario y liberalización efectiva del transporte de viajeros Integración de FEVE en ADIF y RENFE.

- Intensificación de la seguridad aérea tanto operacional como de seguridad física, mediante un nuevo enfoque preventivo.

- Potenciación de la competencia de los puertos.

- Refuerzo de la presencia de España en organismos internacionales del sector transporte.

- Creación de la Agencia Estatal de Seguridad del Transporte Terrestre.

## **USO EFICIENTE DEL TRANSPORTE**

El programa de gestión y prestación de servicios persigue promover un uso eficiente del transporte, con un mejor aprovechamiento de la red existente y una potenciación de la intermodalidad para ser más sostenibles, siendo las principales actuaciones:

- Racionalización de la oferta de servicios ferroviarios y análisis de líneas deficitarias al objeto de optimizar los recursos.
- Definición de un nuevo modelo de gestión de servicios ferroviarios de mercancías.
- Nuevas condiciones para las concesiones de los servicios de transporte por carretera.
- Nuevo modelo de gestión aeroportuaria y de navegación aérea.
- Nueva cultura en el modelo de gestión portuaria.
- Apoyo a la internacionalización de las empresas españolas.
- Nuevo modelo de gestión de las terminales de mercancías ferroviarias e intermodales.
- Creación del Observatorio del Transporte Creación del Portal del Transporte.
- En consonancia con la cartera de servicios ofrecida desde los poderes públicos, se establecerá asimismo la carta de derechos de los usuarios del transporte

## **ACTUACIÓN INVERSORA**

Las iniciativas de inversión tienen por objeto completar los grandes ejes estructurales y los itinerarios de la red, el refuerzo de las conexiones intermodales y la dotación de determinadas infraestructuras estratégicas, como las conexiones transfronterizas.

En la planificación, se tendrá presente en las inversiones un enfoque intermodal y se incorporarán mecanismos de análisis coste-beneficio y previsiones de rentabilidad económica, financiera y social.

En el transporte por carretera las actuaciones se centrarán en: conservación y mantenimiento viario, mejora de la seguridad vial, acondicionamientos, mejora de la capacidad y nuevas variantes de población.

Además se establece un subprograma de nueva infraestructura, cuyas actuaciones se centran en la finalización de los itinerarios ya empezados con el objetivo de cerrar o mejorar el mallado de la red a nivel radial y transversal y en la ejecución de los Corredores de la Red Transeuropea de Transporte, incluyendo la ejecución de accesos viarios a puertos.

En transporte ferroviario, los objetivos específicos serán mejorar la red convencional, potenciar el transporte ferroviario de mercancías, completar la red ferroviaria de alta velocidad y mejorar la red de Cercanías.

En el caso de la red de alta velocidad, el principal objetivo es la reducción de los tiempos de viaje, integrándose y complementándose con la red convencional, consiguiendo un incremento del uso de la red y una mejor cohesión territorial.

En el transporte aéreo las iniciativas en materia de inversión se basa en el ajuste de las condiciones operativas y de capacidad derivadas de las necesidades del sector. En los aeropuertos se buscará obtener el máximo rendimiento de la red.

En el modo de transporte marítimo, la actuación inversora incluye inversiones en salvamento marítimo y lucha contra la contaminación, y las inversiones en infraestructuras portuarias.

## **PLAN DE VIENDA**

*En materia de vivienda, el PITVI tiene por objeto potenciar la rehabilitación, a fin de mejorar y conservar el patrimonio residencial español, especialmente las viviendas con más antigüedad, y el alquiler, introduciendo, en este caso, medidas que permitan aumentar su participación en el conjunto del mercado.*

*El plan también persigue mejorar la calidad y sostenibilidad de la edificación y del urbanismo.*

*Junto a ello, el PITVI prevé colaborar con otras administraciones para la rehabilitación y conservación del patrimonio arquitectónico e histórico-artístico mediante proyectos y obras que promuevan su puesta en valor.*

*Dentro de las actuaciones previstas en este ámbito destaca la elaboración de un proyecto de ley sobre rehabilitación, regeneración y renovación urbanas que elimine las trabas actualmente existentes, fomente la calidad y sostenibilidad de la edificación y del suelo, en consonancia con la regulación de la Unión Europea, y ofrezca un marco normativo seguro e idóneo para la reconversión y reactivación del sector de la construcción.*

*Otro de los planes de actuación es la Ley de medidas de flexibilización y fomento del mercado de alquiler de viviendas. El texto refuerza la libertad de pactos entre las partes, garantizando un equilibrio de derechos y deberes entre arrendador y arrendatario, reduce el tiempo de prórroga obligatoria y el de comunicación del desistimiento del arrendatario, al tiempo que mejora la seguridad jurídica y la regulación del proceso de desahucio e incorpora medidas de carácter fiscal para incentivar el mercado de alquiler.*

*También se incorporará la reforma de la Ley de Ordenación de la Edificación, la actualización del Código Técnico de Edificación y una actualización de la normativa técnica.*

*El segundo grupo de actuaciones se refiere a programas de gestión y de inversión. Así, se desarrollará el Observatorio de la Vivienda y el Suelo como herramienta para conocer de forma adecuada el mercado de la vivienda y la situación de suelos clasificados y en desarrollo.*

*Asimismo, se articularán medidas específicas para la rehabilitación del parque de vivienda usada vacía dentro del nuevo Plan de Estatal de Vivienda y el fomento de la regeneración urbana y del alquiler.*

*También se reforzará el Sistema de Información Urbana (SIU) como instrumento de elaboración de las nuevas políticas urbanas desde una perspectiva integrada. En concreto, se integrará en el SIU la información sobre riesgos naturales, infraestructuras, indicadores de sostenibilidad ambiental y*

territorial, evolución del mercado de vivienda y del suelo y datos sobre certificación energética.

*En el ámbito de la conservación del patrimonio histórico-artístico, se mejorará el programa del 1% cultural, incrementando la dotación del mismo hasta el 1,5%, dentro de un criterio de corresponsabilidad entre administraciones y agentes, y se impulsará la rehabilitación, restauración y recuperación del patrimonio arquitectónico utilizando aquellos instrumentos administrativos y financieros disponibles.*

*Dentro de los programas correspondientes a ayudas públicas y subvenciones, se incluye la gestión del Plan Estatal Vigente y de compromisos anteriores, así como un nuevo plan estatal de vivienda, que entrará en vigor en 2013.*

## **MARCO ECONÓMICO FINANCIERO**

*En función de los escenarios de evolución macroeconómica en España hasta el año horizonte 2024, la suma total de inversiones contempladas en el PITVI, en relación al PIB, supone un porcentaje variable entre el 0,89% y el 0,94%. Con pocas diferencias entre escenarios, a las políticas de transporte se destina aproximadamente el 90% de estos recursos y el 10% aproximadamente a las de vivienda.*

*En el ámbito de infraestructuras y transporte, las inversiones se autofinanciarán de forma creciente mediante los recursos generados por las propias entidades por la prestación de sus servicios. Para ello, se reforzará su enfoque de mercado, de manera que puedan llegar a suponer hasta el 60% del esfuerzo inversor.*

*En el PITVI, la contribución del sector privado crecerá hasta representar el 16% de la inversión total en el periodo, lo que supondrá un incremento del 64% en relación con lo que se ha venido haciendo hasta ahora.*

*Se fomentará la aplicación de los modelos de colaboración Público-Privada (CPP) en proyectos que resulten atractivos por su rentabilidad y ampliando su aplicación a sectores donde no se han utilizado tradicionalmente.*

*Los fondos europeos constituirán también un elemento del modelo de financiación del plan. Tanto el FEDER como los recursos asociados con la Red Transeuropea de Transporte (CEF) aportarán financiación junto a los recursos del BEI y los nuevos instrumentos de financiación de infraestructuras (Project Bonds).*

Con la aprobación del PITVI, los trámites administrativos y estudios previos para realizar una infraestructura se han incrementado considerablemente. Ello implica que en el caso particular de las Autoridades Portuarias se hace necesario un estudio de viabilidad económico – financiera, el cual ya está siendo elaborado en los diferentes puertos en sus planes de empresa anuales, en colaboración con Puertos del Estado. Además es conveniente recordar que los puertos se autofinancian, por lo que no existe recurso económico alguno que provenga del Ministerio

## **2. Planes Estratégicos del Ministerio de Fomento.**

### **Aspectos ferroviarios:**

#### **E. Estratégica logística de España.**

*La logística se ocupa de todos los medios, métodos y actividades que intervienen en la cadena de aprovisionamiento y distribución. Por tanto, interviene en el diseño, implementación y control del flujo de materias primas, el inventario del proceso, los productos terminados y la información relacionada. Su objetivo no es otro que asegurar la eficiencia de este conjunto de procesos desde el punto de origen hasta el punto de consumo.*

*La incidencia directa que tiene la actividad logística en la producción y el comercio hace que tenga una enorme relevancia en la eficiencia y la competitividad del sistema productivo. Esta influencia deriva del sistema de enlace que conforma la cadena logística, englobando la conexión de materias primas, producción y mercados.*

*La globalización y la apertura de nuevos mercados en la economía mundial, junto con la deslocalización industrial y la creciente competitividad, han provocado un aumento de los flujos y distancias de transporte. Satisfacer de manera eficiente y sostenible las crecientes demandas de transporte asociadas a las diversas cadenas logísticas sólo es posible si se dispone de un sistema de transportes auténticamente multimodal, que permita a los agentes económicos acceder a una oferta integrada de transporte.*

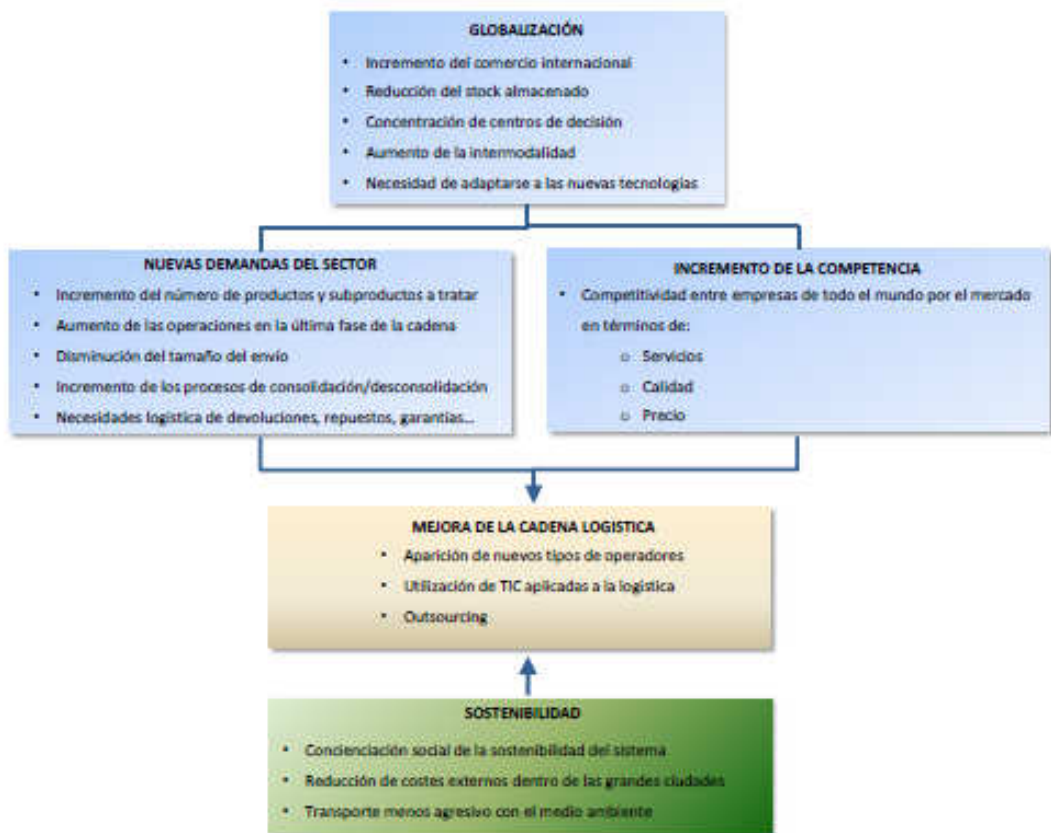


Imagen 16: Estrategia. Fuente Estratégica logística de España

Los cambios más relevantes que han tenido lugar en la industria y la logística en los últimos años se pueden agrupar en cuatro grandes grupos:

- *Implantación de sistemas de producción “pull demand”, en los que la demanda tira de la producción. Requieren una gran flexibilidad en los aprovisionamientos, reduciendo en gran medida la regularidad de los transportes. Por lo tanto, es crítico que el sector del transporte pueda responder de forma ágil a esta demanda discontinua.*
- *Internacionalización de la producción y de las cadenas logísticas. Tiene como consecuencia un aumento de la distancia de transporte. Debido a ello, los procesos de concentración de tráfico y centros de transporte toman especial importancia. Este hecho favorece la tendencia a subcontratar los servicios logísticos*

*a operadores especializados que puedan aprovechar las sinergias creadas entre los tráficos de distintas empresas.*

- *Necesidad de reducir costes fuera del proceso de producción por medio de estrategias como la reducción de stocks y almacenes, o la búsqueda de economías de escala, comúnmente conseguida subcontratando los servicios logísticos a un operador especializado.*
- *Aumento de la competitividad en base a una mayor calidad de servicio y tendencia del sector a centrarse en su negocio principal y externalizar las actividades de logística.*

*En este escenario, el operador logístico constituye una figura capaz de prestar el servicio de transporte y otros de importante valor dentro de la cadena de suministro, minimizando los costes totales al aprovechar las oportunidades que ofrecen los distintos modos, junto con las que aporta la ruptura de carga para dar valor añadido a la mercancía.*

*Uno de los grandes retos a los que se enfrenta el sector es la comodalidad. La correcta combinación de los modos de transporte es la clave para conseguir un transporte más eficiente y sostenible, de manera que cada modo de transporte se emplee en el eslabón de la cadena de transporte que permita optimizar la eficiencia de la cadena global.*

*Como respuesta a la necesidad de estudiar, analizar y mejorar la estrategia logística europea, en junio de 2012 se creó el High Level Group on Logistics (HLGL), dirigido por el Vice-Presidente de la Comisión Europea y Comisario de Transporte. Los principales objetivos del HLGL son:*

*a) Proporcionar una orientación estratégica sobre futuras medidas políticas con impacto en el sector logístico.*

*b) Asegurar un sólido apoyo y ofrecer recomendaciones procedentes del sector en relación a las medidas políticas orientadas a abordar aspectos de especial relevancia para el sector logístico, incluyendo la mejora del comportamiento ambiental, el uso de las tecnologías de la información (TIC) para facilitar los flujos de transporte en la UE y la eliminación de las barreras*

*que impiden o limitan el uso de los modos de transporte más eficientes en el transporte de mercancías.*

*En los últimos años la preocupación medioambiental ha cobrado una especial importancia dentro de nuestra sociedad, por lo que el sector de la logística está en constante búsqueda de un sistema de transporte más sostenible y respetuoso con el medio ambiente.*

## **CONTEXTO EUROPEO**

### **ORIENTACIONES COMUNITARIAS EN MATERIA DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE MULTIMODAL**

El Plan de acción para la logística del transporte de mercancías de 18 de octubre de 2007, recogido en la Comunicación de la Comisión 2007/607, es una de las diversas iniciativas políticas de la Comisión Europea para mejorar la eficiencia y la sostenibilidad del transporte de mercancías en la Unión Europea. Propone una serie de acciones para crear un marco que refuerce la cooperación y la coordinación en la política de transporte.

*Las acciones propuestas en dicho Plan comprenden la implantación de sistemas de transporte inteligente (ITS), la supervisión de la eficiencia en el transporte de mercancías, la simplificación de las cadenas de transporte, la homogeneización de las normas relativas al peso y las dimensiones de los vehículos en la UE, el impulso de los corredores verdes dentro de la Red Transeuropea de Transporte y una mayor integración entre la logística del transporte urbano e interurbano.*

*El 29 de noviembre de 2012, la Comisión Europea publicó el Libro Verde sobre un mercado integrado de los servicios de entrega para impulsar el comercio electrónico en la UE. En este libro se analiza la situación actual de los mercados de comercio electrónico y de los servicios de entrega en Europa y se estudian los requisitos para la creación de un mercado único de entrega. Así mismo, se examinan los principales desafíos de las distintas partes y se resaltan las oportunidades de mejorar el proceso de entrega en beneficio de*

ciudadanos y empresas, en particular de las pequeñas y medianas empresas (PYMES).

*El objetivo del programa Marco Polo fue el de reducir la congestión de las infraestructuras viarias y mejorar el impacto medioambiental del sistema de transporte, mediante el trasvase de una parte de las operaciones de transporte de mercancías por carretera al transporte marítimo de corta distancia, al ferrocarril y a las vías navegables interiores.*

*El primer programa Marco Polo de la Comunidad Europea, con un presupuesto de 115 millones de euros, entró en vigor en 2003 y se concluyó en 2006. Era continuación del programa PACT (Pilot Actions for Combine Transport) que finalizó en 2001 y seguía la línea de las principales conclusiones del Libro Blanco de la Comisión Europea de 2001.*

*El programa Marco Polo II para el periodo 2007-2013 incluyó nuevas disposiciones, contó con un presupuesto mayor (450 millones de €) y una cobertura geográfica más amplia. Se aplicó a las acciones que afectaban al territorio de al menos dos Estados miembros o al territorio de al menos un Estado miembro y el de un tercer país próximo.*

## POSICIONAMIENTO DE ESPAÑA EN EL SECTOR LOGÍSTICO EUROPEO

*España cuenta con unas magníficas condiciones para convertirse en un gran nodo logístico europeo. En efecto, si bien se sitúa en la periferia del continente, su privilegiada ubicación geográfica, tanto a nivel continental como insular, la convierte en una puerta de entrada idónea hacia Europa de las mercancías provenientes tanto del Norte de África como de América o Asia.*

*Además de esta excelente ubicación, España dispone de unas infraestructuras de transporte de primer nivel en todos los modos (carretera, ferrocarril, transporte marítimo y aéreo). Asimismo, la integración de buena parte de la red de transporte nacional en los grandes corredores de mercancías europeos e internacionales, facilitan y aseguran el transporte de las mercancías hacia el exterior.*

*España se ubica en una posición estratégica para poder aprovechar las grandes rutas marítimas de transporte de mercancías que dan la vuelta al mundo, las llamadas rutas Round the World que todas las navieras importantes (Maersk, MSC, CMA CGM, etc.) ofrecen entre sus servicios.*

*El Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) o Short Sea Shipping consiste en el movimiento de mercancías y viajeros por mar entre puertos situados en territorio de la Unión Europea o entre esos puertos y puertos situados en países no europeos con una línea de costa en los mares que rodean Europa. La posición geográfica de España, con numerosos puertos tanto en la fachada atlántica como mediterránea, permiten conexiones con números países de su entorno que aportan gran eficiencia a los flujos de mercancías.*

*Los principales países de destino del TMCD de carga rodada (Ro-Ro y Ro-Pax) de España son el Reino Unido, Marruecos y Argelia, con más de 10 líneas. Los principales puertos de destino del TMCD español son Tánger Med, Casablanca y Civitavecchia. En cuanto al TMCD de contenedores, destacan las más de 20 líneas de España con Italia, así como las más de 15 existentes con Marruecos y Francia. Los principales destinos de las líneas de TMCD españolas de contenedores son Felixstowe, Génova, Róterdam y Casablanca.*

*Según el Observatorio Estadístico del Transporte Marítimo de Corta Distancia en España, existen dos tipos especiales de servicios de TMCD:*

- TMCD Alternativo a la Carretera: en esta categoría se incluyen los servicios marítimos de contenedor o rodados en los que existe una alternativa de transporte terrestre. Se han excluido, por tanto, de dicha categoría los tráficos entre España y países o archipiélagos no accesibles por vía terrestre, así como los de graneles y vehículos.*
- Autopistas del Mar (AdM): servicios de TMCD Alternativos a la Carretera que cumplen ciertos criterios de selección, esto es, una frecuencia mínima de 3 salidas semanales y 3 escalas en diferentes puertos como máximo, y que son prestados en los*

*corredores de Autopistas del Mar de la Red Transeuropea de Transporte en los que España está presente.*

*De este modo, las Autopistas del Mar son un subconjunto de los servicios de TMCD alternativo a la Carretera y a su vez éstos son un subconjunto de los servicios totales de TCMCD.*

*La Red Transeuropea de Transporte (Trans-European Transport Network) es un conjunto de redes declaradas prioritarias de transporte pensadas para facilitar la comunicación de personas y mercancías a través de la Unión Europea. A lo largo del territorio español discurren varios corredores que se engloban dentro de esta red de transporte internacional, tanto por ferrocarril como por carretera. Además, en España están planificados otros corredores a nivel europeo diseñados para optimizar la eficiencia medioambiental (proyecto SuperGreen de la Comisión Europea) y la logística de mercancías (red EuroCarex).*

*Por todo ello, si el sector logístico español consigue aprovechar todas estas ventajas puede convertir al país en la gran Plataforma Logística del Sur de Europa y en punto de concentración y manipulación de los tráficos internacionales de mercancías, llevando a cabo las actividades logísticas principales y otras de importante valor añadido tales como etiquetado, embalaje, consolidación y desconsolidación de carga, etc.*

### **Regulación del transporte marítimo de mercancías**

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, Puertos del Estado, órgano dependiente del Ministerio de Fomento, tiene atribuidas las funciones de coordinar y supervisar las actuaciones de los diferentes órganos de la Administración General del Estado con competencias en materia de intermodalidad, logística y transporte que se refieran a los Puertos de Interés General.

En particular, Puertos del Estado participa en los convenios de conexión ferropuertuaria entre las Autoridades Portuarias y ADIF, para su aprobación por el Ministerio de Fomento, y coordina su aplicación y seguimiento. Las Autoridades Portuarias son los administradores de la infraestructura ferroviaria dentro de la red ferroviaria de su titularidad.

La prestación de los servicios portuarios puede ser realizada directamente por las Autoridades Portuarias o mediante gestión indirecta por cualquier procedimiento reconocido en la ley. Corresponde a Puertos del Estado promover la competencia en el conjunto del sistema portuario y a las Autoridades Portuarias en sus propios ámbitos territorial y funcional. Se reconoce la libertad de acceso a la prestación de servicios en los Puertos de Interés General.

De conformidad con lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario, la conexión de las infraestructuras ferroviarias con la Red Ferroviaria de Interés General estará regulada por un convenio en el que se establecerán las obligaciones y derechos de cada una de las partes. Este convenio, que afecta a los Puertos de Interés General, se celebrará conjuntamente por la Autoridad Portuaria correspondiente y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, previa autorización del Ministerio de Fomento. En el referido convenio se recogen aspectos de la red y las reglas que habrá de respetar el administrador de infraestructuras ferroviarias para la adjudicación de la capacidad de las infraestructuras ferroviarias existentes en el ámbito de los Puertos de Interés General.

Las terminales ferropuertuarias son aquellas terminales ferroviarias situadas en los puertos a los que dan servicio, formando así un complejo ferropuertuario.

Los convenios de conexión entre las respectivas Autoridades Portuarias y ADIF regulan la conexión ferroviaria de los puertos con el resto de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG). Sin embargo, no todos los puertos españoles con conexión ferroviaria tienen firmado este convenio, lo que no impide que se realicen tráficlos en ellos.

En la figura siguiente se muestran los Puertos de Interés General según dispongan de conexión ferroviaria a la RFIG y de convenios de conexión en agosto de 2013. Se puede observar lo siguiente:

- Diecisiete disponen de conexión ferroviaria a la RFIG y convenio de conexión.
- Cuatro disponen de conexión ferroviaria a la RFIG, pero no convenio de conexión.
- Cuatro no disponen de conexión ferroviaria a la RFIG, que son los de Motril, Almería, San Cibrao y Sagunto.



Imagen 17: Estrategia. Fuente Estrategia logística de España

Es destacable la infraestructura ferroviaria del Puerto de Barcelona, que además de disponer de vías de ferrocarril en la práctica totalidad de sus muelles, está inmerso en la renovación de su red interna para adaptarla al ancho UIC y extender la longitud de sus vías para trenes de 750 m, especialmente las terminales de contenedores. El Puerto de Valencia, aunque

en un grado de desarrollo inferior, está igualmente en fase de adaptación de su red interior a estándares europeos (ancho UIC, 750 m).

Existen además una serie de puertos con una infraestructura ferroviaria adecuada al tipo de tráfico que realizan, siendo el caso de Gijón, Bilbao, Tarragona y Huelva, entre otros.

Sin embargo, se detectan debilidades en las infraestructuras ferroviarias de los puertos, entre las que destacan la escasa longitud de las vías de ferrocarril, al ser el suelo generalmente no concesionable y destinar la Autoridad Portuaria la mayor parte de su superficie a concesiones o autorizaciones que les aportan ingresos por la tasa de ocupación.

## **2. Planes Estratégicos del Ministerio de Fomento.**

### **Aspectos ferroviarios:**

#### **F. Plan estratégico de subvenciones del Ministerio de Fomento**

*Al Ministerio de Fomento le corresponde, dentro del ámbito de competencias de la Administración General del Estado, proponer y ejecutar la política del Gobierno, así como planificar y programar inversiones, en materia de:*

- *Infraestructuras de transporte terrestre, aéreo y marítimo.*
- *Control, ordenación y regulación administrativa de los servicios de transporte correspondientes.*
- *Acceso a la vivienda, edificación, urbanismo, suelo y arquitectura.*
- *Ordenación normativa de los servicios postales y telegráficos.*
- *Astronomía, geodesia, geofísica y cartografía.*

*El Ministerio de Fomento también tiene entre sus competencias la ordenación general del transporte terrestre, marítimo y aéreo de competencia estatal, persiguiendo como objetivos el velar por los máximos niveles de seguridad en todos los modos de transporte, incrementar la eficiencia y competitividad del sector, fomentar la movilidad sostenible y asegurar la movilidad y conectividad de personas y mercancías en todo el territorio nacional, contribuyendo así a garantizar la cohesión social y territorial de España.*

*El Ministerio de Fomento destina importantes cantidades de fondos públicos a garantizar la conectividad de los distintos territorios, así como asegurar la movilidad de viajeros y mercancías. A este fin van dirigidos varias de las subvenciones incluidas en el presente Plan, como son:*

- *las subvenciones al transporte de los residentes no peninsulares, tanto en transporte marítimo y aéreo.*
- *las ayudas al transporte a las familias numerosas*

- Y las subvenciones al transporte de mercancías de los territorios no peninsulares.

La nueva edición del Plan Estratégico de Subvenciones 2018-2021 del Ministerio de Fomento mantiene muchas de las líneas de subvenciones que ya se recogían en el anterior Plan Estratégico, aunque en algunas de ellas se han modificado las cuantías, los importes, los procedimientos de concesión, la justificación, etc., todo ello a la vista de la experiencia adquirida y los resultados obtenidos durante los últimos ejercicios.

En la descripción de cada una de las subvenciones contenidas en este II Plan se recoge un apartado inicial en el que se hace una breve referencia a sus antecedentes o una evaluación de los resultados obtenidos en los últimos ejercicios.

En total, el Plan Estratégico de Subvenciones 2018-2021 del Ministerio de Fomento recoge 96 líneas de subvenciones. El crédito total estimado que en 2018 se destinará al abono de todas estas subvenciones ascenderá a 1.500 millones de euros.

Por lo que respecta a las características generales del nuevo PES 2018-2021, en primer lugar, se introduce un cambio en los Objetivos Estratégicos que se formularon en el anterior PES, ampliando en uno su número (pasan de 4 a 5). Pese a que las competencias del Ministerio de Fomento y los objetivos de sus políticas públicas son similares, se ha querido prestar una atención especial a la política de vivienda a la que se dedica en exclusiva uno de los Objetivos definidos y al fomento de la igualdad de trato entre hombres y mujeres que constituye uno de los ejes de evaluación más destacados al estar presente tanto en los indicadores estratégicos como en los específicos definidos en cada una de las líneas de subvención incluidas en el Plan.

Además, y de conformidad con lo establecido en artículo 8 de Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones y en el artículo 12 de su Reglamento de desarrollo (RLGS), junto a los objetivos estratégicos se han añadido unos objetivos intermedios para cada una de las subvenciones que se recogen en el Plan. Con ellos, se pretende identificar los ámbitos de la acción

*pública en los que se quiere incidir a través de las líneas de ayuda incluidas en el Plan. Estos objetivos intermedios son los siguientes:*

- *Promover la cohesión territorial*
- *Favorecer la movilidad*
- *Incrementar la seguridad*
- *Favorecer la cohesión social*
- *Potenciar el fomento de la competitividad*
- *Incentivar el fomento de la innovación*
- *Mejorar la sostenibilidad ambiental*
- *Reforzar la participación institucional*
- *Promover el acceso a la vivienda*
- *Enriquecer el patrimonio cultural*
- *Fomentar la información geográfica*

*Reformulados su definición y número, los objetivos estratégicos del Plan Estratégico de Subvenciones 2018-2021 del Ministerio de Fomento son los siguientes:*

*OBJETIVO ESTRATÉGICO 1: Fomentar un sistema de transporte orientado a mejorar la movilidad de los ciudadanos y la competitividad de nuestra economía.*

*OBJETIVO ESTRATÉGICO 2: Potenciar la creación y el uso de una red de infraestructuras moderna y eficiente al servicio de los ciudadanos, especialmente orientada al fomento de la cohesión territorial y social de España.*

*OBJETIVO ESTRATÉGICO 3: Procurar una política de vivienda orientada a garantizar el derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada a las personas que más lo necesiten, al tiempo que se contribuye a la consolidación de un desarrollo económico sostenible.*

*OBJETIVO ESTRATÉGICO 4: Impulsar la conservación del Patrimonio Histórico-Artístico y Cultural de España y apoyar la arquitectura española sobre*

*las bases de la excelencia, el respeto por el medio ambiente y la búsqueda de la eficiencia en la solución del problema habitacional.*

*OBJETIVO ESTRATÉGICO 5: Apoyar, entre otros aspectos, la formación de los profesionales y la investigación en los ámbitos de competencia del Ministerio.*

Se prevé establecer un sistema de ayudas para incentivar el uso del ferrocarril en el transporte de mercancías. El importe de dichas ayudas podrá ser de hasta 50% de los costes externos evitados por el ferrocarril de mercancías, con el límite del 30% de los costes totales del sistema.

### **3. La Ley 39/2003 de 17 de noviembre del Sector Ferroviario. Modificaciones de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario**

*La Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del sector ferroviario, ha impulsado una reordenación completa del transporte por ferrocarril de competencia estatal y ha sentado las bases que han facilitado la apertura gradual del mercado en este modo de transporte y la aparición en él de nuevos operadores, con el objetivo último de convertir el ferrocarril en un modo de transporte competitivo. Para ello, incorporó al ordenamiento interno las normas comunitarias que integran el denominado primer paquete ferroviario: la Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, la Directiva 2001/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad.*

*El régimen legal que establece la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, se apoya en tres pilares. En primer lugar, la separación, orgánica y funcional, de las actividades de administración de la infraestructura y de explotación de los servicios de transporte ha conducido a la ruptura del monopolio estatal y de la unidad de explotación treninfraestructura que había imperado en nuestro país desde la mitad del siglo XX. Ello condujo a la reorganización de Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), hasta entonces operador exclusivo de transporte en la red ferroviaria estatal, con la segregación institucional de las áreas de gestión de la infraestructura y de operación del transporte y la creación de las entidades públicas empresariales Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y RENFE-Operadora, que ha servido de*

*base finalmente para la reestructuración del sector ferroviario estatal.*

*En segundo término, la ley puso en marcha un proceso de liberalización progresiva del transporte ferroviario, con aperturas sucesivas a la competencia: del transporte de mercancías inicialmente, del transporte internacional de viajeros a continuación y la recientemente iniciada del transporte interior de viajeros.*

*El tercer pilar de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, fue la creación de un órgano regulador, el Comité de Regulación Ferroviaria, al que se encomendaron funciones de supervisión y de resolución de los conflictos entre el administrador de infraestructuras ferroviarias y los operadores del mercado ferroviario, o de estos entre sí, para garantizar el correcto funcionamiento general del sistema. La Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, suprimió el Comité y atribuyó sus funciones al nuevo órgano regulador.*

*A lo largo de sus más de diez años de vigencia, la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, ha experimentado, sin embargo, numerosos retoques y modificaciones parciales con las que se ha pretendido dar respuesta a necesidades específicas surgidas en el sector ferroviario. Así ha ocurrido, por ejemplo, con la liberalización del transporte internacional de viajeros en cumplimiento de la Directiva 2007/58/CE del Parlamento y del Consejo de 23 de octubre de 2007 por la que se modifican la Directiva 91/440/CEE del Consejo, y la Directiva 2001/14/CE, con la regulación de la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares en la Red Ferroviaria de Interés General y en las zonas de servicio ferroviario, con el reconocimiento de un ámbito de independencia funcional del Comité de Regulación Ferroviaria, con la anticipación de la apertura del mercado interior del transporte de viajeros, con la supresión del organismo Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE), con el cumplimiento de la sentencia 245/2012, de 18 de diciembre de 2012, del Tribunal Constitucional, en relación con la determinación de las líneas integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, con la reestructuración de ADIF, con la regulación del procedimiento*

*para establecer, modificar y actualizar los cánones ferroviarios de conformidad con la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 28 de febrero de 2013, con el establecimiento de un régimen de asistencia a las víctimas de accidentes de transporte ferroviario de competencia estatal o con la regulación en sede legal del procedimiento de investigación técnica de accidentes e incidentes ferroviarios. Todas estas cuestiones han dado lugar a sucesivas reformas de preceptos concretos de la ley que, por su importancia cuantitativa y cualitativa, amenazan con debilitar la necesaria homogeneidad del régimen legal del transporte ferroviario.*

*A su vez, la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, ha simplificado y aclarado el marco normativo comunitario del transporte por ferrocarril, refundiendo en un único texto las directivas integrantes del primer paquete ferroviario. Pero, además de esta finalidad de depuración y mejora de la legislación, la directiva ha modificado también bastantes preceptos de las directivas e introducido disposiciones nuevas que obedecen a nuevos requerimientos del mercado ferroviario.*

*Las novedades que recoge la Directiva 2012/34/UE abarcan casi todos los ámbitos de la legislación ferroviaria; entre otros extremos, los relativos a la transparencia y sostenibilidad de la financiación de las infraestructuras ferroviarias y de la contabilidad de las empresas ferroviarias, la extensión del derecho de acceso de estas últimas a las infraestructuras de conexión con puertos e instalaciones de servicio, una nueva y más completa clasificación de los servicios relacionados con el ferrocarril, la obligación impuesta a los administradores de infraestructuras de adoptar programas de empresa que incluyan planes de inversión y financiación, el robustecimiento de la independencia y atribuciones de los organismos reguladores del mercado y el establecimiento de nuevas y más precisas reglas en la tarificación del acceso a la infraestructura ferroviaria.*

*Mediante esta ley se incorporan al ordenamiento español las nuevas normas contenidas en la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del*

Consejo de 21 de noviembre de 2012. Pese a que la ley mantiene un buen número de los preceptos de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, se ha optado, por razones de certeza y claridad y para facilitar la más correcta interpretación de sus mandatos, por unificar y concentrar en una nueva norma, que sustituirá íntegramente a la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, el régimen legal completo del modo de transporte por ferrocarril.

El título I de la ley recoge las disposiciones generales y determina el objeto y los fines de la misma.

El título II incluye las normas aplicables a la infraestructura ferroviaria y establece el régimen de su planificación, proyección y construcción. Se define el concepto de Red Ferroviaria de Interés General, sobre la que el Estado ejerce competencias plenas, y se regulan los procedimientos de inclusión y exclusión de infraestructuras en dicha red y la formación del catálogo de infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General.

El citado título regula también el régimen de administración de las infraestructuras ferroviarias, contemplando la coexistencia de una pluralidad de administradores de infraestructuras e imponiendo expresamente la sumisión a los mandatos de la ley de los administradores privados que en virtud de un contrato asuman la construcción y administración de una infraestructura ferroviaria.

Por lo que se refiere a las infraestructuras ferroviarias ubicadas en puertos de interés general, conectadas con la Red Ferroviaria de Interés General, dichas infraestructuras tienen, básicamente, la consideración de instalaciones de servicio, por lo que las Autoridades Portuarias únicamente ejercerán respecto de las mismas algunas de las funciones propias del administrador de infraestructuras ferroviarias, con las especialidades que se prevén en esta ley.

El título II incorpora otras novedades igualmente dignas de mención. Se impone al Ministerio de Fomento la obligación de aprobar, con una amplia participación de las instituciones y agentes implicados, y de publicar una estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la

*infraestructura ferroviaria de competencia estatal, que ha de desarrollarse con un horizonte temporal no inferior a cinco años, y se determina el régimen de construcción de obras ferroviarias, con la previsión de contratos de colaboración entre el sector público y el sector privado de una vigencia máxima de cuarenta años.*

*El título III está dedicado a las instalaciones de servicio y la prestación en ellas de servicios a las empresas ferroviarias. Se amplía notablemente la relación de instalaciones reguladas, se previene el acceso no discriminatorio a las mismas de todos los operadores, se clasifican con arreglo a lo dispuesto en la Directiva 2012/34/UE los distintos tipos de servicios y se extiende el régimen de autoprestación de servicios por las empresas ferroviarias. Estas medidas deberán permitir a las empresas, en última instancia, ofrecer mejores servicios a sus clientes.*

*El título IV de la ley, reconociendo la importancia estratégica del transporte así como las ventajas medioambientales del transporte ferroviario, parte de la consideración de dicho modo como un servicio de interés general y esencial para la comunidad que se presta en régimen de libre competencia, sin otras excepciones que las expresamente previstas en la ley por razones de servicio público.*

*En este concreto campo, la ley presenta importantes novedades. Se prevé que el Consejo de Ministros pueda declarar, de oficio o a instancia de las comunidades autónomas o de las corporaciones locales, que los servicios de competencia estatal, cuya oferta sea insuficiente o no cumpla unas condiciones mínimas de frecuencia, calidad o precio, queden sujetos al cumplimiento de obligaciones de servicio público. La declaración implica que los servicios se prestarán por una sola empresa que deberá asegurar su continuidad y se arbitran diferentes opciones para compensar económicamente tales obligaciones: mediante la explotación de los servicios en régimen de exclusividad o mediante subvención. En caso de que las obligaciones de servicio público se impongan a iniciativa de las comunidades autónomas o de las corporaciones locales, éstas serán responsables de su financiación. Se*

*atribuye al Ministerio de Fomento una función de garantía consistente en dictaminar, de oficio o a requerimiento de las partes interesadas y con carácter vinculante, si el equilibrio económico de las condiciones impuestas para la prestación de las obligaciones de servicio público en una línea o en un servicio ferroviario se ve afectado por la concurrencia de servicios comerciales coincidentes; si el Ministerio de Fomento resuelve que se menoscaba el equilibrio económico, los servicios comerciales serán limitados. En el caso de servicios comerciales correspondientes a tráficos internacionales la función anterior corresponde a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia de acuerdo con la normativa comunitaria.*

*La ley adapta la regulación de los derechos de los usuarios a la normativa establecida, con carácter uniforme para toda la Unión Europea, en el Reglamento (CE) 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril, y recoge el derecho a una asistencia integral para los afectados por accidentes ferroviarios. El título IV recoge, por lo demás, dos medidas adicionales: se imponen a los operadores ferroviarios obligaciones de información a las autoridades responsables del transporte ferroviario para garantizar la transparencia del mercado liberalizado y se habilita al Ministerio de Fomento para establecer condiciones generales o contratos tipo para las distintas clases de servicios destinadas a asegurar unos estándares mínimos de calidad.*

*La ley dedica el título V a la seguridad ferroviaria, dotando de valor de ley a disposiciones que recogidas anteriormente en normas reglamentarias y ordenando sistemáticamente otras incorporadas mediante el Real Decreto-ley 1/2014, de 24 de enero, de reforma en materia de infraestructuras y transporte, y otras medidas económicas. En el título V se relacionan todos los componentes que integran la seguridad en la circulación ferroviaria, se definen las atribuciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, configurada como la autoridad nacional responsable de la seguridad ferroviaria, y se regula el régimen de seguridad aplicable a cada uno de los elementos y agentes del*

sistema ferroviario.

*El título V incluye también un capítulo relativo a la investigación de accidentes e incidentes ferroviarios en el que se establece la obligación de investigar técnicamente todos los accidentes ferroviarios graves que se produzcan en la Red Ferroviaria de Interés General así como los demás accidentes e incidentes que el órgano responsable de la investigación, la Comisión de investigación de accidentes ferroviarios estime pertinente investigar. Se otorga a la Comisión plena independencia funcional, se regula su composición y la intervención del Congreso de los Diputados en el nombramiento de sus miembros.*

*El título VI de la ley regula el régimen económico y tributario del sector ferroviario tratando de alcanzar el equilibrio entre la viabilidad económica del sistema y el fomento del transporte ferroviario. Se persigue incentivar la mejora del funcionamiento de la red, la reducción de perturbaciones, la optimización del uso de la infraestructura y la disminución de los costes de su puesta a disposición.*

*La nueva estructura legal de los cánones ferroviarios que se arbitra es más sencilla y estimuladora del tráfico que la precedente. Se suprime la modalidad de canon de acceso, en el canon por utilización de las líneas ferroviarias, que constituía una barrera a la entrada de nuevos operadores al mercado, se implantan nuevos criterios de clasificación de líneas con el fin de vincular el canon ferroviario a la rentabilidad potencial del mercado y se hace especial hincapié en la regulación de bonificaciones y descuentos sobre la cuantía del canon a abonar por los operadores para fomentar el desarrollo de los servicios ferroviarios y la explotación más eficaz de las líneas.*

*Se modifica notablemente, asimismo, la estructura del canon por utilización de las instalaciones de servicio y se revisa el régimen tarifario por la prestación de servicios, avanzando en el libre acceso a las actividades de servicios sin comprometer la sostenibilidad de la infraestructura ferroviaria. Se modifican y amplían, finalmente, los criterios de clasificación de las estaciones de transporte de viajeros a fin de tomar en consideración la capacidad*

*económica de los servicios asociados para la determinación de la cuantía del canon.*

*Con relación a las restantes tasas, las principales novedades de la ley consisten en la eliminación de la tasa por seguridad en el transporte ferroviario y la creación de la tasa por la prestación de servicios y realización de actividades en materia de seguridad ferroviaria, cuyo importe se destinará a financiar las actividades realizadas por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.*

*El régimen sancionador y de inspección se recoge en el título VII. La regulación persigue reforzar el principio de legalidad con una tipificación más precisa y sistemática de las infracciones y una mayor graduación de las sanciones. Se distribuye la potestad sancionadora entre la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria para las infracciones que afectan a la seguridad ferroviaria, el Ministerio de Fomento para las que vulneran las reglas del transporte y la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia para corregir el incumplimiento de sus decisiones.*

*La ley se cierra con diecisiete disposiciones adicionales, ocho disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y seis disposiciones finales. La disposición transitoria primera establece un sistema provisional de apertura progresiva del mercado interior de transporte ferroviario de viajeros, en el que el acceso de los nuevos operadores se llevará a cabo mediante de la obtención, a través de un procedimiento de licitación pública, de títulos habilitantes para cada línea o grupo de líneas. La disposición final primera modifica la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, para integrar en ella las nuevas competencias y la modificación de las reglas de funcionamiento de los organismos reguladores del mercado ferroviario recogidas en la Directiva 2012/34/UE.*

En el apartado 5 del presente Trabajo Final de Master se analizará la aplicación de la Ley del Sector Ferroviario, especialmente el Capítulo VIII del Título II dedicado a las "infraestructuras ferroviarias en los puertos y

aeropuertos de interés general", y a la disposición Adicional Séptima "aplicación del régimen previsto para los puertos de interés general".

## **4. Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario**

*La Ley 39/2003<sup>1</sup>, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, regula en el Título II las infraestructuras ferroviarias, en el Título III la prestación de los servicios ferroviarios adicionales, complementarios y auxiliares, en el Título IV el transporte ferroviario, en el Título VI la Administración ferroviaria y el Comité de Regulación Ferroviaria y en el Título VII el régimen de inspección.*

*Con el fin de desarrollar la regulación citada en el párrafo anterior, y al amparo de lo dispuesto en la disposición final primera de la Ley del Sector Ferroviario que habilita al Gobierno para dictar las disposiciones precisas para el desarrollo y cumplimiento de la Ley, se aprueba, mediante el presente Real Decreto, el Reglamento del Sector Ferroviario.*

*El Reglamento se estructura en un Título Preliminar, que establece su objeto, y seis Títulos que regulan, respectivamente, las infraestructuras ferroviarias, los servicios adicionales, complementarios y auxiliares, los servicios de transporte ferroviario, los servicios de inspección, el Registro Especial Ferroviario y el Comité de Regulación Ferroviaria.*

*El Título I, sobre las infraestructuras ferroviarias, se divide, a su vez, en siete Capítulos que recogen todos los aspectos relativos a la planificación, el proyecto y la construcción, las limitaciones a la propiedad, la administración de las infraestructuras ferroviarias, el acceso a ellas, el régimen de las infraestructuras ferroviarias existentes en los puertos y aeropuertos de interés general y el de las de titularidad privada. Cada uno de estos Capítulos, a su*

---

<sup>1</sup> Téngase en cuenta que todas las referencias a la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario contenidas en el presente Real Decreto, deberán entenderse hechas a los preceptos que corresponda de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, según establece la disposición adicional única del Real Decreto 271/2018, de 11 de mayo.

vez, se hallan subdivididos en Secciones y, en algunos casos, éstas lo hacen en Subsecciones.

*El Título II regula el régimen jurídico aplicable a los servicios adicionales, complementarios y auxiliares.*

*El Título III, sobre los servicios de transporte ferroviario, comprende seis Capítulos que regulan el régimen aplicable a las empresas ferroviarias y a otros candidatos distintos de éstas, la prestación de los servicios de transporte ferroviario, ya sean de viajeros, de mercancías o servicios declarados de interés público, los derechos de los usuarios, el libro de reclamaciones, el régimen de seguridad y la investigación de accidentes. Al igual que en el Título anterior, los Capítulos se dividen en Secciones y, en algunos casos, éstas lo hacen en Subsecciones.*

*El Título IV establece la ordenación de los servicios de inspección.*

*El Título V desarrolla todo el régimen aplicable al Registro Especial Ferroviario.*

*Finalmente, el Título VI determina la regulación del Comité de Regulación Ferroviaria. Los cuatro Capítulos que integran este Título establecen todo lo relativo a la estructura, el objeto, las funciones y el personal de este nuevo órgano.*

*El Reglamento del Sector Ferroviario incorpora, asimismo, en su anexo, el modelo oficial de libro de reclamaciones.*

El Reglamenteo finaliza con 14 disposiciones adicionales, 7 transitorias, 1 derogatoria y 3 finales.

En el apartado 5 del presente Trabajo Final de Master se analizará la aplicación del Reglamento del Sector ferroviario a los Puertos de Interés General, siendo de vital importancia el Capítulo VI del Título I dedicado a las "infraestructuras ferroviarias en los puertos y aeropuertos de interés general".

## **5. APLICACIÓN DE LA LEY DEL SECTOR FERROVIARIO Y SU REGLAMENTO A LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL DEL ESTADO**

### **a. Administrador de Infraestructuras.**

*El título II de la Ley del Sector Ferroviario se incluye las normas aplicables a la infraestructura ferroviaria y establece el régimen de su planificación, proyección y construcción. Se define el concepto de Red Ferroviaria de Interés General, sobre la que el Estado ejerce competencias plenas, y se regulan los procedimientos de inclusión y exclusión de infraestructuras en dicha red y la formación del catálogo de infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General.*

*El citado título regula también el régimen de administración de las infraestructuras ferroviarias, contemplando la coexistencia de una pluralidad de administradores de infraestructuras e imponiendo expresamente la sumisión a los mandatos de la ley de los administradores privados que en virtud de un contrato asuman la construcción y administración de una infraestructura ferroviaria.*

*Por lo que se refiere a las infraestructuras ferroviarias ubicadas en puertos de interés general, conectadas con la Red Ferroviaria de Interés General, dichas infraestructuras tienen, básicamente, la consideración de instalaciones de servicio, por lo que las Autoridades Portuarias únicamente ejercerán respecto de las mismas algunas de las funciones propias del administrador de infraestructuras ferroviarias, con las especialidades que se prevén en esta ley.*

### **b. Patrimonio de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias.**

Según el artículo 27 de la Ley del sector Ferroviario

1. Los administradores generales de infraestructuras ferroviarias tendrán, para el cumplimiento de sus fines, un patrimonio propio, distinto del de la Administración General del Estado, integrado por el conjunto de bienes, derechos y obligaciones de los que sean titulares.

Son de titularidad de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias las infraestructuras ferroviarias pertenecientes a la Red Ferroviaria de Interés General, según la distribución que se realice mediante orden del Ministro de Fomento, así como los bienes y derechos que se le asignen por ley o reglamento, los que adquiera o construya con sus propios recursos.

No será de aplicación lo dispuesto en el párrafo anterior en relación con las infraestructuras ferroviarias ubicadas en la zona de servicio de los puertos de interés general.

2. Los administradores generales de infraestructuras ferroviarias podrán ejercer, en cualquier momento, respecto de los bienes de dominio público de su titularidad las facultades de administración, defensa, policía, investigación, deslinde y recuperación posesoria que otorga a la Administración General del Estado la legislación sobre el patrimonio de las administraciones públicas.

Igualmente, les corresponderá establecer el régimen de uso de los bienes de dominio público de su titularidad y otorgar las autorizaciones y demás títulos que permitan su utilización por terceros.

Los puertos tienen escasa de personal laboral por lo que las nuevas funciones les es difícil de cumplir, pero con el personal disponible tienen que estar en la operativa portuaria, ejercer de policía administrativa, controlar el dominio público, etc.

3. Son de dominio público todas las líneas ferroviarias, los terrenos por ellas ocupados y las instalaciones que se encuentren situadas

íntegramente en la zona de dominio público.

Los administradores generales de infraestructuras ferroviarias podrán desafectar los bienes de dominio público de su titularidad de que resulten innecesarios para la prestación de los servicios de interés general y esenciales para la comunidad.

Esta desafectación se llevará a efecto por los órganos competentes de los administradores generales de infraestructuras ferroviarias de acuerdo con sus estatutos, tras la correspondiente declaración de innecesariedad, previo informe preceptivo del Ministerio de Fomento, y determinará la incorporación de los bienes desafectados a su patrimonio propio.

Los bienes desafectados podrán ser objeto de enajenación o permuta siempre que se hubieren cumplido los requisitos establecidos en la legislación de expropiación forzosa para la reversión.

Para desafectar terrenos y/o modificar su uso, la Autoridad portuaria dispone de un Plan urbanístico que se denomina Plan de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP). Es un plan a largo plazo con una tramitación compleja, lo que no permite actuaciones a corto plazo.

### **c. Infraestructuras ferroviarias en los puertos y aeropuertos de interés general.**

El capítulo VIII del título II de La Ley del Sector Ferroviario está dedicado a las Infraestructuras ferroviarias en los puertos y aeropuertos de interés general y en su artículo 39 enuncia:

*1. Las infraestructuras ferroviarias de titularidad de una autoridad portuaria que en cada momento existan en las zonas de servicio de los puertos de interés general y estén conectadas con la Red Ferroviaria de Interés General, formarán parte de ésta y se incorporarán al Catálogo de infraestructuras de la Red Ferroviaria de Interés General.*

Luego la red ferroviaria de los puertos es RFIG, lo que implica, entre otras cosas, que le es de aplicación el Reglamento de Circulación Ferroviaria.

*2. La Autoridad Portuaria ejercerá respecto de las infraestructuras ferroviarias a que se refiere el apartado anterior existentes en los puertos de interés general, y en los términos previstos en la disposición adicional séptima, las competencias que se atribuyen al administrador de infraestructuras ferroviarias en los párrafos a), b), c), d), e), f), i), j), m) y n) del apartado 1 del artículo 23.*

Se le atribuyen a los puertos funciones que no son de tráfico marítimo, debiendo tener importantes conocimientos ferroviarios para ejercer las funciones encomendadas.

*3. La conexión de las infraestructuras ferroviarias a las que se refiere el apartado anterior con el resto de la Red Ferroviaria de Interés General se recogerá en la declaración sobre la red y estará regulada por un convenio. El citado convenio se celebrará conjuntamente por la autoridad portuaria correspondiente, el administrador general de infraestructuras ferroviarias correspondiente y Puertos del Estado para cada puerto de interés general, previa autorización del Ministerio de Fomento, y en él se establecerán las obligaciones y derechos de cada una de las partes, con arreglo a los siguientes principios:*

*a) El administrador general de infraestructura y la Autoridad Portuaria establecerán, de acuerdo con las directrices que establezca el Ministerio de Fomento, las reglas para la conexión física y funcional de las infraestructuras ferroviarias administradas por cada entidad. A tal efecto en el convenio se definirán las líneas de conexión del puerto con el resto de la Red Ferroviaria de Interés General.*

*b) Las autoridades portuarias establecerán, respecto de los puertos de interés general y previo informe favorable de Puertos del Estado, las reglas para el diseño y la explotación de la red ferroviaria existente en*

*cada puerto, en cuanto no perturbe el adecuado funcionamiento del resto de la Red Ferroviaria de Interés General.*

*En el convenio se recogerán cualesquiera aspectos operativos de la red y las reglas que habrá de respetar el administrador de infraestructuras ferroviarias para la adjudicación de la capacidad de las infraestructuras ferroviarias existentes en el ámbito de los puertos de interés general.*

Lo reativo al Convenio al que se hace referencia se analizará en apartado 6 del presente Trabajo Fin de Master.

*4. A las infraestructuras ferroviarias existentes en los puertos que no pertenezcan a la Red Ferroviaria de Interés General, pero que estén conectadas o se pretendan conectar con la red gestionada por el administrador general de infraestructuras ferroviarias, se aplicarán las reglas acordadas por éste y la Autoridad Portuaria, que se podrán incorporar al convenio previsto en el apartado 3.*

*La conexión de las infraestructuras ferroviarias a las que se refiere el apartado 1 con otras redes que no formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se regulará en un convenio entre los titulares de ambas redes, previo informe favorable de Puertos del Estado.*

#### **d. La explotación de las instalaciones de servicio ubicadas en los puertos de interés general y la prestación de servicios complementarios y auxiliares.**

Según el artículo 46. De la Ley del sector Ferroviario

*1. La explotación de las instalaciones de servicio ubicadas en los puertos de interés general y la prestación de servicios complementarios y auxiliares en ellas se ajustarán a lo dispuesto en la legislación portuaria. A tal efecto los servicios básicos de acceso a la infraestructura y los servicios*

*complementarios y auxiliares tendrán la consideración de servicio general y servicios o actividades comerciales, respectivamente.*

*En cualquier caso, la explotación de dichas instalaciones y la prestación de tales servicios estarán sujetas a las reglas de transparencia y no discriminación establecidas en los artículos anteriores.*

*2. Los servicios a los que se refiere el artículo 20 podrán prestarse, en el ámbito de los puertos de interés general, por los administradores generales de infraestructuras ferroviarias u otras entidades públicas o privadas, previo acuerdo entre dicha entidad y la correspondiente autoridad portuaria.*

*3. Las condiciones económicas de explotación de las instalaciones de servicio en líneas que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y sean administradas por una entidad privada al amparo de lo previsto en el artículo 19.4 deberán recogerse en el contrato en el que se formalice la encomienda de administración.*

*El acceso a las instalaciones y la prestación de servicios en ellas estarán sujetos, en todo caso, a las reglas de transparencia y no discriminación reguladas en esta ley.*

Las instalaciones de servicio se regirán por la normativa portuaria y la prestación de los servicios básicos, complementario y auxiliares tendrán la consideración de servicio general y se cobrará por su prestación.

## **e. Seguridad ferroviaria**

Según el artículo 64 de la Ley del sector Ferroviario:

*1. La realización de las actividades ferroviarias en la Red Ferroviaria de Interés General estará sujeta a las normas de seguridad previstas en esta ley y en sus normas de desarrollo.*

*2. La seguridad en la circulación ferroviaria comprende los*

siguientes aspectos:

a) *El establecimiento de los objetivos y el seguimiento de los niveles de seguridad a través de indicadores.*

b) *El desarrollo del marco normativo en materia de seguridad, incluidos los métodos de seguridad, y el fomento y supervisión de su aplicación por los agentes del sistema ferroviario.*

c) *Los requisitos que han de cumplir los sistemas de gestión de la seguridad para la obtención del certificado de seguridad de las empresas ferroviarias y de la autorización de seguridad de los administradores de las infraestructuras ferroviarias.*

d) *Las condiciones para la autorización de la puesta en servicio del material rodante ferroviario, tanto del nuevo como del que haya sido modificado sustancialmente, así como las de su mantenimiento.*

e) *Las condiciones y requisitos para la autorización y puesta en servicio de todos los subsistemas de naturaleza estructural que componen el sistema ferroviario así como las condiciones para el adecuado funcionamiento de los subsistemas de naturaleza funcional.*

f) *El régimen de funcionamiento, desde el punto de vista de la seguridad, de las infraestructuras de la Red Ferroviaria de Interés General, incluidas las instalaciones de seguridad y los sistemas de señalización y gestión del tráfico, así como de su mantenimiento.*

g) *Las condiciones que deben cumplir los administradores de las infraestructuras ferroviarias, las empresas ferroviarias y el resto de agentes del sector en relación con sus regímenes de funcionamiento interno en materia de seguridad.*

h) *Los requisitos del personal que desempeñe funciones relacionadas con la seguridad en la circulación ferroviaria, incluidos los criterios para su habilitación.*

i) *El régimen de la investigación de accidentes e incidentes*

ferroviarios.

*4. La responsabilidad de la seguridad en la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General corresponde a los administradores de las infraestructuras ferroviarias y a las empresas ferroviarias que en ella operan.*

*Los administradores de infraestructuras ferroviarias y las empresas ferroviarias aplicarán las reglas y normas de seguridad y dispondrán de unos sistemas de gestión de la seguridad, adecuados a lo dispuesto en esta ley y sus disposiciones de desarrollo, que incluirán las medidas necesarias para la evaluación y control de los riesgos de la circulación ferroviaria y su seguimiento. Se responsabilizarán, igualmente, de la seguridad de la parte del sistema ferroviario que les afecta, incluido el suministro de material y la contratación de servicios, respecto a los usuarios, clientes, trabajadores, interesados y terceros.*

*Los administradores de infraestructuras ferroviarias y las empresas ferroviarias serán responsables, conforme a la legislación vigente, de la formación y cualificación de sus empleados y de aquellas otras personas que realicen para ellos un trabajo con posible afectación a la seguridad en la circulación.*

*6. Corresponde al Ministerio de Fomento establecer las condiciones técnicas sobre proyección, construcción, entrada en servicio y administración de las infraestructuras, y así como, respecto del material rodante que circule sobre ellas.*

Los puertos que estén conectados a la RFIG deben disponer de un sistema de gestión de la seguridad SGS, según se describe en el Real Decreto 810/2007, el cual cuenta con un manual y 12 procedimientos complejos de realizar por personal portuario.

Además, según el artículo 67.1 “Para ejercer las funciones de administración de la Red Ferroviaria de Interés General los administradores de infraestructuras ferroviarias deberán disponer de una

*autorización de seguridad*'. Desde Puertos del Estado se están teniendo reuniones con la AESF y ADIF para determinar si es necesario en el caso de los puertos de dicha autorización.

#### **f. Canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.**

El artículo 97 de la Ley del sector ferroviario enuncia:

*Constituye el hecho imponible del canon la utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, así como la prestación de servicios inherentes a dicha utilización, en las modalidades siguientes:*

*a) Canon por adjudicación de capacidad (Modalidad A): por el servicio de asignación de aquellas franjas horarias, definidas en la declaración sobre la red, a los correspondientes candidatos con el fin de que un tren pueda circular entre dos puntos durante un período de tiempo determinado.*

*b) Canon por utilización de las líneas ferroviarias (Modalidad B): por la acción y efecto de utilizar una línea ferroviaria.*

*c) Canon por utilización de las instalaciones de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción (Modalidad C): por la acción u efecto de utilizar las instalaciones de electrificación de una línea ferroviaria.*

A estos cánones se les puede aplicar bonificaciones.

A hora de ser facturados por los puertos son considerador servicios generales.

## **g. Aplicación del régimen previsto para los puertos de interés general.**

Según la Disposición adicional séptima:

1. *La planificación, construcción, modificación y ampliación de infraestructuras ferroviarias en los puertos de interés general se regirán por lo establecido en el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.*

2. *Las infraestructuras ferroviarias incluidas en la zona de servicio de los puertos de interés general se someterán, en cuanto a su incidencia sobre el planeamiento urbanístico, al régimen establecido en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, debiendo ser calificadas por los planes y demás instrumentos generales de ordenación urbanística, como sistema general portuario.*

Para la planificación será de aplicación la Ley de Puertos y no la del sector ferroviario.

3. Las determinaciones contenidas en el capítulo III del título II no serán de aplicación en la zona de servicio de los puertos de titularidad estatal. Los terrenos de la zona de servicio ocupados por las líneas u otras infraestructuras ferroviarias y los destinados al servicio de las mismas tendrán la naturaleza de dominio público portuario. La zona de protección y el límite de edificación solo serán de aplicación a los terrenos colindantes con la zona de servicio del puerto cuando, por no superar la distancia a la línea ferroviaria establecida en esta ley, resulte procedente.

4. Los servicios de tramitación de solicitudes de capacidad y de puesta a disposición de la capacidad, previstos en las letras a) y b) del artículo 20, se ajustarán a las reglas para la adjudicación de capacidad a las que se refiere el artículo 39.3.

5. El régimen económico de la utilización y aprovechamiento de las

infraestructuras ferroviarias y de la prestación de los servicios contemplados en esta ley, en el ámbito de la zona de servicio de los puertos de interés general, se ajustará a lo dispuesto en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

6. La responsabilidad de la seguridad en la circulación ferroviaria sobre las infraestructuras ferroviarias a que se refiere el artículo 39.1 corresponde a las autoridades portuarias que las administran y a las entidades que presten servicios ferroviarios sobre ellas.

7. En aquellos puertos de interés general en cuyas zonas de servicio existan infraestructuras ferroviarias, las autoridades portuarias dispondrán de un sistema de gestión de la seguridad que garantice el control de los riesgos creados por la actividad ferroviaria dentro de la zona de servicio portuario y del pertinente plan de autoprotección en sus instalaciones.

Dicho sistema de gestión de la seguridad deberá comunicarse a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, dentro de los dos meses siguientes a la fecha de celebración del convenio de conexión entre el administrador general de infraestructuras ferroviarias y la correspondiente autoridad portuaria.

Los puertos deben disponer de un sistema de gestión de la seguridad, pero su articulado e indicadores es demasiado complejo para las infraestructuras ferroportuarias

8. En los supuestos de perturbaciones del tráfico ferroviario las empresas ferroviarias que operen dentro del ámbito del puerto estarán obligadas a poner a disposición de la Autoridad Portuaria los recursos que ésta reclame y a prestarle la colaboración que les sea requerida. Por la utilización de dichos recursos, se satisfará a las empresas ferroviarias que no hayan sido las causantes de la perturbación en el tráfico ferroviario, la contraprestación que corresponda.

9. Sin perjuicio de las obligaciones que corresponden a la Autoridad

Portuaria, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá comprobar que los subsistemas ferroviarios dentro del ámbito portuario se explotan y mantienen de conformidad con los requisitos esenciales pertinentes. Asimismo, dicha Agencia podrá supervisar la correcta aplicación por los agentes responsables en el ámbito portuario del marco normativo en materia de seguridad en la circulación ferroviaria.

La AESF ha realizado visitas a todos los puertos que están conectados a la RFIG para conocer sus instalaciones e informar a las Autoridades Portuarias como deben proceder cuando vayan a construir o modificar una instalación ferroviaria.

## **6. Contenido del Convenio específico entre ADIF - Organismo Público Puertos del Estado y Autoridad Portuaria y sus anexos según la Ley del Sector Ferroviario**

La Ley del sector ferroviario atribuye en su artículo 39.2 a las Autoridades Portuarias ciertas competencias de administrador de infraestructuras definidas en el artículo 23.1:

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

b) *La construcción con recursos ajenos de infraestructuras ferroviarias, conforme al correspondiente convenio.*

c) *La administración de las infraestructuras ferroviarias de su titularidad y de las que se le encomienden mediante el oportuno convenio.*

d) *La prestación de los servicios básicos mínimos para el acceso a la infraestructura ferroviaria enumerados en el artículo 20.*

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

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

i) *La prestación de servicios complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario.*

j) *La aprobación y el cobro de las tarifas por la prestación de los servicios complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario.*

m) *La resolución de las reclamaciones de responsabilidad patrimonial*

que se formulen respecto de la actuación del mismo.

n) Cualesquiera otras que se le asignen en esta ley o en sus disposiciones de desarrollo.

En virtud del artículo 39.3 de la Ley del sector ferroviario:

3. La conexión de las infraestructuras ferroviarias a las que se refiere el apartado anterior con el resto de la Red Ferroviaria de Interés General se recogerá en la declaración sobre la red y estará regulada por un convenio. El citado convenio se celebrará conjuntamente por la autoridad portuaria correspondiente, el administrador general de infraestructuras ferroviarias correspondiente y Puertos del Estado para cada puerto de interés general, previa autorización del Ministerio de Fomento, y en él se establecerán las obligaciones y derechos de cada una de las partes, con arreglo a los siguientes principios:

a) El administrador general de infraestructura y la Autoridad Portuaria establecerán, de acuerdo con las directrices que establezca el Ministerio de Fomento, las reglas para la conexión física y funcional de las infraestructuras ferroviarias administradas por cada entidad. A tal efecto en el convenio se definirán las líneas de conexión del puerto con el resto de la Red Ferroviaria de Interés General.

b) Las autoridades portuarias establecerán, respecto de los puertos de interés general y previo informe favorable de Puertos del Estado, las reglas para el diseño y la explotación de la red ferroviaria existente en cada puerto, en cuanto no perturbe el adecuado funcionamiento del resto de la Red Ferroviaria de Interés General.

En el convenio se recogerán cualesquiera aspectos operativos de la red y las reglas que habrá de respetar el administrador de infraestructuras ferroviarias para la adjudicación de la capacidad de las infraestructuras ferroviarias existentes en el ámbito de los puertos de interés general.

La formalización del Convenio por ADIF, Puertos del Estado y la

Autoridad Portuaria establece las reglas para garantizar la coordinación y el control del tráfico ferroviario entre ADIF y el Puerto de interés general conectado a la RFIG

El contenido del Convenio específico es conforme al Convenio-tipo (Convenio Marco) acordado conjuntamente por ADIF y Puertos del Estado en diciembre de 2005 para aplicar reglas de conexión homogéneas en el conjunto del sistema portuario.

## **A. CONVENIO ESPECÍFICO**

El índice del Convenio específico es el siguiente:

### **PARTE I – CLÁUSULAS GENERALES**

Primera	Objeto y ámbito de aplicación del Convenio
Segunda	Línea de conexión del Puerto de Castellón
Tercera	Expresión de la voluntad de mantener la conexión
Cuarta	Comisión de seguimiento
Quinta	Duración y modificación del Convenio
Sexta	Solución de controversias
Séptima	Comunicaciones entre ADIF, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Castellón
Octava	Pertenencia y conexión con la RFIG de las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Castellón
Novena	Información sobre la red ferroviaria existente en el Puerto de Castellón
Décima	Régimen de circulación sobre las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Castellón

### **PARTE II – CONEXIÓN FÍSICA**

Undécima	Conexión física
Duodécima	Reglas para la conexión física

Decimotercera	Documentos reglamentarios de la conexión física
---------------	---

### **PARTE III – CONEXIÓN FUNCIONAL**

Decimocuarta	Conexión funcional
Decimoquinta	Reglas para la adjudicación de capacidad y la organización de franjas horarias
Decimosexta	Reglas para la gestión de las operaciones de circulación
Decimoséptima	Reglas para la actuación en caso de perturbaciones del tráfico ferroviario en la/s línea/s de conexión del Puerto de Castellón
Decimoctava	Documentos reglamentarios de la conexión funcional

### **PARTE IV – RÉGIMEN DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN**

Decimonovena	Régimen aplicable en el Puerto de Castellón
Vigésima	Requisitos y condiciones de autorización del personal de circulación que ejerce su actividad en la RFIG administrada por la Autoridad Portuaria de Castellón e interviene en la conexión del Puerto de Castellón con la RFIG administrada por ADIF

#### **ANEXOS:**

Anexo 1: Convenio Marco.

Anexo 2: Directorio de interlocutores.

Anexo 3: Consigna.

Anexo 4: Plan de Trabajo.

Anexo 5: Requisitos responsable circulación.

#### **GLOSARIO DE DEFINICIONES**

#### **PARTE I – CLÁUSULAS GENERALES:**

El objeto del Convenio es establecer las reglas para la conexión física y

funcional de la línea de conexión con la RFIG gestionada por ADIF.

Se entiende por línea de conexión cualquier línea del complejo ferropuerto del Puerto que, perteneciendo a la RFIG, conecte un punto de la red ferroviaria administrada por ADIF con un punto de la red ferroviaria existente en el puerto.

En el caso del Puerto de Castellón la línea de conexión son 6,8 km de vía en balasto con 23 intersecciones especiales que discurre por trazado urbano.

Con el fin de velar por el cumplimiento e interpretación del Convenio se crea una Comisión de seguimiento del citado Convenio que está formada por cuatro representantes de cada parte, y se reúnen como mínimo semestralmente. Además para las comunicaciones operativas entre ADIF y el Puerto se estará a lo dispuesto en el Convenio, debiendo estar actualizado el Directorio de interlocutores.

El puerto que se encuentre conectado con la RFIG de ADIF deberá elaborar, actualizar y publicar un documento de información sobre la red ferroviaria que administra, donde se exponen las características de ésta y las condiciones de acceso. Dicho documento deberá estar incluido en la declaración sobre la red de ADIF.

Para circular por la línea de conexión el Puerto puede optar por redactar un Reglamento de circulación ferroviaria propio o acogerse a las normas de circulación que son de aplicación en las instalaciones administradas por ADIF, lo cual es lo más usual.

## ***PARTE II – CONEXIÓN FÍSICA***

Las características de la línea de conexión del Puerto y de la utilización de sus instalaciones de seguridad se debe detallar en una Consigna serie A o

AO, que contendrá:

- *Código identificativo y título de la Consigna.*
- *Nombre de la/s línea/s de conexión, indicando punto de origen, punto de finalización y longitud en kilómetros.*
- *Ubicación del punto de conexión física que delimita la titularidad de las infraestructuras ferroviarias que administra cada parte en la/s línea/s de conexión.*
- *Relación de derivaciones que confluyan con la/s línea/s de conexión.*
- *Identificación, descripción, detalles del funcionamiento y prescripciones necesarias para la correcta utilización de las instalaciones de seguridad existentes en la/s línea/s de conexión.*
- *Dibujos o esquemas donde se representen las citadas instalaciones utilizando la simbología reglamentaria.*

La Consigna serie A/AO puede publicarse junto con la Consigna serie C/CO en un documento único, denominándose Consigna serie A/C o AO/CO, según corresponda (este es el caso del Puerto de Castellón). Dichas consignas se revisan y actualizan conjuntamente.

### ***PARTE III – CONEXIÓN FUNCIONAL***

ADIF sólo podrá adjudicar la capacidad de las infraestructuras ferroviarias del Puerto integradas en la línea de conexión, y únicamente cuando la línea disponga de la señalización e instalaciones de seguridad que garanticen la regulación y el control del tráfico en la misma hacia y desde el puerto.

El puerto comunicará a ADIF la disponibilidad horaria de las infraestructuras ferroviarias integradas en la línea de conexión.

*Con antelación suficiente, ADIF comunicará al Puerto las solicitudes de adjudicación de capacidad que reciba de las empresas ferroviarias u otros candidatos para itinerarios que tengan origen o destino en el Puerto. Se responderá a ADIF en tiempo y forma para poder cumplir con el calendario del procedimiento descrito en su declaración sobre la red. En los casos en que no se preste la conformidad el Puerto deberá justificarlo y proponer soluciones alternativas. Una vez aprobado, ADIF comunicará al puerto el horario de servicio en la línea de conexión, incluso los ajustes posteriores.*

Cuando se adjudique capacidad hasta la Instalación Técnica de ADIF con la que se conecta, dicha entidad y el puerto podrán organizar franjas horarias en la línea de conexión conforme a las siguientes reglas:

*ADIF y el puerto acordarán y darán a conocer la disponibilidad horaria de la línea de conexión así como el número de franjas horarias que pueden ofrecerse en función de las características de la línea y de su régimen específico de circulación.*

*ADIF y el puerto elaborarán y aprobarán periódicamente un plan de trabajo de la conexión ferroviaria del Puerto que integrará las solicitudes de acceso a la línea de conexión del puerto por parte de las empresas ferroviarias u otros candidatos que hubieran obtenido adjudicación de capacidad hasta la Instalación Técnica de ADIF. El plan de trabajo definirá los movimientos planificados de trenes y material rodante a lo largo de la línea de conexión del Puerto durante un tiempo acordado que se hará coincidir con el de vigencia del horario de servicio aprobado por ADIF. En caso de conflicto entre dos solicitudes de acceso a la línea de conexión del Puerto se establecerán prioridades conjuntamente entre ADIF y el puerto.*

El plan de trabajo de la conexión ferroviaria del Puerto es un anexo de la Consigna.

Las operaciones de circulación sobre la línea de conexión del Puerto se regulan en la Consigna de la serie C o CO.

El puerto asignará a su RFIG personal responsable de circulación del puerto, que deberá cumplir los requisitos y condiciones de autorización previstos que veremos en otro apartado, siendo sus funciones la gestión y control, incluida la regulación, de la circulación sobre las infraestructuras ferroviarias de su RFIG, incluyendo la línea de conexión hasta el punto de conexión funcional.

El responsable de circulación del puerto y el de ADIF que corresponda se coordinarán para la gestión segura y eficiente de las operaciones de circulación. Para ello, se competenciará en el que cada uno ejerce el mando de la circulación. *El punto que delimita el ámbito de actuación de cada responsable de circulación en la línea de conexión se denominará punto de conexión funcional. En función de lo que permitan las instalaciones de seguridad de la línea de conexión el punto de conexión funcional podrá o no coincidir con el punto de conexión física que delimita la titularidad de las infraestructuras ferroviarias integradas en una línea de conexión, no pudiendo en ningún caso situarse fuera del ámbito de la RFIG administrada por el puerto.*

*Además de las comunicaciones regladas en la citada Consigna serie C/CO, el responsable de circulación del puerto y el de ADIF que corresponda establecerán una comunicación periódica para mantenerse informados entre sí de la situación de los trenes y del material rodante que vayan a circular por la línea de conexión, así como para confirmar el plan de trabajo vigente en cada momento.*

En el caso de accidente, fallo técnico o cualquier otra incidencia que perturbe el tráfico ferroviario en la línea de conexión, el puerto y ADIF deben adoptar las medidas necesarias para restablecer la situación de normalidad. A tal fin, el puerto debe disponer de un plan de contingencias.

*En todo caso, cuando se produzca un accidente, fallo técnico o incidencia que pueda afectar a la operatividad de una línea de conexión en la infraestructura administrada por una de las partes, ésta adoptará, al menos, las siguientes medidas:*

- *Comunicar de forma inmediata y por medio fehaciente el accidente, fallo técnico o incidencia a la otra parte.*
- *Evaluar su alcance y la repercusión en la operatividad de la línea de conexión del Puerto.*
- *Poner todos los medios necesarios para la liberación de la línea de conexión y el restablecimiento de la situación de normalidad, asumiendo económicamente su coste hasta que pueda repercutirse el gasto al responsable de la perturbación.*

Las operaciones de circulación sobre la línea de conexión están reguladas en una Consigna serie C/CO con el siguiente contenido.

- Objeto del documento.
- Descripción de las instalaciones.
- Ubicación del punto de conexión funcional en la/s línea/s de conexión, de acuerdo con lo que permitan las instalaciones de seguridad.
- Normas de circulación de trenes y material rodante en la/s línea/s de conexión.
- Personal de circulación que interviene en las operaciones y sistema de comunicaciones del mismo.
- Referencia a cualquier otra regla de circulación ferroviaria existente en el Puerto que esté relacionada con aquélla.

ADIF y el Puerto revisan y actualizan conjuntamente las consignas en las Comisiones de seguimiento.

## **PARTE IV – RÉGIMEN DE SEGURIDAD EN LA**

## **CIRCULACIÓN**

De acuerdo con la disposición adicional tercera del RD 810/2007 por el que se aprueba el Reglamento de seguridad, corresponde al puerto la responsabilidad de la seguridad en la circulación ferroviaria sobre las infraestructuras ferroviarias de la RFIG que administre. También son responsables de la seguridad en la circulación sobre las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto las entidades que presten servicios ferroviarios sobre ellas.

El puerto debe nombrar un responsable de seguridad que ejerce las siguientes funciones:

- *Determinar el contenido y aprobar la propuesta de desarrollo, incluidas las pruebas de evaluación, de los programas de formación necesarios para la obtención y renovación de las autorizaciones de responsable y auxiliar de circulación del Puerto.*
- *Proponer al puerto el otorgamiento y, en su caso, la suspensión y revocación de las citadas autorizaciones de responsable y auxiliar de circulación del Puerto.*

Dentro de los dos meses siguientes a la fecha de celebración del Convenio el puerto debe elaborar un sistema de gestión de la seguridad que garantice el control de los riesgos creados por la actividad ferroviaria dentro de la zona de servicio del Puerto.

El personal de circulación que ejerce su actividad en el ámbito de las infraestructuras ferropuertuaria debe cumplir los siguientes requisitos y condiciones de autorización:

El responsable de circulación del puerto debe disponer de una autorización en vigor de *responsable de circulación del Puerto de xxx*, que le facultan para:

- Dirigir la circulación de trenes y maniobras sobre la línea de conexión del Puerto.

- Ejercer las funciones de auxiliar de circulación del Puerto.

Las condiciones exigibles para la obtención y el mantenimiento de la autorización de responsable de circulación se establece por el puerto previo informe de Puertos del Estado ateniéndose a las siguientes reglas:

- *Las condiciones exigibles se recogen en el anexo y hacen referencia a los requisitos para el acceso a la formación, pruebas teóricas y prácticas que se consideren necesarias para asegurar un nivel de formación y conocimiento adecuado, a la obtención de un certificado de aptitud psicofísica y a las condiciones de validez, suspensión y revocación de la citada autorización.*
- *El puerto y ADIF determinan conjuntamente el contenido del programa de formación para la obtención de la autorización La formación se realizará por centros homologados.*

## **B. DIRECTORIO DE INTERLOCUTORES**

Para la programación, coordinación y operaciones de circulación, las comunicaciones se realizarán entre los interlocutores siguientes:

1. Gabinete de Circulación de la estación con la que se conecta la línea de conexión (Les Palmes en el caso de Castellón):

- Número de Telf.:
- Número de Fax:
- Dirección de correo electrónico:

2. Puesto de Mando:

- Número de Telf.:

Responsable de Circulación de CTC:

Técnico Regulación:

- Número de Fax:

- Dirección de correo electrónico:
- 3. Grupo de Gestión de Tráfico:
  - Número de Telf.
  - Número de Fax: -
  - Dirección de correo electrónico:
- 4. Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo
  - Número de Telf:
  - Número de Fax:
- 5. Responsable de Circulación del Puerto:
  - Número de Telf:
  - Dirección de correo electrónico:
- 6. Auxiliar de Circulación / Auxiliar de operaciones de tren:
  - Número de Telf:

Todos estos datos se añaden como anexo al Convenio específico y la Consigna CO para que sean conocidos por todos los interlocutores. Toda comunicación necesaria entre ADIF y el Puerto se hará a través de los componentes de la Comisión.

## **C. CONSIGNAS**

La Consigna CO se redacta para la conexión de la RFIG administrada por ADIF con la RFIG administrada por el Puerto, y tiene por objeto establecer las normas de circulación, así como las relaciones básicas de coordinación entre las instalaciones de ADIF y del puerto.

Se va a analizar la Consigna CO de Port de Castellò.

El Port de Castelló está conectado con la RFIG administrada por ADIF en la estación de Les Palmes a través de la línea 604 (P121) “Les Palmes a Port de Castelló”.

## LÍNEA DE CONEXIÓN:

a) Punto de origen de la línea: la señal S2/PT de la estación de Les Palmes, con PK: 0+137 de la línea 604 (P121) Les Palmes - Port de Castelló (PK: 75+657 de la línea 600 San Vicenç de Calders Valencia Estació del Nord).

b) Punto final de la línea: cancela de acceso al recinto ferroviario de la AP de Castelló, con PK: 6+791 de la línea 604 (P121) Les Palmes - Port de Castelló.

Las instalaciones de acceso al Port de Castelló desde la estación de Les Palmes y viceversa, están integradas dentro del enclavamiento de Les Palmes, y se trata de un calce de protección C1 y de las señales, S2/PT, S2/PBI y S'2PBI, y sus elementos auxiliares (ASFA, circuitos de vía, teléfonos de señal, etc.).

En la línea de conexión existen 23 intersecciones especiales que discurren por trazado urbano consolidado.

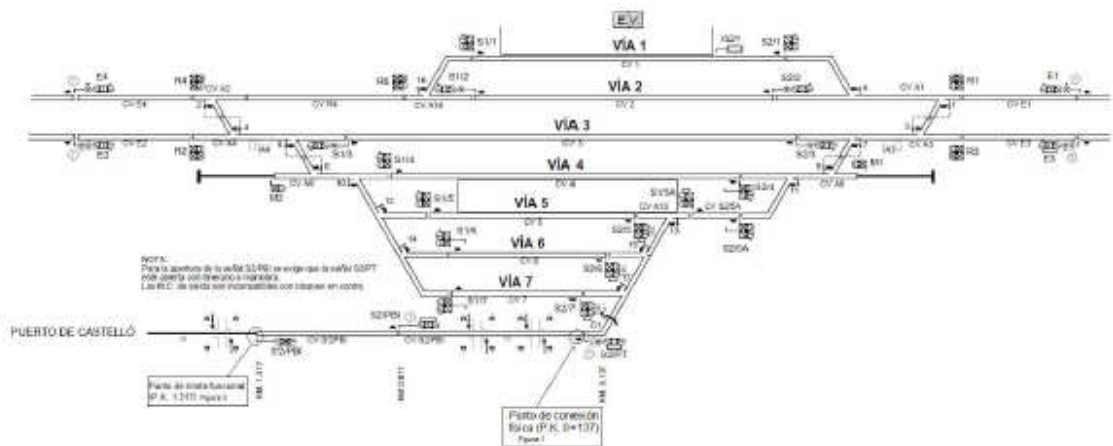


Imagen 18: Instalaciones de Les Palmes. Fuente Convenio específico

En virtud del Convenio de Conexión establecido al efecto, e identificados y pactados entre las partes se establecen los siguientes puntos de conexión:

### PUNTO DE CONEXIÓN FÍSICA.

El punto de conexión física del Port de Castelló con la RFIG administrada por ADIF, que delimita la administración de ambas redes se encuentra en la baliza de señal, a 5 metros de la señal S2/PT con PK 0+137 de

*Les Palmes por el lado puerto. Se han instalado cartelones para indicar los límites físicos entre administradores de infraestructuras.*

Para indicar los límites físicos se han instalado cartelones conforme al Reglamento de Circulación Ferroviaria.

#### PUNTO DE CONEXIÓN FUNCIONAL

*El punto de conexión funcional del Port de Castelló y de la estación de Les Palmes se encuentra en la señal S'2/PBI con PK 1+317 de Les Palmes.*

Para la gestión del tráfico ferroviario los responsables de circulación deben permanecer en comunicación y estar en contacto con el puesto de mando.

Las circulaciones por la línea de conexión se podrán realizar como tren o maniobra, en ambos casos será acompañada por un Auxiliar de Circulación o Auxiliar de operaciones de Tren con alcance de maniobras, es decir, la circulación debe ir acompañada. Una vez la composición abandone la línea de conexión para entrar en la red interna del puerto, se seguirán las instrucciones del Responsable de Circulación del Puerto y/o del Auxiliar de Circulación u Operaciones. Cuando se hagan como maniobra, a efectos de composición y frenado, se formarán como tren TIPO 50 y llevarán las señales de cola prevista para los trenes según determina el artículo 2.1.7.2 del RCF.

Los movimientos entre el Port de Castelló y Les Palmes y viceversa se realizarán tirando con la locomotora en cabeza. En caso excepcionales (incidentes, socorro, etc.), con la conformidad de los Responsables de Circulación, se podrá efectuar el movimiento empujando, siendo en este caso preceptivo que se efectúe la maniobra acompañada por un agente habilitado, situado en cabeza en comunicación permanente con el Maquinista de Tren que le acompaña.

*Para el paso de circulaciones de la zona gestionada por ADIF a la zona gestionada por AP de Castelló y viceversa, se precisa de la autorización de los Responsables de Circulación del Port de Castelló y Les Palmes. Con esta*

*finalidad se han instalado en el enclavamiento de Les Palmes comandos para la petición y autorización de circulaciones. En el caso de la zona portuaria, existe un Cuadro de Autorizaciones, con dispositivos eléctricos de solicitud y autorización de entrada o salida.*

El Responsable de Circulación, cuando el trayecto a recorrer por la línea de conexión esté libre de trenes y con la antelación necesaria para no retrasar el tren o la maniobra, dispondrá sus instalaciones hasta el punto de conexión funcional (intersecciones especiales, etc.) y realizará la petición de autorización de acceso con los dispositivos al efecto y una vez concedida inscribirá en el Libro de Bloqueo la nota nº 1, figurando en la casilla de trenes en marcha el nº de tren o de la maniobra que proceda.

1	"Expedido maniobra/tren n.º ..... hacia/desde el Port de Castelló a las ...(horas y minutos)..." Firma.
---	---

Imagen 19: Nota 1. Fuente Convenio específico

Una vez que el tren o maniobra ha llegado completa y se ha apartado en su zona el Responsable de Circulación correspondiente cursará al colateral el siguiente telefonema:

2	"Nº ..... a las ...., apartado ..(tren/maniobra nº.... ).. en el Port de Castelló/Les Palmes. Firma"
---	--

Imagen 20: Nota 2. Fuente Convenio específico

*La gestión y la coordinación de las maniobras interiores del Port de Castelló o de la estación de Les Palmes que afecten a la línea de conexión se regularán según lo dispuesto en el Capítulo 5 del Libro 3 del RCF y en esta Consigna.*

*La gestión y la coordinación de las maniobras en vías del puerto no integradas en la línea de conexión se regularán según lo dispuesto en el Capítulo 5 del Libro 3 del RCF y en la Consigna que a tal efecto establezca la Autoridad Portuaria.*

*Para los trabajos en la línea de conexión será de aplicación el RCF y en particular, para su planificación y el adecuado régimen a aplicar en los mismos, se estará a lo dispuesto en la sección 2 o 3 de Libro Tercero, Capítulo 3,*

*Trabajos y Pruebas del RCF.*

*La circulación de los trenes y maniobras requiere la coordinación entre el personal de ADIF, de la AP de Castelló y de las EF intervinientes, con el objeto común de garantizar la seguridad en la circulación.*

*La EF cumplirá lo dispuesto en la Consigna C Nº 46 o aquella que le sustituya para los trenes con origen en el puerto, facilitando la Documentación de Admisión del Tren (DAT) a ADIF y a la AP de Castellón.*

*La comunicación de tren dispuesto o maniobra para ser expedido lo hará la EF, en función de las Condiciones de Circulación que se apliquen, de acuerdo con la presente Consigna.*

## **D. PLAN DE TRABAJO DE LA CONEXIÓN FERROVIARIA**

El acceso al Puerto de Castellón se efectúa desde la estación apartadero de Les Palmes por un tramo de vía única sin electrificar de 6,8 kilómetros.

Las circulaciones que acceden y expiden desde el Puerto, están reguladas por Consigna de ADIF y Normas Internas del Puerto.

Para establecer la capacidad máxima de circulaciones que pueden acceder/expedir desde el Puerto de Castellón, en base a las características actuales de la infraestructura ferroviaria de la línea de conexión y a las condiciones de explotación de las mismas, se han establecido unas franjas horarias (ventanas) con los tiempos estimativos para cada acceso/expedición.

En las franjas horarias están recogidas las necesidades operativas que precisan los trenes para su traslado y puesta a disposición a y desde las terminales marítimas.

Dichas franjas horarias están pendientes de adjudicación conforme al plan de transporte que las distintas EE. FF. tengan en vigor, es decir, según la asignación de capacidad.

ADIF garantizaba hasta 2015 la prestación del servicio de coordinación de acceso y expedición de trenes, dirección de circulación y de maniobras y otros servicios, en el horario de 8'00 a 16'00 horas de lunes a viernes, conforme al Acuerdo suscrito entre ambas partes, pero desde entonces se realiza con personal propio del puerto.

## **E. REQUISITOS DEL RESPONSABLE DE CIRCULACIÓN**

*Se exigirá a todo aquél que quiera acceder a la formación que permite obtener la autorización de responsable de circulación del Puerto de Castellón el cumplimiento de las condiciones previstas en el artículo 8 de la Orden FOM/2872/2010.*

*La obtención de la autorización de responsable de circulación del Puerto de Castellón requerirá la superación de las correspondientes pruebas teóricas y prácticas que aseguren un nivel de formación y conocimiento adecuados.*

*El contenido del programa de formación se determinará con arreglo al Convenio de conexión y recogerá, al menos, conocimientos teórico-prácticos básicos acerca de las siguientes materias:*

- Conceptos ferroviarios.*
- Normativa ferroviaria vigente.*
- Reglamento general de circulación y Manual de circulación, de aplicación en la RFIG administrada por ADIF.*
- Condiciones generales de aplicación al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril en la RFIG administrada por ADIF.*
- Normativa de cargamento, de aplicación en la RFIG administrada por ADIF.*
- Consignas serie A/AO y C/CO de aplicación en la línea de conexión del Puerto de Castellón.*

*- Cualquier otra norma de circulación ferroviaria de aplicación en la RFIG del Puerto de Castellón.*

*- Cualquier otra materia que la Autoridad Portuaria de Castellón considere necesaria para garantizar, en su ámbito de responsabilidad, la seguridad y la eficiencia de la actividad portuaria en relación con la circulación sobre las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Castellón.*

*Así mismo, la obtención de la autorización de responsable de circulación del Puerto de Castellón requerirá la obtención previa de un certificado de aptitud psicofísica que acredite las condiciones de capacidad psicofísica previstas en el Anexo I de la Orden FOM/2872/2010.*

*Dicho certificado deberá obtenerse en un centro de reconocimiento médico homologado según la Orden FOM/2872/2010.*

*El certificado de aptitud psicofísica tendrá como regla general una validez de cinco años desde la fecha de su expedición para personas de hasta cincuenta años de edad. A partir de los cincuenta años el plazo de validez se reducirá a tres años y a partir de los sesenta se reducirá a uno.*

El Puerto de Castellón dispone de dos responsables de circulación y cuatro auxiliares de circulación que también son auxiliares de operaciones de tren con maniobras. Que el personal sea propio trae el problema que esas personas no realizan su trabajo usual los días de tren, ya que no es personal exclusivamente ferroviario.

## **F. ACUERDO DE MANTENIMIENTO DE LAS INSTALACIONES DE SEGURIDAD EN LA LÍNEA DE CONEXIÓN**

*Para los trabajos en la línea de conexión será de aplicación el RCF y en particular, para su planificación y el adecuado régimen a aplicar en los mismos,*

*se estará a lo dispuesto en la sección 2 o 3 de Libro Tercero, Capítulo 3, Trabajos y Pruebas del RCF.*

*Las operaciones de mantenimiento de infraestructura o renovación de instalaciones que puedan afectar al tráfico deberán ser acordadas con antelación entre las partes, es decir, por un lado la AP de Castelló y por otro la Jefatura de Área de Mantenimiento de Valencia de la SOE.*

*El inicio de los trabajos requiere la autorización previa del Puesto de Mando, así como que los mismos estén debidamente autorizados mediante el Acta de Trabajos correspondiente, salvo en los casos de incidencia, anomalía o imprevistos urgentes.*

*En estos casos de incidencia, anomalía o imprevistos urgentes, en los que no sea posible la regulación de los trabajos de acuerdo a lo dispuesto en el Capítulo 3 del Libro 3 del RCF, cada una de las redes ferroviarias (ADIF o AP de Castelló) podrá poner en circulación trenes de trabajos o vagonetas para reparar la vía y sus instalaciones y distribuir o recoger materiales en uno o varios puntos del trayecto que gestione, a condición de que no invadan el punto de conexión funcional.*

*Los trabajos en las instalaciones de seguridad pertenecientes a la línea de conexión e incluidas dentro de la Consigna Serie A de Les Palmes, serán realizados de acuerdo a lo indicado en la Sección 5, Capítulo 3, Trabajos y pruebas del libro tercero del RCF.*

*Quedan excluidos los trabajos a realizar en las intersecciones especiales, no obstante, tendrán la consideración de trabajos en infraestructura. Por ser instalaciones específicas portuarias, la AP de Castelló deberá informar de la situación en que quedan cuando deban efectuar trabajos sobre ellas.*

Para realizar pequeñas actuaciones en la línea de conexión no debería ser necesario contactar con ADIF si no hay previstas circulaciones. Además como la composición va acompañada, y en el caso del Puerto de Castellón la responsable de circulación es también la responsable del contrato de

mantenimiento de vía, se sabe si hay personal realizando reparaciones en la vía.

## **G. DOCUMENTOS DE DESARROLLO DEL CONVENIO**

El convenio de conexión establece que es necesario redactar los siguientes documentos:

- i. Sistema de Gestión de la seguridad.
- ii. Plan de Contingencias.
- iii. Información de red.
- iv. Reglamento de circulación ferroviaria.
- v. Plan de operación.

### **SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD**

La Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, entre otros aspectos, asignaba a cada Autoridad Puertuaria la responsabilidad de la seguridad en la circulación ferroviaria sobre las infraestructuras ferroviarias existentes en los puertos de interés general. Esta responsabilidad debe ser compartida con las entidades que presten servicios ferroviarios sobre ellas previa obtención de la licencia de empresa ferroviaria y del certificado de seguridad.

La Directiva 2004/49/CE, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios con el fin de establecer un mercado único de los servicios ferroviarios, definió un marco normativo común de la seguridad del tráfico ferroviario en Europa. A tal efecto, la Directiva definió unos principios comunes de gestión, regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria,

obligando a cada Estado miembro al establecimiento de una autoridad responsable en materia de seguridad en la circulación ferroviaria y de un organismo de investigación de accidentes e incidentes ferroviarios.

La Directiva Europea anteriormente citada fue incorporada al derecho interno español, modificando la anterior legislación ferroviaria, mediante el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General. En el anexo I del Reglamento se establecen los indicadores de seguridad, y en el anexo II se expone el contenido que deben recoger los Sistemas de Gestión de la Seguridad (SGS).

La citada Directiva 2004/49/CE, en su artículo 5 establecía un procedimiento de revisión de su Anexo I, relativo a los Indicadores Comunes de Seguridad, procedimiento que culminó con la adopción de la Directiva 2009/149/CE, de la Comisión, de 27 de noviembre, en la que se incluye un nuevo Anexo I sobre Indicadores Comunes de Seguridad y métodos comunes de cálculo de los costes de los accidentes, que sustituye al Anexo I de la Directiva 2004/49/CE. El citado Anexo I de la Directiva 2009/149/CE ha sido incorporado al derecho español mediante Real Decreto 918/2010, de 16 de julio.

A partir de las normativas citadas, se desprende que la Autoridad Portuaria de Castellón será responsable, entre otras funciones, de la seguridad de la circulación ferroviaria en el Puerto de Castellón.

Por último, la Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias Estatales para la mejora de los servicios públicos, autoriza, en su disposición adicional tercera, al Gobierno para la creación de la «Agencia Estatal de Seguridad en el Transporte Terrestre», la cual desempeñará actividades de detección, análisis y evaluación de los riesgos de seguridad en los transportes terrestres de competencia estatal, así como funciones de inspección y supervisión de la seguridad del sistema ferroviario, tanto en relación con las infraestructuras como con la operación ferroviaria, en los ámbitos de competencia estatal.

Mediante los sistemas de gestión de la seguridad de la circulación

ferroviaria en las instalaciones del Puerto se busca el control, adaptación y mejora de los procesos existentes en materia de seguridad ferroviaria, con el fin de obtener en las instalaciones del Puerto de Castellón un servicio ferroviario seguro.

### PLAN DE CONTINGENCIAS

La Ley del Sector Ferroviario otorga a la Autoridad Portuaria de cada Puerto las funciones que se atribuyen al administrador de infraestructuras ferroviarias (ADIF) en la RFIG, respecto de las infraestructuras ferroviarias existentes en los Puertos de Interés General.

El cumplimiento del contenido de la citada ley obliga a las Autoridades Portuarias a dotarse de unos recursos y de unos documentos y normas que definan y regulen la actividad ferroviaria en la red interior del Puerto, y en la línea de conexión hasta en punto funcional de intercambio de trenes con la REFIG. De forma concreta responsabiliza al Administrador de la Infraestructura Ferroviaria de la adopción de las medidas necesarias para restablecer la normalidad y a tal fin, elaborar un “Plan de Contingencias.

El Plan de Contingencias tiene como objeto otorgar un plan general de actuación para ordenar y resolver cualquier contingencia producida en sus instalaciones ferroviarias, siendo necesario tener en cuenta la prevención, la predicción y la corrección de incidencias cuando sea necesario.

A efectos de este plan, se entenderá por contingencia, cualquier incidente que cause perturbaciones en el desarrollo normal del tráfico ferroviario, reduciendo la capacidad de la infraestructura o incluso imposibilitando cualquier movimiento en el punto del suceso.

El Plan de Contingencias debe conseguir:

I. Minimizar las consecuencias de cualquier contingencia que pueda degradar el normal desarrollo del tráfico ferroviario dentro de sus instalaciones.

II. Restablecer las condiciones de explotación que pueda provocar cualquier tipo de incidente o accidente.

III. Tener identificados los riesgos en la explotación del tráfico ferroviario.

IV. Tener localizados los medios humanos y técnicos disponibles de intervención.

V. Disponer de un catalogo de las medidas de gestión de incidencias idóneas al caso.

VI. Lograr el principio de “Unidad de información” en todas las fases de la resolución de incidencias.

VII. Lograr el principio de “Unidad de actuación” en cada caso, a través de la coordinación de actuaciones.

### INFORMACIÓN DE RED

El documento de Información de Red Ferroviaria (IR) del Puerto de Castellón se realiza con el fin de establecer unos criterios transparentes y objetivos, en la solicitud y posterior adjudicación de acceso y capacidad ferroviaria a las instalaciones del Puerto, garantizando a todos los Candidatos que lo soliciten, las mismas condiciones de acceso y operación.

La Información de Red del Puerto de Castellón debe cumplir lo dispuesto en la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria. La Orden FOM establece unos criterios de estructura y contenido que se deben respetar en todo documento de Información de Red en España. Estos criterios se adaptan a las necesidades de los Candidatos que soliciten el acceso al Puerto con el fin de materializar transporte de mercancías por ferrocarril en el Puerto de Castellón.

La finalidad de la Información de Red del Puerto de Castellón es facilitar la información necesaria sobre las instalaciones ferroviarias del Puerto puestas a disposición de las Empresas Ferroviarias y las condiciones a cumplir para el acceso a sus infraestructuras. Además permite facilitar la información correspondiente a la capacidad de la red del Puerto de Castellón, y de su ramal de conexión con la RFIG gestionada por ADIF.

La información de red es un documento vivo que hay que tener

actualizado y de fácil acceso para las empresas ferroviarias.

### REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN FERROVIARIA

El Reglamento de Circulación Ferroviaria del Puerto de Castellón, recoge las normas de seguridad y los procesos necesarios para llevar a cabo los movimientos de trenes y maniobras en las instalaciones gestionadas por la Autoridad Portuaria de Castellón con el fin de obtener una explotación ferroviaria segura y eficiente.

La aplicación de esta norma recae en las personas que intervienen en los procesos de la circulación de trenes y maniobras, siendo las siguientes:

- Responsable de circulación
- Auxiliar de circulación
- Agente de Mantenimiento
- Maquinista

El Convenio Marco establecía la obligatoriedad del Reglamento, pero permitía redactar uno para el puerto o acogerse el Reglamento General de Circulación. El Puerto de Castellón optó por acogerse al RGC pero extrayendo los artículos que le son de aplicación en un documento denominado Reglamento de Circulación Ferroviaria.

### PLAN DE OPERACIÓN

La capacidad de las infraestructuras del Puerto de Castellón está directamente ligada al tipo de operación a realizar, entradas, salidas de trenes, locomotoras aisladas, maniobras interiores, etc., las operaciones ferroviarias a realizar en el Puerto de Castellón, son de tres tipos diferentes:

- 🚦 Entrada de un tren al Puerto y salida de la locomotora aislada del Puerto.

- ✚ Entrada de un tren al Puerto y salida de la locomotora del Puerto remolcando otro tren.
- ✚ Entrada de una locomotora aislada en el Puerto y salida del mismo remolcando un tren.

En cada uno de los casos, las operaciones que se deben realizar son diferentes y en consecuencia, también lo son los tiempos que se consumen en su realización.



Imagen 21: Operativa de entrada a Port de Castelló. Fuente Plan de operaciones.

Se han analizado los tiempos estimados para materializar cada tipo de operación contemplada y oscilan entre los 116 y los 211 minutos.

En las Comisiones de seguimiento del convenio se realiza un análisis estadístico de la evolución de los tiempos de operativa con el fin de detectar errores e introducir mejoras.

## **7. Documentación reglamentaria ferroviaria de los Puertos de Interés General del Estado.**

### **7. A. BARCELONA**

*La red ferroviaria interior del Port de Barcelona es de 29 km, de los que 9,05 km son de ancho Ibérico, 4,543 km son de ancho métrico, 5 km, de ancho mixto ( Ibérico / métrico), 8 km, de ancho mixto (Ibérico / Internacional).y 2,25 km de ancho mixto (ibérico-europeo, métrico). El resto son vías de origen-destino.*

*En cuanto a comunicaciones interiores por ferrocarril, desde el muelle Ponent hacia el Sud, todos los muelles disponen de acceso ferroviario, bien con ancho RENFE (1,668 m), de ancho de los Ferrocarrils de la Generalitat (1m) o de tipo mixto.*

Se presta servicio a todo tipo de tráficos:

- Ferrocarrils de la Generalitat sirve desde el muelle Contradic el flujo de potasas que se embarcan en Barcelona.
- El muelle Sud dispone de una terminal ferroviaria para contenedores.
- Las terminales de automóviles disponen de terminal ferroviaria propia.
- El muelle Princep d'Espanya dispone de una terminal ferroviaria pública polivalente, principalmente dedicada a coches, productos siderúrgicos y contenedores.

*Las vías férreas que enlazan el puerto y cercanías con el resto del país son las siguientes:*

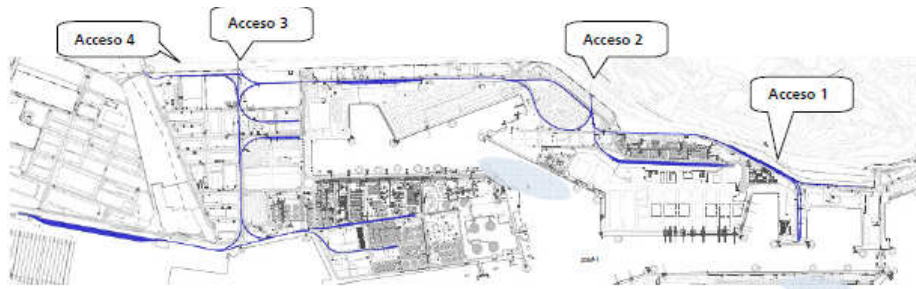


Imagen 22: Accesos ferroviarios. Fuente: Puerto de Barcelona.

1. Renfe (ancho ibérico) - A Port-Bou (Francia) por Mataró y Granollers
  - A Puigcerdà (Francia)
  - Al centro, oeste y norte del país por: Manresa-Lleida, Sant Vicenç-Lleida, Tarragona-Zaragoza
  - Al oeste, sur y Levante del país por: Tarragona-Valencia
2. Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya:
  - A Manresa, Súria i Berga (ancho métrico)
  - A Igualada (ancho métrico)
  - A Sabadell y Terrassa

La normativa ferroviaria del Puerto de Barcelona es la siguiente:

1. Información sobre la red ferroviaria del Port de Barcelona (RFPB)
2. Tramos ferroviarios de la red ferroviaria del Port de Barcelona
3. Ordenanza de Operaciones ferroviarias y ocupación de vías en las Terminales ferroviarias de la zona de servicio del Port de Barcelona
4. Tarifas de la Autoridad Portuaria de Barcelona por la prestación de servicios ferroviarios en ancho UIC.
5. Solicitud de Acceso ferroviario a la RFPB con tracción propia de la empresa ferroviaria (EEFF)



Imagen 23: Vista aérea del Puerto de Barcelona. fuente: Puerto de Barcelona.

Para la regulación y control del tráfico ferroviario el Puerto de Barcelona ha redactado la “Ordenanza de Operaciones Ferroviarias y Ocupación de vías en las terminales ferroviarias de la zona de servicio del Puerto de Barcelona”.

En este documento se establece la normativa de ocupación de vías y tiempos de las operativa ferroportuaria, entre otros.

La coexistencia de los 3 tipos de ancho dificulta la explotación, haciendo que en los desvíos se reduzca considerablemente la velocidad, incluso se dan problemas de seguridad, ya que se producen muchos descarrilamientos.

## 7. B. SANTANDER

El Puerto de Santander dispone de cinco documentos reglamentarios para la explotación ferropuertuaria:

1. Normas de Circulación del ferrocarril en el recinto portuario.
2. Normas de permanencia de una composición ferroviaria en el Puerto de Raos.
3. Normas para la realización de maniobras de movimiento de vagones
4. Normas del vial de Actimarsa.
5. Información sobre la red ferroviaria del Puerto de Santander.

La red de la zona de servicio portuaria se compone de infraestructuras de ancho ibérico y métrico. En la actualidad y conforme a la Consigna CO del convenio de conexión, *el punto de conexión funcional que delimita el ámbito de actuación de los responsables de circulación se encuentra a 1200 m de la señal M4 de la estación de Muriedas, debajo del puente de la autovía S-10 y se corresponde con el límite de la zona de servicio del puerto.*



Imagen 24: Accesos ferroviarios del Puerto de Santander. Fuente: Puerto de Santander

La línea de conexión tiene como punto de origen la señal M4 ubicada en la estación de Muriedas en el punto kilométrico 509/784 y como punto de final, el punto de conexión funcional definido en el párrafo anterior. La línea de conexión con la red de ancho métrico une el límite de la zona de servicio del puerto con la estación ferroviaria de Maliaño.

Ninguna de las dos líneas de conexión está electrificada.

En el caso del Puerto de Santander el punto de conexión física y funcional son coincidentes.

La longitud de la red del puerto de Santander es de más de 33 km, como puede verse en la tabla adjunta

LONGITUD DE LAS REDES GESTIONADAS POR LA APS	
LONGITUD TOTAL DE LA RED FERROVIARIA.....	33,582 km
LONGITUD DE LA RED DE ANCHO IBÉRICO (1,668 M).....	20,274 km
LONGITUD DE LA RED DE ANCHO MÉTRICO (1 M).....	13,308 Km

Imagen 25: km de vía del Puerto de Santander. Fuente: Puerto de Santander.

Las características de las instalaciones ferroviarias del Puerto de Santander se recogen en el cuadro siguiente:

ZONA	DENOMINACIÓN DE VÍAS	TRAMO	LONGITUD (metros).	ANCHO DE VÍA	SERVICIO	
Muelles Maliaño	Maliaño	desvío 13 - desvío 18	1448	4 hilos	Muelles públicos. Mercancía general	
	Maliaño 1	desvío 18 – topera	800			
	Maliaño 2	desvío 18 – topera	813			
Espigón Norte (zona norte)	Agro 1	desvío 17.9 - topera	378	ibérico	Terminal TASA	
	Agro 2	desvío 17.10 - topera	295			
	Minerales	desvío 17 - desvío 17.8	975	3 hilos	Terminal NOATUM	
Espigón Norte (zona sur)	Grano 1	desvío 16.1 - topera	188	ibérico	Nave BERGÉ	
	Grano 2	desvío 16 – topera	270			
	Raos 1.1	desvío 12-desvío 12.9	832	3 hilos	Muelles públicos. Granel sólido y Mercancía general	
	Raos 1.2	desvío 12.2 - desvío 12.7	316			
	Raos 3.1	desvío 12.3 - topera	1092			
	Raos 3.2	desvío 12.1 - topera	1266			
	Raos 3.3	desvío 12.8 - topera	763			
	Raos 3.4	desvío 12.4 - topera	910			Silo SOLVAY
Espigón Central	Raos 8	desvío 7 - cambio 3 hilos	482		3 hilos	Circulación
		cambio 3 hilos - desvío 7.2	642		ibérico	
	Líquidos 1	cambio 7.1 - topera	555	Terminal LBC		
	Líquidos 2	cambio 7.3 - topera	202	Terminal C. ALFA		
	Cementos 1	cambio 7.2 - topera	251			
	Cementos 2	cambio 7.2 - topera	257			
	Automóviles 1	desvío 6.1 - topera	710	ibérico		Terminal Automóviles
	Automóviles 2	desvío 6.2 - topera	635			
	Automóviles 3	desvío 6 - topera	800			
	Automóviles 4	desvío 3 - topera	840			
ZONA	DENOMINACIÓN DE VÍAS	TRAMO	LONGITUD (metros)	ANCHO DE VÍA	SERVICIO	
Vías de circulación	Circulación 1	Acceso - desvío 5	652	ibérico	Espigón Central	
		desvío 5 - hasta cambio a 3 hilos	562	4 hilos	Espigón Norte (norte)	
		cambio a 3 hilos - cambio a ibérico	917	3 hilos		
		cambio a ibérico - topera	424	ibérico		
	Circulación 2	acceso - desvío 2	557	métrico	Espigón Central	
		desvío 2 - cambio a 3 hilos	418	4 hilos	Espigón Norte (norte)	
		cambio a 3 hilos - cambio a ibérico	1157	3 hilos		
		cambio ibérico - topera	424	ibérico		

Imagen 26: características instalaciones ferroviarias del Puerto de Santander. Fuente: Puerto de Santander.

En el caso del Puerto de Santander a pesar de tener muchos km de vía ferroviaria, su longitud permitida de los trenes es escasa, a excepción del espigón central de Raos para automóviles que permite 590 m, llegando a ser en algunos tramos de 140 m, lo que no permite tener composiciones de gran longitud.

## 7. C. VALENCIA

La información y normativa ferropuertuaria que ha elaborado la Autoridad Portuaria de Valencia como administrador de infraestructuras ferroviarias es la siguiente:

- Información sobre la Red Ferroviaria del Puerto Valencia 2018
- Reglamentación Ferropuertuaria:
  1. Consigna AC002 – Acceso y Regulación de las Operaciones en la Red Ferroviaria Interior del Puerto de Valencia.
  2. Consigna C002 – Trabajos en la Red Ferroviaria Interior del Puerto de Valencia.
  3. Esquema de vías de la Red Ferroviaria Interior del Puerto de Valencia.

La red ferroviaria del Puerto de Valencia puede dividirse en dos sectores diferenciados:

1. El primer sector (Valencia Puerto Norte) permite el acceso a los muelles Sur, Espigón del Turia, Levante, Norte (Xitá) y Dique del Este. Sólo se encuentra una mínima parte de sus vías electrificadas. Existe, en muchos tramos, separación entre las plataformas ferroviarias y la viaria. Se producen a lo largo del recorrido ferroviario, varios puntos de cruce a nivel (intersecciones especiales). En la actualidad, este sector cuenta con las protecciones de dichas intersecciones especiales (descritos en el apartado 3.2.2.8.2 de la presente IRFPV).

2. El segundo sector (Valencia Puerto Sur) permite el acceso de forma directa a la playa de vías del muelle Príncipe Felipe. Las plataformas ferroviaria y viaria se encuentran separadas, produciéndose un solo cruce a nivel de las

plataformas ferroviaria y viaria, en la puerta de acceso al Puerto Está dotado de electrificación hasta el inicio de la playa de vías de dicho muelle.

Ambos sectores están unidos por la vía 3, que tiene una longitud total de 1.487,09 metros; se encuentra electrificada únicamente en el tramo que coincide con la cabecera de la playa de vías del muelle Príncipe Felipe. Esta vía cuenta con los desvíos nº: 4, 7, 10, 11 y 51.

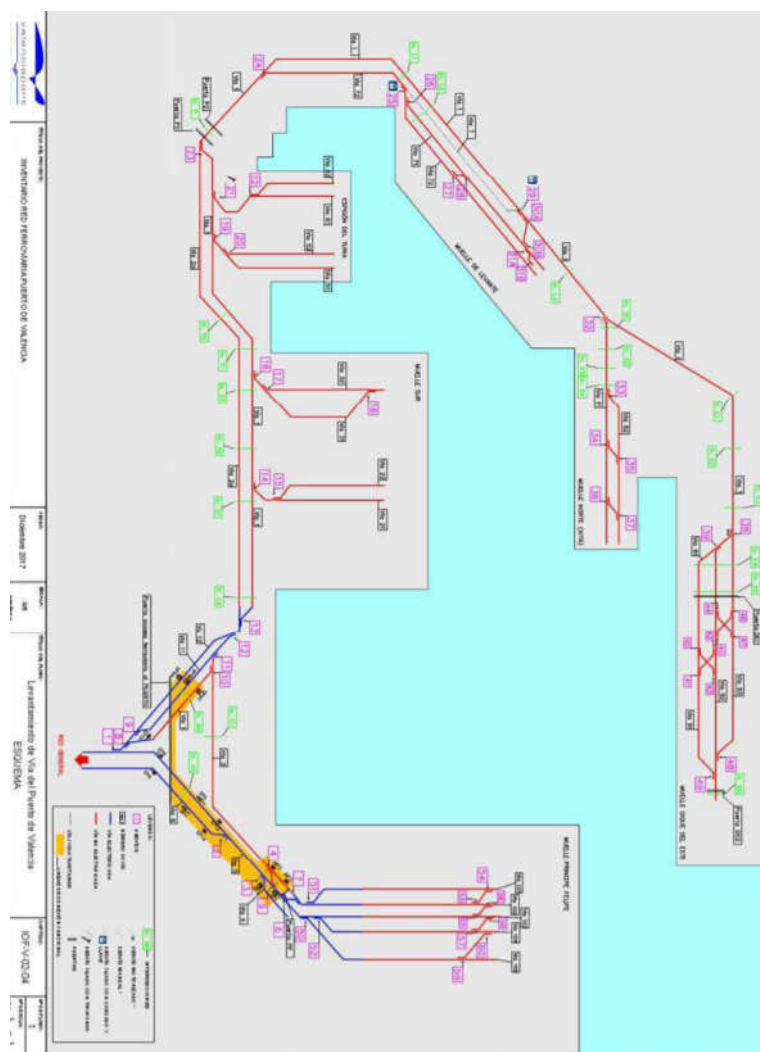


Imagen27: esquema de vías de la APV. Fuente: Valenciaport

La Autoridad Portuaria de Valencia (APV) cuenta con una de las mejores líneas de conexión en cuanto a longitud de trenes se refiere. Actualmente, la terminal de APM ya puede trabajar con trenes de hasta 750 metros de longitud y se está remodelando la red para poder atender esta longitud de trenes en otras terminales.

La APV firmó en 2017 un convenio de colaboración con ADIF para eliminar las restricciones de tráfico nocturno, de este modo ya se presta servicio 24 horas los días laborables.

Para la transmisión de la información ferroportuaria y que se optimice al máximo el tiempo de flujo de información entre los implicados en la cadena logística, la APV ha puesto en vigor el servicio de ferrocarril ValenciaportPCS. Este procedimiento que tiene por objetivo compartir y anticipar la información entre todos los agentes involucrados en la cadena logística del transporte ferroviario.

Dentro de los proyectos futuros de la APV está invertir más de 100 millones de euros en la mejora de la línea Sagunto - Zaragoza y el acceso ferroviario al Puerto de Sagunto.

## 7. D. GIJÓN

La red ferroviaria del Puerto de Gijón se establece a partir de la conexión física de la infraestructura ferroviaria del Puerto con la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) administrada por ADIF, situada según los siguientes puntos de conexión física:

1. *Línea El Musel: A 100 metros de la señal 14S dirección la estación de Veriña de Adif.*

2. *Línea Aboño: A 25 metros de la señal E1 dirección la estación de Aboño del Puerto.*



Imagen 28: comunicaciones internas Gijón. Fuente: Puerto de Gijón

*La red ferroviaria del Puerto de Gijón está compuesta de vías de mercancías de ancho ibérico (1.668 mm) y cuenta con dos instalaciones logísticas principales: Estación de Aboño y Estación de El Musel:*

*Instalación Logística Principal de Estación de Aboño:*

*La Instalación Logística Principal de Aboño cuenta con un haz de doce vías, la mitad de ellas electrificadas. Desde este haz de vías se accede a las instalaciones exteriores de Repsol-Butano, Talleres Alegría y la Fábrica de cementos de Tudela de Veguín, además de la propia conexión con la red de vías portuarias. También existe una conexión directa con una vía única que conecta directamente dicha instalación con Veriña-Poago que presta sus servicios a ArcelorMittal.*

*Instalación Logística Principal de Estación de El Musel:*

*La Instalación Logística Principal de El Musel está conectada directamente con la estación de Veriña de Adif. Cuenta con un haz de ocho vías, de las cuales tres están electrificadas. Desde este haz de vías se accede a los distintos muelles y tinglados del Puerto de El Musel.*

*La red ferroviaria del Puerto de Gijón tiene dos tipos de plataforma de vías:*

- 1. Las vías tienen los carriles embebidos o estuchados en hormigón: En las vías que acceden a los distintos muelles e instalaciones exteriores.*
- 2. Las vías tienen traviesas y carriles sobre balasto: En la red ferroviaria interior del Puerto que enlaza con las dos instalaciones logísticas principales y las propias playas de vías.*

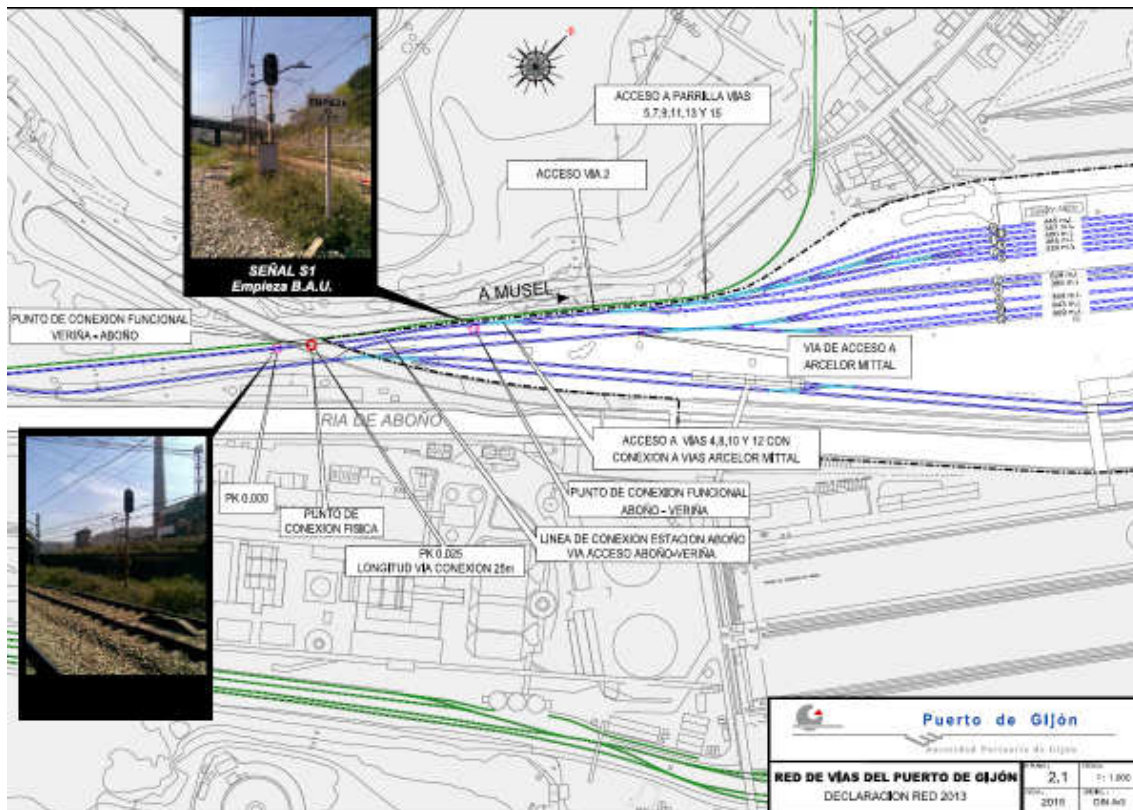


Imagen 29: red de vías. Fuente: Puerto de Gijón

La circulación de ferroviaria en el Puerto de Gijón se efectúa siguiendo la siguiente normativa:

1. Consigna Serie AO nº280/CO nº327 de la Dirección de Operaciones Noroeste de Gerencia de Gestión de Tráfico de ADIF de Conexión ferroviaria de la RFIG con el Puerto de Gijón.
2. Consigna de la APG de Regulación de los Transportes Excepcionales (C-002).
3. Consigna de la APG de “Comunicación de tren dispuesto para circular” (C-003).
4. Consigna de la APG de Transmisión de información a las EE.FF. (C-004).
5. Consigna de la APG de Libro de Telefonemas (C-005).
6. Libros de Circulación Ferroviaria del Puerto de Gijón (LCFP).
7. Planos de red de vías del Puerto de Gijón.

8. Directorio de Interlocutores Ferroportuario de la APG (F-SGSF-1.1.3-01).
9. Información sobre la red ferroviaria del Puerto de Gijón.
10. Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF).

*Dentro de los proyectos futuros la Autoridad Portuaria ha licitado el proyecto de ordenación de la explanada del Muelle Norte y su acceso ferroviario. En concreto, ha encargado la ordenación de los primeros 200 metros de línea de muelle y el acceso ferroviario al mismo.*

*El proyecto también incluye el diseño de los viales rodados de la explanada norte, por la que ya pasan tres millones de toneladas al año, para conectarlos con la bifurcación existente en el arranque del Dique Torres y la conexión con la red ferroviaria actual del Puerto desde el muelle Ingeniero Olano.*

## 7. E. CASTELLÓN

La Autoridad Portuaria de Castellón ha acometido las obras de renovación del acceso ferroviario Norte hasta la red de interés general gestionada por ADIF. De este modo se garantiza el transporte ferroviario con las terminales de la zona Norte del puerto, actualmente en explotación.



Imagen 30: conectividad del Puerto de Castellón Fuente: Puerto de Castellón

La zona de servicio del puerto incluye, entre otras infraestructuras, la red viaria con sus accesos y el ramal ferroviario de acceso al puerto. Este ramal está situado en los terrenos adquiridos en su día por expropiación del Estado y cedidos a la Junta de Obras del Puerto de Castellón. Se dispone de una franja de terreno de 6.850 metros de longitud entre la aguja de entrada a la estación apeadero de Les Palmes y la entrada al puerto, con anchuras de 7,70, 9,70 y 11,70 metros según tramos, y 4.462 metros de red ferroviaria interior del puerto.

El ramal ferroviario, en vía única sin electrificar de ancho ibérico y carril UIC-54, parte de la estación de Les Palmes y conecta con las vías del Puerto, con una longitud de 6,9 km en la línea de conexión y 4,5 km en la red ferroviaria interna.

El origen del trazado de la línea de conexión es el talón del aparato de desvío existente en la citada estación, finalizando en la valla del Puerto y ciñéndose en todo momento al trazado de la vía existente anteriormente.

La condición más importante para el diseño del trazado ha sido su adaptación al existente, de forma que el aprovechamiento de cunetas, obras de drenaje transversal y pasos a nivel fuese posible y que la afección a las parcelas colindantes, servicios y áreas urbanas, fuese mínima. Las obras comenzaron en 2007 y finalizaron en 2009.

Esta inversión se completó con la dotación de las instalaciones necesarias para que dicho ramal ferroviario pudiera ser operativo y permitiera tener un acceso ferroviario provisional a corto plazo. Para ello se definieron todas las actuaciones necesarias para garantizar al trazado las instalaciones de seguridad, señalización y telecomunicaciones necesarias para poder realizar la circulación de trenes de acuerdo con la normativa vigente y según las recomendaciones realizadas por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, habiéndose realizado con anterioridad la superestructura y obra civil correspondiente.



Imagen 31: línea de conexión del Puerto de Castellón Fuente: Puerto de Castellón

La mejora del acceso ferroviario por el Norte ha permitido asegurar la conexión ferroviaria entre el Puerto y la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) gestionada por ADIF.

La Autoridad Portuaria ha trabajado conjuntamente con ADIF y Puertos del Estado para el desarrollo de la documentación necesaria para la reapertura del ramal (abierto desde 2010) y la firma del Convenio específico que regula la línea de conexión (firmado en octubre de 2011) y formación de la Comisión de seguimiento del Convenio (abril 2012).

La documentación complementaria, que obliga la Ley del Sector Ferroviario y Convenio de conexión, que ha redactado la Autoridad Portuaria de Castellón es la siguiente:

- Sistema de gestión de la seguridad de la circulación.
- Plan de contingencias.
- Información de red.
- Reglamento de circulación.
- Plan de operación.

Además para la gestión de las operaciones en la red ferroviaria interior del Puerto se ha formado a personal propio para realizar las labores de circulación.



Imagen 32: red interna del Puerto de Castellón Fuente: Puerto de Castellón

Además el Puerto está desarrollando la nueva Dársena Sur y su desarrollo es fundamental disponer de un acceso ferroviario denominado acceso ferroviario Sur.

A finales del año 2008 la APCS finalizó la redacción de la actualización del estudio informativo del acceso ferroviario Sur, junto con el análisis de demanda, habiéndose remitido el mismo al Organismo Público de Puertos del Estado.

La APCS está en fase de la redacción del proyecto constructivo de la red ferroviaria interna de la Dársena Sur habida cuenta de que se trata de una infraestructura necesaria y estratégica

En el BOE nº 71 del 23 de marzo de 2013 se publicó el Anuncio de la Dirección General de Ferrocarriles por la que se somete al trámite de información pública el “Estudio Informativo del nuevo acceso ferroviario Sur al Puerto de Castellón”.

Con fecha 14 de marzo de 2013, la Dirección General de Ferrocarriles resolvió aprobar provisionalmente el “Estudio Informativo del Nuevo Acceso Ferroviario Sur al Puerto de Castellón” incluyendo el preceptivo Estudio de Impacto Ambiental.

En virtud de dicha Resolución y conforme a lo dispuesto en los artículos 5.4 de la Ley del Sector Ferroviario y 10.5 de su Reglamento, se somete al trámite de información pública dicho estudio informativo por un periodo de treinta (30) días hábiles, contando a partir del día siguiente hábil al de la publicación del presente anuncio en el BOE, para ser examinado por las personas que lo deseen, quienes podrán formular observaciones que deberán versar sobre la concepción global del trazado en la medida en que afecte al interés general.

La información pública lo es también a efectos ambientales, según lo dispuesto en el RDL 1/2008 por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos, modificada por la Ley 6/2010, estando sometida la presente actuación al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, que se inició con la remisión del Documento Inicial el 18 de mayo de 2012 al Ministerio de Agricultura,

Alimentación y Medio Ambiente, por lo que las observaciones que se formulen podrán también versar sobre el impacto ambiental de las obras.

Una vez finalizó el periodo de información pública, el Estudio Informativo, junto con el análisis de las alegaciones presentadas, se remitió al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente para la formulación de la Declaración de Impacto Ambiental.

Tras la modificación de la normativa para la Declaración de Impacto Ambiental por la que resulta necesario la inclusión de la evaluación de riesgos, es por lo que el citado estudio se somete nuevamente a Información Pública para las oportunas alegaciones.

Las alternativas estudiadas son la combinación de tres posibles conexiones con la red ferroviaria actual (por el Centro, por el Sur y por el Norte) con dos posibles accesos al Puerto (por la Dársena o por el Serrallo), dando lugar finalmente a seis alternativas:

- Alternativa Central – Dársena
- Alternativa Central – Serrallo
- Alternativa Sur – Dársena
- Alternativa Sur – Serrallo
- Alternativa Norte – Dársena
- Alternativa Norte – Serrallo

Partiendo de las conclusiones finales del Documento de Comparación de Alternativas y considerando que se produjeron algunas modificaciones en los condicionantes a tener en cuenta (principalmente las actuaciones a realizar en el Corredor Mediterráneo para la implantación del ancho UIC en el mismo), en el Estudio Informativo se han desarrollado, con mayor definición, las alternativas Sur-Dársena y Central-Dársena, habiéndose optado por la alternativa Central.

Ante el retraso del Corredor Mediterráneo, el Puerto ha optado por desarrollar su red interna de la Dársena Sur, con las siguientes inversiones:

Acceso Viario provisional a la Dársena Sur	600.000 €
Puente Ferroviario y Conexión ferroviaria Norte	11.600.000 €
Red Ferroviaria Dársena Sur	6.000.000 €
Estación Intermodal y conexión con el Puerto de Castellón	20.000.000 €
Acceso Viario definitivo a la Dársena Sur	12.000.000 €
Proyecto constructivo del acceso ferroviario sur	1.000.000 €
Nuevo acceso ferroviario sur	81.000.000 €

Imagen 32: Cuadro de inversiones en conectividad del Puerto de Castellón Fuente: Puerto de Castellón



Imagen 33: inversiones en conectividad del Puerto de Castellón Fuente: Puerto de Castellón

Además el trazado del Corredor Mediterráneo entre Castellón y Tarragona es en ancho internacional, por lo que Castellón necesita ir hacia el Sur para adentrarse en la península. Ante esta situación la única opción que tiene el Puerto de Castellón es abogar por el Corredor Cántabro-Mediterráneo.

## 7. F. OTROS PUERTOS EUROPEOS:

### 7. F. I PUERTO DE ROTTERDAM

El Puerto de Rotterdam es de mayor tráfico de Europa y el duodécimo del mundo, habiendo movido 13,7 millones de TEU en 2018, lo que ha supuesto un crecimiento del 11%. Su éxito se debe a la existencia de últimas tecnologías desde el punto de vista de la infraestructura y a la prestación de los servicios de forma eficaz y eficiente, junto con su ubicación estratégica en el corazón de Europa en el estuario de los ríos Rin y Mosa.



Imagen 34: conectividad ferroviaria. Fuente: Puerto de Rotterdam

Todas las principales líneas navieras tienen servicios semanales con escala en Rotterdam y cuenta con gran número de conexiones de SSS.



Imagen 35: conectividad barcasas. Fuente: Puerto de Rotterdam

Si comparamos Rotterdam con otros puertos podemos ver que permite el acceso a megabuques debido a su mayor calado.

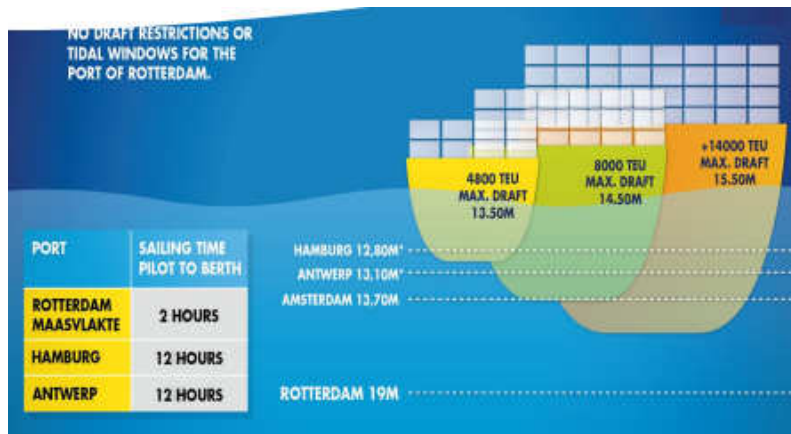


Imagen 36: restricciones de calado. Fuente: Puerto de Rotterdam

Existe un acuerdo entre Holanda y Alemania para la inclusión de la ruta de ferrocarril Betuwe en la RTE-T

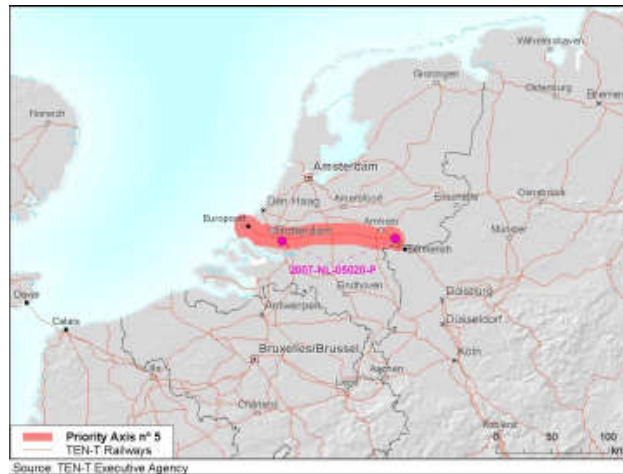


Imagen 37: línea Betuwe. Fuente: Puerto de Rotterdam

La línea tiene una longitud de 160 km entre el puerto de Rotterdam y la frontera alemana (electrificada 25 kVca; ERTMS-2), siendo una línea con participación de los puertos de Rotterdam, Amsterdam y Pro-Rail (ADIF holandés). Permite mover más de 70 trenes/día con 40 servicios regulares de carga containerizada.



Imagen 38: circulación ferroviaria. Fuente: Puerto de Rotterdam

El Puerto de Rotterdam constituye un hub global, que obtiene dos tercios de su carga contenerizada gracias a las conexiones terrestres con los países del Norte de Europa y Mediterráneo. Su hinterland ha crecido

considerablemente gracias a la completa red intermodal con la que cuenta en la que los operadores han integrado eficazmente el tráfico rodado.

## 7. F. II PUERTO DE HAMBURGO

La red del puerto de Hamburgo garantiza excelentes conexiones con Europa. En 2015, 46 millones de toneladas se transportaron por ferrocarril, frente a los 43 millones por camión y 12 millones por SSS.

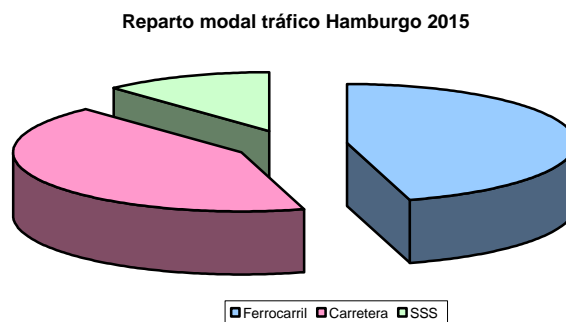


Imagen 39: reparto modal del Puerto de Hamburgo. Fuente: elaboración propia

Destacar la importancia del transporte ferroviario que supera al carretero. El Puerto de Hamburgo es el puerto ferroviario líder de Europa.



Imagen 40: circulación ferroviaria. Fuente: Puerto de Hamburgo

*"El ferrocarril del Puerto de Hamburgo tiene una red de vías de más de 300 kilómetros, que maneja eficientemente alrededor de 200 trenes de mercancías con más de 5,000 vagones por día. Para garantizar un tráfico ferroviario sin interrupciones, todas las terminales de contenedores cuentan con instalaciones de manejo de vanguardia y alto rendimiento. También se conectan terminales multiusos y de carga a granel a la red ferroviaria. Mientras*

*tanto, más de 100 compañías ferroviarias operan en las vías del puerto de Hamburgo. La República Checa, Austria, Polonia y Suiza son algunos de los destinos internacionales más importantes para las conexiones de trenes de contenedores desde y hacia el Puerto de Hamburgo".*



Imagen 41: operativa con contenedores. Fuente: Puerto de Hamburgo

*"El Puerto de Hamburgo ofrece acceso a través del Port Railway, fundado en 1866. En red ferroportuaria se extiende alrededor de 300 kilómetros y otros 160 kilómetros de vía se encuentran en 130 apartaderos privados propiedad Alrededor de 200 trenes de mercancías llegan o salen del puerto cada día laborable (cargas a granel, contenedores, mineral de hierro para acerías en Salzgitter y Eisenhüttenstadt, y trenes de sal de potasa , etc.), circulando alrededor de 5.000 vagones/día por la red de Port Railway. alrededor de 5.000 vagones circulan a lo largo de la red de Port Railway cada día".*

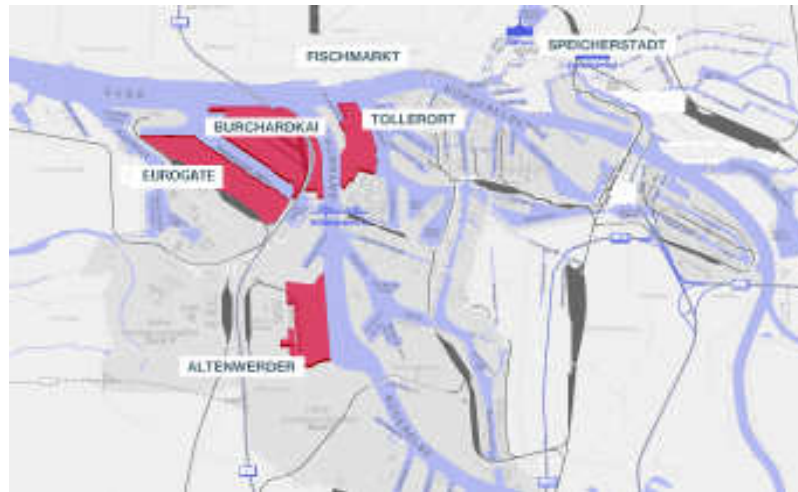


Imagen 42: red ferroportuaria. Fuente: Puerto de Hamburgo

Se ha optado por separar el tráfico ferroviario del carretero mediante la construcción de puentes.



Imagen 43: Estación de tren "Alte Süderelbe". Fuente: Puerto de Hamburgo

Para utilizar el transporte ferroportuario, los operadores ferroviarios contratan con la Autoridad Portuaria de Hamburgo que regula las tarifas. Pueden autorizar a sus operadores o proveedores de servicios a procesar sus datos de transporte otorgándoles la autorización correspondiente.



Imagen 44: terminal ferroportuaria. Fuente: Puerto de Hamburgo

La gestión del tráfico ferroviario corre a cargo de la Autoridad Portuaria de Hamburgo, que cobra por el uso de la red ferroportuaria a las empresas ferroviarias, pero solamente es capaz de cubrir la mitad de los costes.



Imagen 45: Transporte ferroviario. Fuente: Puerto de Hamburgo

## 7. F. III PUERTO DE AMBERES

Amberes es uno de los puertos ferroviarios europeos más grandes moviendo más de 24 millones de toneladas /año por ferrocarril y queriendo aumentar la cuota ferroviaria frente a la carretera.

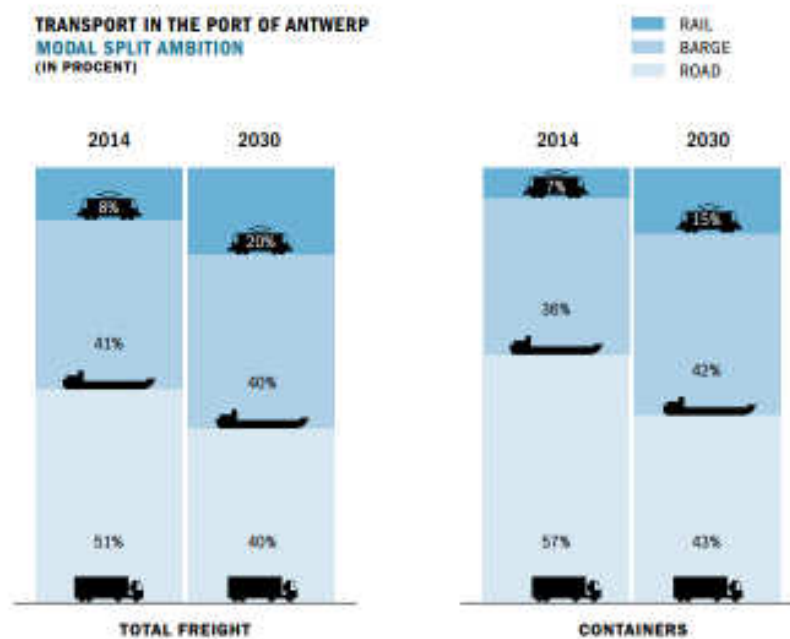


Imagen 46: ambición de cambio modal. Fuente: Puerto de Amberes

Su ubicación estratégica hace que se encuentre en el centro de tres corredores europeos:

- Corredor 1 (Rin - Corredor Alpino): Amberes - Duisburgo - Colonia - Basilea - Génova.
- Corredor 2 (Mar del Norte - Corredor Mediterráneo): Amberes - Luxemburgo - Lyon / Estrasburgo - Basilea.
- Corredor 8 (Mar del Norte - Corredor Báltico): Amberes - Duisburg - Polonia - Lituania.

La Autoridad Portuaria de Amberes ha redactado el Plan Estratégico de Transporte Ferroviario, el cual consiste en:

- El desarrollo de la red ferroviaria:
  1. Túnel ferroviario Liefkenshoek: entró en funcionamiento a finales de 2014 y tiene una capacidad de 109 trenes/ día en cada sentido.



Imagen 47: túnel ferroviario Liefkenshoek. Fuente: Puerto de Amberes

2. Ampliación de la capacidad del acceso ferroviario.
  3. Reabrir la línea Hierro - Rin, lo que supone una conexión directa con las principales redes y regiones de Alemania y Europa Central.
- Optimización del transporte ferroviario hacia / en el Puerto mediante liberalización de las actividades en la última milla, estaciones de repostaje, instalaciones abiertas para el mantenimiento de vagones, zona específica para transporte de mercancías peligrosas.
  - Facilitar nuevas conexiones ferroviarias, mediante cooperación con terminales, operadores intermodales y todos los intermediarios de la cadena de transporte (centros de consumo, producción y distribución) .

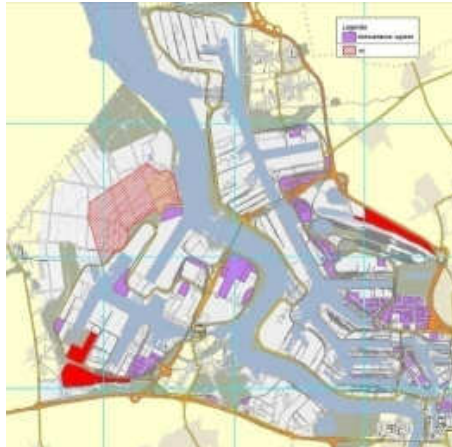


Imagen 48: conectividad. Fuente: Puerto de Amberes

La óptima distribución del tráfico ferroviario se realiza a través de Railport, de forma que el operador ferroviario portuario es el responsable de la clasificación y transferencia de vagones y carga a las diversas terminales del Puerto.



Imagen 49: terminal ferroportuaria. Fuente: Puerto de Amberes

*"Port of Antwerp Intermodal Solutions es una colaboración dentro de la comunidad portuaria de Amberes que ofrece soluciones para mejorar aún más la conectividad con el interior. El acceso a nuevas regiones con nuevas soluciones intermodales y la promoción de la división modal son objetivos de esta unidad. La Autoridad Portuaria de Amberes, por lo tanto, está creando numerosas asociaciones estratégicas con centros / terminales hinterland".*

## 7. F. IV PUERTO DE FELIXSTOWE

El Puerto de Felixstowe es la terminal ferroviaria de contenedores más grande de Gran Bretaña con un rendimiento récord moviendo más de 910.000 TEUS/año.



Imagen 50: vista aérea. Fuente: Puerto de Felixstowe

El acceso se realiza a través de Felixstowe Barch Line, siendo el tráfico ferroportuario privado.

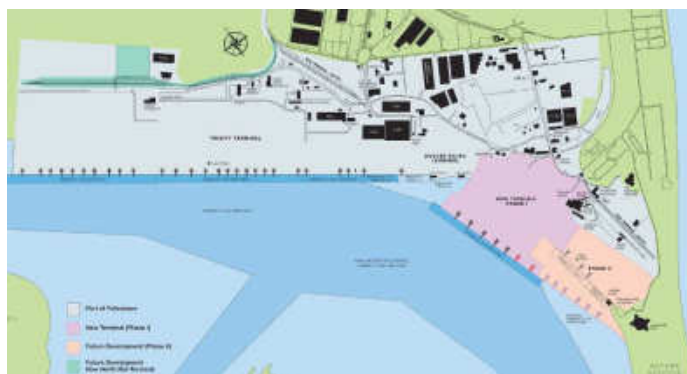


Imagen 51: terminal North Rail. Fuente: Puerto de Felixstowe

*"La Terminal North Rail, construida en 2013, mejoró la eficiencia y duplicó la capacidad de operación ferroviaria del puerto, y en 2015 se compraron dos grúas Gantry montadas sobre carril a la terminal. Los volúmenes por ferrocarril continúan creciendo y ahora son más del 20% más altos que antes de la apertura de la Terminal Ferroviaria Norte en 2013. Esto ha hecho que otros 500,000 movimientos de camiones salgan de las carreteras cada año, reduciendo las emisiones de carbono en 100,000 toneladas. En 2014, la apertura de Ipswich mejoró el rendimiento y la eficiencia del Puerto de Felixstowe al reducir los tiempos de viaje de carga. En 2016 se agregaron dos nuevos servicios completos de trenes, el 32 y el 33, y 14 vagones adicionales que se agregaron a los servicios existentes que utilizan las instalaciones de North Rail".*



Imagen 52: terminal ferroportuaria. Fuente: Puerto de Felixstowe

## **8. OPERATIVA FERROPORTUARIA DEL PUERTO DE CASTELLÓN**

En estos momentos el Puerto de Castellón solo tiene tráfico ferroviario los jueves con un convoy que sale los martes a medio día de Bilbao para llegar a Silla, donde es tratado, el miércoles por la tarde para salir a la 5:45 del jueves con destino Port de Castelló, siendo su surco a las 8:00. Según la Consigna CO el tren debe ir acompañado, por lo que en la locomotora estará el maquinista y el auxiliar hasta que el tren esté estacionado en la terminal.

Una vez el tren está estacionado en la terminal se procede a la descarga de contenedores vacíos procedentes de Silla y a la carga de contenedores del sector azulejero para, una vez realizada la prueba de frenado y recepción de la documentación del tren, expedirlo hacia Les Palmes (estación colateral de la RFIG de ADIF), siendo su surco a las 15:00.

### **1. ANTES DE LA LLEGADA DEL CONVOY**

A finales del mes anterior la Responsable de Circulación realiza el cuadrante de los auxiliares de forma que todos realicen, como mínimo, un servicio al mes. Además el Jefe de equipo de cada policía (DP y OO. PP.) realiza el cuadrante del mes de forma que el día del tren puedan ser cubiertos los PP.NN. por la policía.

Los viernes la E. F. envía un mail con la previsión de trenes de los próximos 7 días. En este momento Port de Castelló es conocedora si tiene circulación o no.

En función de la hora a la que se haya recibido el mail de la E. F., el propio viernes o el lunes el Responsable de Seguridad en la Circulación o el Responsable de Circulación, en su defecto, envían un mail a los organismos afectados (Guardia Civil, personal de la Autoridad Portuaria, Salvamento Marítimo Sasemar y Agencia Tributaria AEAT) avisando de la circulación ferroviaria con horario aproximado de llegada a Les Palmes.

El lunes por la tarde o martes por la mañana la policía portuaria realiza la inspección del trazado ferroviario para comprobar que no hay irregularidades, enviando el informe a su jefe directo, al Responsable de Seguridad en la Circulación y a la Responsable de Circulación que además es la Responsable del contrato de mantenimiento de vía. Si se detecta alguna anomalía la Responsable de Circulación / Responsable contrato mantenimiento vía avisa a la empresa encargada de los trabajos para que subsane las deficiencias antes del jueves.

Desde el martes tarde hasta el jueves por la mañana la Responsable de Circulación mantiene contacto con el servicio 24 horas de la E. F. para saber la evolución de la composición, de esta forma se pueden saber retrasos.

El miércoles en el Portal del Empleado la responsable de Circulación avisa a todos los empleados de la circulación del tren.



Imagen 53: aviso interno. Fuente: Portal del empleado de la Autoridad Portuaria de Castellón

El miércoles la Responsable de Circulación pone a cargar los walky-talky y el móvil de los auxiliares de circulación y operaciones de tren con maniobras.

El miércoles el Responsable de Seguridad en la Circulación solicita coche a la empresa para poder realizar el estacionamiento del tren y revisión posterior el jueves.

## 2. DURANTE LA ENTRADA Y SALIDA DEL TREN

Llegada al gabinete de circulación del Responsable de Seguridad en la Circulación y de la Responsable de Circulación. Se reanuda el servicio mediante telefonema con el C.T.C., el cual se inscribe en el libro de bloqueo.

Al incorporarse al servicio el autorizado Responsable de Circulación de la Autoridad Portuaria también se lo comunicará al Jefe de Circulación, mediante el siguiente telefonema:

5	"Nº ..... a las .. (horas y minutos). "Reanudo el servicio ".Firma
---	--

Imagen 54: Telefonema de reanudación del servicio.. Fuente: Consigna CO de Port de Castellò

Cuando el maquinista está saliendo de Sagunto avisa al Auxiliar para que la policía portuaria cierre / abra los accesos y se desplacen a sus posiciones.



Imagen 55: intersección especial nº 21. Fuente: Puerto de Castellón



Imagen 56: intersección especial nº 18. Fuente: Puerto de Castellón



Imagen 57: red ferroviaria interna. Fuente: Puerto de Castellón



Imagen 58: red ferroviaria interna: zona terminales contenedores. Fuente: Puerto de Castellón.

Cuando el tren llega a Les Palmes el auxiliar avisa a la Responsable de Circulación para que pueda realizar estadísticas. El Auxiliar se pone en contacto con el maquinista mediante walky con una frecuencia preestablecida para poder realizar las labores de auxiliar de operaciones de tren con maniobras: corte de la locomotora para encarar la composición de entrada a Port de Castelló.

Una vez el tren está encarado esperando la apertura por parte de ADIF de la señal S2/5A, el Jefe del CTC se pone en contacto con la Responsable de Circulación para hacerle la petición eléctrica de la vía, la cual autoriza y se apunta una nota en el libro de bloqueo.

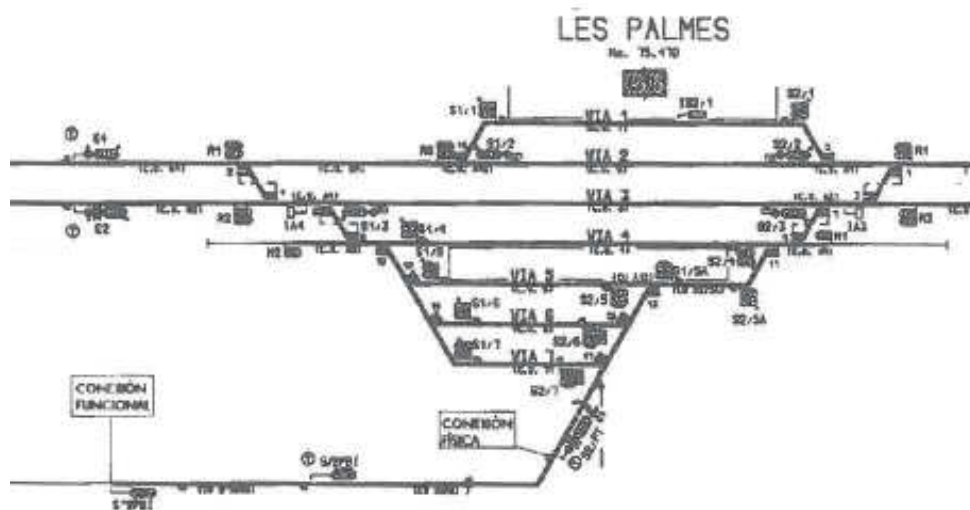


Imagen 59: Esquema instalaciones Les Palmes y acceso a Port de Castelló. Fuente: Puerto de Castellón.

7	"Nº ..... a las ....., autorizada expedición de ..(tren/maniobra nº ..... ).. hacia/desde el Port de Castelló /Apartadero de Les Palmes" Firma
---	--

Imagen 60: Telefonema de reanudación del servicio. Fuente: Consigna CO de Port de Castelló



Imagen 61: Cuadro de autorizaciones / peticiones de Port de Castelló. Fuente: Consigna CO de Port de Castelló

Cuando el tren deja la línea de conexión, el auxiliar le da la documentación del tren al Responsable de Circulación para que compruebe que el orden es correcto.

Una vez ya ha pasado el tren y se ven las señales de cola (composición ha llegado completa), el Responsable de Circulación llama al Jefe del CTC para dar apartada la maniobra M1 (mediante telefonema), de forma que se queda libre el trayecto. Además también da su retirada del servicio.

Una vez que el tren o maniobra ha llegado completa y se ha apartado en su zona, Jefe de Circulación/autorizado Responsable de Circulación del puerto, cursará el siguiente telefonema:

3	*Nº ..... a las .. (horas y minutos) .. apartado ..(tren/ maniobra nº ..... ), en el Apartadero de Las Palmas / Port de Castelló. Firma"
---	--

Para el caso del Jefe de Circulación, si fuese necesario, se podrá auxiliar del Agente de Maniobras para confirmar lo indicado en el telefonema nº3.

El autorizado Responsable de Circulación de la Autoridad Portuaria, normalmente podrá retirarse e incorporarse si la línea de conexión está libre de circulaciones, y una vez se lo comuniqué al Jefe de Circulación del Apartadero de Las Palmas cursando el telefonema siguiente:

4	*Nº ..... a las .. (horas y minutos). *Ne retiro del servicio ".Firma
---	---

Imagen 62: telefonemas apartada maniobra y retirada del servicio. Fuente: Consigna CO de Port de Castelló

El Responsable de seguridad en la Circulación y el Responsable de Circulación cogen el coche y van a la terminal. Mientras el auxiliar realiza el itinerario de los

desvíos y corta la locomotora para que escape y empuje hasta el punto que el Responsable de Circulación de indique mediante walky.

Acabada la maniobra, con el tren estacionado, se avisa al terminalista que el tren está en su terminal y puede empezar con la descarga y carga del tren. Además se habla con ellos para saber la previsión de la finalización de carga.

Acabada la carga el terminalista envía por mail el pie de tren para que la E.F. y ADIF puedan preparar la documentación del tren.

Cuando quedan por cargar 2 contenedores el terminalista avisa al responsable de Circulación para que pueda hacer la revisión de la carga: ruedas encarriladas, puertas de contenedores cerradas, contenedores bien cargados.

Cuando el segundo maquinista se presenta en la locomotora (avisa al auxiliar cuando llega a la estación de Castellón), y habiendo finalizado el cargue, el auxiliar realiza la prueba de frenado completa (han pasado más de 2 horas).

Cuando quedan 15 minutos para finalizar la prueba, el auxiliar avisa al Responsable de Circulación para que avise a la policía de forma que se vayan posicionando en los cruces y abriendo / cerrando los accesos.

Acabada la prueba de frenado, con la documentación recibida por ADIF (D. A. T., D. M. T. y B. C. F.) y la policía posicionada, se saca el tren hasta el comedor. Mientras el Responsable de Circulación prepara el Boletín de Órdenes e Informaciones, BOI, a entregar al maquinista.

“Se notifica al maquinista del tren..... que efectúe detención ante la señal S’2/PBI y entre en comunicación por Tren Tierra con el Jefe del C.T.C. de Les Palmes, quien le dará la orden de avanzar cuando las circunstancias permitan el estacionamiento o paso del tren por la estación de Les Palmes”.

Se comprueba por el responsable de Circulación que la documentación del tren es correcta.

Se reanuda el servicio mediante telefonema con el Jefe del CTC.

Al incorporarse al servicio el autorizado Responsable de Circulación de la Autoridad Portuaria también se lo comunicará al Jefe de Circulación, mediante el siguiente telefonema:

5	"Nº ..... a las .. (horas y minutos). "Reanudo el servicio ".Firma
---	--

Imagen 63: telefonema reanudación del servicio. Fuente: Consigna CO de Port de Castellò

El Responsable de Circulación entrega la documentación al maquinista, el cual firma el BOI quedándose el original, mientras que el auxiliar vuelve a revisar el tren antes de que salga a la línea de conexión.

Mientras el auxiliar llega a la cabina el Responsable de Circulación se pone en contacto con el Jefe del CTC para pedir eléctricamente vía y éste le autoriza. El Responsable de Circulación se apunta una nota en el libro de bloqueo.

1	"Nº ..... a las ..(horas y minutos).., expido maniobra nº ..... hacia/desde el Port de Castelló a las .. (horas y minutos).. " Firma
---	--

Imagen 64: telefonema expedición maniobra. Fuente: Consigna CO de Port de Castellò

El Responsable de Circulación avisa por walky a la policía que el tren inicia la marcha. También se avisa al maquinista por walky que puede iniciar la marcha hasta la señal S'2/PBI (punto de conexión funcional) y se activa manualmente la Señalización Luminosa y Acústica SLA.

Cuando el tren ha llegado al punto de conexión física, señal S2/PT, el auxiliar se pone en contacto telefónico con el Jefe del CTC para dar el tren completo una vez ha visto las señales de cola.

El Jefe del CTC se pone en contacto con el Responsable de Circulación para, mediante telefonema, dar por apartada la maniobra M2, de forma que la vía queda libre para expedir otro tren.

Cuando la maniobra se encuentre estacionada en la vía del Apartadero de Les Palmes, el Agente de Maniobras que la acompaña, informará al Jefe de Circulación de su apartado y una vez restituidos los aparatos a su posición normal, el Jefe de Circulación inscribirá en el Libro de bloqueo la nota nº 2 y la letra "L" en la casilla de trenes en marcha, considerando desde ese momento libre de trenes el cantón único de bloqueo con el Port de Castelló.

2	"Nº ..... a las ..(horas y minutos)..., regresó y apartado en la estación Les Palmes. Firma"
---	--

Imagen 65: telefonema apartada maniobra. Fuente: Consigna CO de Port de Castelló

Seguidamente el responsable de Circulación se retira del servicio mediante telefonema con el Jefe del CTC.

El autorizado Responsable de Circulación de la Autoridad Portuaria, normalmente podrá retirarse e incorporarse si la línea de conexión está libre de circulaciones, y una vez se lo comunique al Jefe de Circulación del Apartadero de Les Palmes cursando el telefonema siguiente:

4	"Nº ..... a las .. (horas y minutos). "Me retiro del servicio ". Firma"
---	---

Imagen 66: telefonema retirada del servicio. Fuente: Consigna CO de Port de Castelló

### 3. POSTERIOR A LA SALIDA DEL TREN

El viernes por la mañana la E. F. envía un mail con la hora prevista de llegada a destino (Bilbao).

Antes de la Comisión de seguimiento del Convenio entre ADIF, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Castellón se realizan las estadísticas de tiempos viendo su evolución.

	USUARIOS	PUNTO	TIPO DE SERVICIO	TIPO DE TREN	TIPO DE TREN	TIPO DE TREN	TIPO DE TREN	TIPO DE TREN	TIPO DE TREN	TIPO DE TREN	TIPO DE TREN	TIPO DE TREN
Bilbao	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
Madrid	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
Barcelona	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000

Imagen 67: estadísticas ferroviarias. Fuente: Elaboración propia.



## **8. OPERATIVA FERROPORTUARIA DEL PUERTO DE CASTELLÓN**

En estos momentos el Puerto de Castellón solo tiene tráfico ferroviario los jueves con un convoy que sale los martes a medio día de Bilbao para llegar a Silla, donde es tratado, el miércoles por la tarde para salir a la 5:45 del jueves con destino Port de Castelló, siendo su surco a las 8:00. Según la Consigna CO el tren debe ir acompañado, por lo que en la locomotora estará el maquinista y el auxiliar hasta que el tren esté estacionado en la terminal.

Una vez el tren está estacionado en la terminal se procede a la descarga de contenedores vacíos procedentes de Silla y a la carga de contenedores del sector azulejero para, una vez realizada la prueba de frenado y recepción de la documentación del tren, expedirlo hacia Les Palmes (estación colateral de la RFIG de ADIF), siendo su surco a las 15:00.

### **1. ANTES DE LA LLEGADA DEL CONVOY**

A finales del mes anterior la Responsable de Circulación realiza el cuadrante de los auxiliares de forma que todos realicen, como mínimo, un servicio al mes. Además el Jefe de equipo de cada policía (DP y OO. PP.) realiza el cuadrante del mes de forma que el día del tren puedan ser cubiertos los PP.NN. por la policía.

Los viernes la E. F. envía un mail con la previsión de trenes de los próximos 7 días. En este momento Port de Castelló es conocedora si tiene circulación o no.

En función de la hora a la que se haya recibido el mail de la E. F., el propio viernes o el lunes el Responsable de Seguridad en la Circulación o el Responsable de Circulación, en su defecto, envían un mail a los organismos afectados (Guardia Civil, personal de la Autoridad Portuaria, Salvamento Marítimo Sasemar y Agencia Tributaria AEAT) avisando de la circulación ferroviaria con horario aproximado de llegada a Les Palmes.

El lunes por la tarde o martes por la mañana la policía portuaria realiza la inspección del trazado ferroviario para comprobar que no hay irregularidades, enviando el informe a su jefe directo, al Responsable de Seguridad en la Circulación y a la Responsable de Circulación que además es la Responsable del contrato de mantenimiento de vía. Si se detecta alguna anomalía la Responsable de Circulación / Responsable contrato mantenimiento vía avisa a la empresa encargada de los trabajos para que subsane las deficiencias antes del jueves.

Desde el martes tarde hasta el jueves por la mañana la Responsable de Circulación mantiene contacto con el servicio 24 horas de la E. F. para saber la evolución de la composición, de esta forma se pueden saber retrasos.

El miércoles en el Portal del Empleado la responsable de Circulación avisa a todos los empleados de la circulación del tren.



Imagen 53: aviso interno. Fuente: Portal del empleado de la Autoridad Portuaria de Castellón

El miércoles la Responsable de Circulación pone a cargar los walky-talky y el móvil de los auxiliares de circulación y operaciones de tren con maniobras.

El miércoles el Responsable de Seguridad en la Circulación solicita coche a la empresa para poder realizar el estacionamiento del tren y revisión posterior el jueves.

## 2. DURANTE LA ENTRADA Y SALIDA DEL TREN

Llegada al gabinete de circulación del Responsable de Seguridad en la Circulación y de la Responsable de Circulación. Se reanuda el servicio mediante telefonema con el C.T.C., el cual se inscribe en el libro de bloqueo.

Al incorporarse al servicio el autorizado Responsable de Circulación de la Autoridad Portuaria también se lo comunicará al Jefe de Circulación, mediante el siguiente telefonema:

5	"No ..... a las .. (horas y minutos). "Reanudo el servicio ".Firma
---	--

Imagen 54: Telefonema de reanudación del servicio.. Fuente: Consigna CO de Port de Castellò

Cuando el maquinista está saliendo de Sagunto avisa al Auxiliar para que la policía portuaria cierre / abra los accesos y se desplacen a sus posiciones.



Imagen 55: intersección especial nº 21. Fuente: Puerto de Castellón



Imagen 56: intersección especial nº 18. Fuente: Puerto de Castellón



Imagen 57: red ferroviaria interna. Fuente: Puerto de Castellón



Imagen 58: red ferroviaria interna: zona terminales contenedores. Fuente: Puerto de Castellón.

Cuando el tren llega a Les Palmes el auxiliar avisa a la Responsable de Circulación para que pueda realizar estadísticas. El Auxiliar se pone en contacto con el maquinista mediante walky con una frecuencia preestablecida para poder realizar las labores de auxiliar de operaciones de tren con maniobras: corte de la locomotora para encarar la composición de entrada a Port de Castelló.

Una vez el tren está encarado esperando la apertura por parte de ADIF de la señal S2/5A, el Jefe del CTC se pone en contacto con la Responsable de Circulación para hacerle la petición eléctrica de la vía, la cual autoriza y se apunta una nota en el libro de bloqueo.

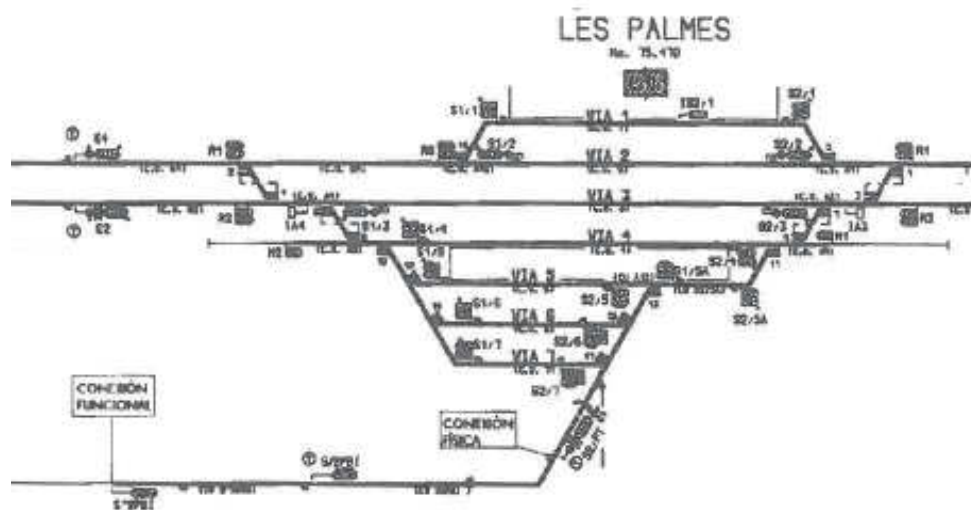


Imagen 59: Esquema instalaciones Les Palmes y acceso a Port de Castelló. Fuente: Puerto de Castellón.

7	"Nº ..... a las ....., autorizada expedición de ..(tren/maniobra nº ..... ).. hacia/desde el Port de Castelló /Apartadero de Les Palmes" Firma
---	--

Imagen 60: Telefonema de reanudación del servicio. Fuente: Consigna CO de Port de Castelló



Imagen 61: Cuadro de autorizaciones / peticiones de Port de Castelló. Fuente: Consigna CO de Port de Castelló

Cuando el tren deja la línea de conexión, el auxiliar le da la documentación del tren al Responsable de Circulación para que compruebe que el orden es correcto.

Una vez ya ha pasado el tren y se ven las señales de cola (composición ha llegado completa), el Responsable de Circulación llama al Jefe del CTC para dar apartada la maniobra M1 (mediante telefonema), de forma que se queda libre el trayecto. Además también da su retirada del servicio.

Una vez que el tren o maniobra ha llegado completa y se ha apartado en su zona, Jefe de Circulación/autorizado Responsable de Circulación del puerto, cursará el siguiente telefonema:

3	"Nº ..... a las .. (horas y minutos) .. apartado ..(tren/ maniobra nº ..... ), en el Apartadero de Las Palmas / Port de Castelló. Firma"
---	--

Para el caso del Jefe de Circulación, si fuese necesario, se podrá auxiliar del Agente de Maniobras para confirmar lo indicado en el telefonema nº3.

El autorizado Responsable de Circulación de la Autoridad Portuaria, normalmente podrá retirarse e incorporarse si la línea de conexión está libre de circulaciones, y una vez se lo comuniqué al Jefe de Circulación del Apartadero de Las Palmas cursando el telefonema siguiente:

4	"Nº ..... a las .. (horas y minutos) .."Ne retiro del servicio ".Firma"
---	---

Imagen 62: telefonemas apartada maniobra y retirada del servicio. Fuente: Consigna CO de Port de Castelló

El Responsable de seguridad en la Circulación y el Responsable de Circulación cogen el coche y van a la terminal. Mientras el auxiliar realiza el itinerario de los

desvíos y corta la locomotora para que escape y empuje hasta el punto que el Responsable de Circulación de indique mediante walky.

Acabada la maniobra, con el tren estacionado, se avisa al terminalista que el tren está en su terminal y puede empezar con la descarga y carga del tren. Además se habla con ellos para saber la previsión de la finalización de carga.

Acabada la carga el terminalista envía por mail el pie de tren para que la E.F. y ADIF puedan preparar la documentación del tren.

Cuando quedan por cargar 2 contenedores el terminalista avisa al responsable de Circulación para que pueda hacer la revisión de la carga: ruedas encarriladas, puertas de contenedores cerradas, contenedores bien cargados.

Cuando el segundo maquinista se presenta en la locomotora (avisa al auxiliar cuando llega a la estación de Castellón), y habiendo finalizado el cargue, el auxiliar realiza la prueba de frenado completa (han pasado más de 2 horas).

Cuando quedan 15 minutos para finalizar la prueba, el auxiliar avisa al Responsable de Circulación para que avise a la policía de forma que se vayan posicionando en los cruces y abriendo / cerrando los accesos.

Acabada la prueba de frenado, con la documentación recibida por ADIF (D. A. T., D. M. T. y B. C. F.) y la policía posicionada, se saca el tren hasta el comedor. Mientras el Responsable de Circulación prepara el Boletín de Órdenes e Informaciones, BOI, a entregar al maquinista.

“Se notifica al maquinista del tren..... que efectúe detención ante la señal S’2/PBI y entre en comunicación por Tren Tierra con el Jefe del C.T.C. de Les Palmes, quien le dará la orden de avanzar cuando las circunstancias permitan el estacionamiento o paso del tren por la estación de Les Palmes”.

Se comprueba por el responsable de Circulación que la documentación del tren es correcta.

Se reanuda el servicio mediante telefonema con el Jefe del CTC.

Al incorporarse al servicio el autorizado Responsable de Circulación de la Autoridad Portuaria también se lo comunicará al Jefe de Circulación, mediante el siguiente telefonema:

5	"Nº ..... a las .. (horas y minutos). "Reanudo el servicio ".Firma
---	--

Imagen 63: telefonema reanudación del servicio. Fuente: Consigna CO de Port de Castellò

El Responsable de Circulación entrega la documentación al maquinista, el cual firma el BOI quedándose el original, mientras que el auxiliar vuelve a revisar el tren antes de que salga a la línea de conexión.

Mientras el auxiliar llega a la cabina el Responsable de Circulación se pone en contacto con el Jefe del CTC para pedir eléctricamente vía y éste le autoriza. El Responsable de Circulación se apunta una nota en el libro de bloqueo.

1	"Nº ..... a las ..(horas y minutos).., expido maniobra nº ..... hacia/desde el Port de Castelló a las .. (horas y minutos).. " Firma
---	--

Imagen 64: telefonema expedición maniobra. Fuente: Consigna CO de Port de Castellò

El Responsable de Circulación avisa por walky a la policía que el tren inicia la marcha. También se avisa al maquinista por walky que puede iniciar la marcha hasta la señal S'2/PBI (punto de conexión funcional) y se activa manualmente la Señalización Luminosa y Acústica SLA.

Cuando el tren ha llegado al punto de conexión física, señal S2/PT, el auxiliar se pone en contacto telefónico con el Jefe del CTC para dar el tren completo una vez ha visto las señales de cola.

El Jefe del CTC se pone en contacto con el Responsable de Circulación para, mediante telefonema, dar por apartada la maniobra M2, de forma que la vía queda libre para expedir otro tren.

Cuando la maniobra se encuentre estacionada en la vía del Apartadero de Les Palmes, el Agente de Maniobras que la acompaña, informará al Jefe de Circulación de su apartado y una vez restituidos los aparatos a su posición normal, el Jefe de Circulación inscribirá en el Libro de bloqueo la nota nº 2 y la letra "L" en la casilla de trenes en marcha, considerando desde ese momento libre de trenes el cantón único de bloqueo con el Port de Castelló.

2	"Nº ..... a las ..(horas y minutos)..., regresó y apartado en la estación Les Palmes. Firma"
---	--

Imagen 65: telefonema apartada maniobra. Fuente: Consigna CO de Port de Castelló

Seguidamente el responsable de Circulación se retira del servicio mediante telefonema con el Jefe del CTC.

El autorizado Responsable de Circulación de la Autoridad Portuaria, normalmente podrá retirarse e incorporarse si la línea de conexión está libre de circulaciones, y una vez se lo comunique al Jefe de Circulación del Apartadero de Les Palmes cursando el telefonema siguiente:

4	"Nº ..... a las .. (horas y minutos). "Me retiro del servicio ".Firma"
---	--

Imagen 66: telefonema retirada del servicio. Fuente: Consigna CO de Port de Castelló

### 3. POSTERIOR A LA SALIDA DEL TREN

El viernes por la mañana la E. F. envía un mail con la hora prevista de llegada a destino (Bilbao).

Antes de la Comisión de seguimiento del Convenio entre ADIF, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Castellón se realizan las estadísticas de tiempos viendo su evolución.

	USUARIOS	PUNTO	TIPO DE SERVICIO	TIPO DE TREN	TIPO DE TREN	TIPO DE TREN	TIPO DE TREN	TIPO DE TREN	TIPO DE TREN	TIPO DE TREN	TIPO DE TREN	TIPO DE TREN
Bilbao	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
Madrid	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
Barcelona	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000

Imagen 67: estadísticas ferroviarias. Fuente: Elaboración propia.

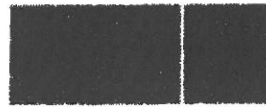
## 10. BIBLIOGRAFÍA

[https://www.fomento.gob.es/mfom/lang\\_castellano/default.htm](https://www.fomento.gob.es/mfom/lang_castellano/default.htm)  
<http://www.puertos.es/es-es>  
[http://www.adif.es/es\\_ES/index.shtml](http://www.adif.es/es_ES/index.shtml)  
<http://www.seguridadferroviaria.es/>  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=LEGISSUM%3A114527>  
<https://www.vialibre-ffe.com/>  
<https://www.caf.net/es>  
<https://www.boe.es/>  
<https://www.portofrotterdam.com/en>  
<https://www.hafen-hamburg.de/>  
<https://www.portofantwerp.com/nl/>  
<https://www.portoffelixstowe.co.uk/>  
[http://www.puertasantander.es/cas/normas\\_seguridad\\_FFCC.aspx](http://www.puertasantander.es/cas/normas_seguridad_FFCC.aspx)  
<https://www.valenciaport.com/negocio/servicios/servicios-ferroviarios/>  
<https://www.puertogijon.es/>  
<https://www.portcastello.com/>  
<https://www.abc.es/contentfactory/post/2017/12/28/un-impulso-necesario-para-el-transporte-de-mercancias-en-tren/ 1/8>  
<https://www.mosingenieros.com/>

## 11. ANEXO



Puertos del Estado



# **CONVENIO ENTRE EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, PUERTOS DEL ESTADO Y LA AUTORIDAD PORTUARIA DE CASTELLÓN**

**DE CONEXIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS DEL  
PUERTO DE INTERÉS GENERAL DE CASTELLÓN CON LA RED  
FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL ADMINISTRADA POR LA ENTIDAD  
PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS  
FERROVIARIAS**

Convenio de conexión ferroviaria del Puerto de Castellón

## ÍNDICE

### PARTE I – CLÁUSULAS GENERALES

Primera	Objeto y ámbito de aplicación del Convenio
Segunda	Línea de conexión del Puerto de Castellón
Tercera	Expresión de la voluntad de mantener la conexión
Cuarta	Comisión de seguimiento
Quinta	Duración y modificación del Convenio
Sexta	Solución de controversias
Séptima	Comunicaciones entre ADIF, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Castellón
Octava	Pertenencia y conexión con la RFIG de las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Castellón
Novena	Información sobre la red ferroviaria existente en el Puerto de Castellón
Décima	Régimen de circulación sobre las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Castellón

### PARTE II – CONEXIÓN FÍSICA

Undécima	Conexión física
Duodécima	Reglas para la conexión física
Decimotercera	Documentos reglamentarios de la conexión física

### PARTE III – CONEXIÓN FUNCIONAL

Decimocuarta	Conexión funcional
Decimoquinta	Reglas para la adjudicación de capacidad y la organización de franjas horarias
Decimosexta	Reglas para la gestión de las operaciones de circulación
Decimoséptima	Reglas para la actuación en caso de perturbaciones del tráfico ferroviario en la/s línea/s de conexión del Puerto de Castellón
Decimooctava	Documentos reglamentarios de la conexión funcional

### PARTE IV – RÉGIMEN DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN

Decimonovena	Régimen aplicable en el Puerto de Castellón
Vigésima	Requisitos y condiciones de autorización del personal de circulación que ejerce su actividad en la RFIG administrada por la Autoridad Portuaria de Castellón e interviene en la conexión del Puerto de Castellón con la RFIG administrada por ADIF

### ANEXOS

### GLOSARIO DE DEFINICIONES

En Madrid, a 24 de octubre de 2011

En presencia de D. José Blanco López, Ministro de Fomento

### REUNIDOS

D. Antonio González Marin, con DNI nº 24.751.566-R, Presidente de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, en el ejercicio de las facultades que tiene conferidas por el artículo 23.2.a) de su Estatuto, aprobado mediante Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre.

D. Fernando González Laxe, con DNI nº 32.399.146-N, Presidente del organismo público Puertos del Estado, en el ejercicio de las facultades que tiene conferidas por el artículo 22 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Y D. Juan José Monzonís Martínez, con DNI nº 18.787.235-F, Presidente de la Autoridad Portuaria de Castellón, en el ejercicio de las facultades que tiene conferidas por el artículo 31 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Reconociéndose la capacidad para celebrar el presente Convenio, a tal efecto,

### EXPONEN

La Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (en adelante Ley del Sector Ferroviario) atribuye a las Autoridades Portuarias determinadas funciones de administrador de infraestructuras ferroviarias respecto de las infraestructuras ferroviarias existentes en los puertos de interés general, estableciendo la forma en que dichas infraestructuras deben quedar conectadas con la Red Ferroviaria de Interés General (en adelante RFIG). Concretamente, la Ley del Sector Ferroviario establece que dicha conexión esté regulada por un Convenio que deben celebrar, previa autorización del Ministro de Fomento, la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante ADIF) y la Autoridad Portuaria de cada puerto de interés general, en el que se establezcan las obligaciones y derechos de cada una de las partes con arreglo a determinados principios recogidos en su artículo 36.3.

Por otro lado, el nuevo papel atribuido a las Autoridades Portuarias en la Ley del Sector Ferroviario sienta las bases de un nuevo modelo ferroviario en el

ámbito de los puertos de interés general que afecta a la organización y gestión de los mismos e incide en la coordinación de los organismos portuarios con determinados órganos y organismos del sector público ferroviario, cuestiones ambas sujetas a la regulación establecida en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Dicha regulación determina la organización portuaria del Estado, atribuyendo al organismo público Puertos del Estado la coordinación y el control de eficiencia del sistema portuario de titularidad estatal y la coordinación general con los modos de transporte en el ámbito de competencia estatal desde el punto de vista de la actividad portuaria. En virtud de ello, le corresponde a Puertos del Estado coordinar y controlar en los términos que sean oportunos dentro del marco legal vigente la aplicación por parte de las Autoridades Portuarias de la Ley del Sector Ferroviario en lo que afecta a la red ferroviaria existente en los puertos de interés general, así como la coordinación general con ADIF para el desarrollo de los referidos convenios de conexión ferroviaria.

En consecuencia, la formalización del presente Convenio por ADIF, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Castellón cumple un doble propósito.

Por un lado se enmarca dentro de los convenios previstos en la Ley del Sector Ferroviario, regulando la conexión con la RFIG de las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Castellón y estableciendo las obligaciones y derechos de ADIF y de la Autoridad Portuaria de Castellón (entidades a las que se refiere este Convenio cuando se cita a "las partes") con arreglo a lo previsto en dicha Ley y en sus disposiciones de desarrollo.

Por otro lado, establece las reglas que habrán de respetar Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Castellón para garantizar la coordinación y el control de eficiencia del sistema portuario de titularidad estatal en relación con la aplicación de la Ley del Sector Ferroviario en el Puerto de Castellón, así como las necesarias para la coordinación general con ADIF en lo que afecta al presente Convenio, todo lo cual en virtud de lo previsto en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Así mismo, el contenido del presente Convenio es conforme al Convenio-tipo acordado conjuntamente por ADIF y Puertos del Estado para favorecer la aplicación de unas reglas de conexión homogéneas en el conjunto de los puertos de interés general conectados a la RFIG.

 Y en virtud de ello, con la aprobación del Ministro de Fomento,

#### **ACUERDAN**

La celebración del presente CONVENIO, sometido a las siguientes cláusulas.



## PARTE I – CLÁUSULAS GENERALES

### Primera. Objeto y ámbito de aplicación del Convenio

El presente Convenio tiene por objeto establecer las reglas para la conexión física y funcional de las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Castellón con la RFIG.

El ámbito de aplicación material del presente Convenio será/n la/s línea/s de conexión del Puerto de Castellón así como el resto de las infraestructuras ferroviarias existentes en el mismo.

### Segunda. Línea de conexión del Puerto de Castellón

Se entenderá por línea de conexión del Puerto de Castellón cualquier línea del complejo ferropuerto del Puerto de Castellón que, perteneciendo a la RFIG, conecte un punto de la red ferroviaria administrada por ADIF con un punto de la red ferroviaria existente en el puerto.

Para la aplicación de las reglas previstas en este Convenio, ADIF y la Autoridad Portuaria de Castellón identificarán de común acuerdo las líneas de conexión del Puerto de Castellón que consideren más adecuadas para conectar las infraestructuras ferroviarias del puerto con la RFIG administrada por ADIF.

### Tercera. Expresión de la voluntad de mantener la conexión

Con la firma del presente Convenio se renueva la voluntad de las partes de mantener la conexión ferroviaria en los términos y condiciones que se acuerdan en él. Las partes se obligan a modificar o resolver cuantos contratos se opongan a lo aquí establecido.

### Cuarta. Comisión de seguimiento

Se acuerda crear una Comisión de seguimiento de este Convenio. La citada Comisión velará por el cumplimiento y la correcta interpretación del Convenio, intervendrá en la solución de los conflictos que se puedan derivar de su aplicación y apoyará todas las tareas relacionadas con su desarrollo.

La Comisión de seguimiento estará formada por cuatro representantes de cada parte, sin perjuicio de lo establecido en el párrafo siguiente. El Director de la Autoridad Portuaria de Castellón y el Director de Servicios Logísticos y Estaciones Este de ADIF serán miembros permanentes de la Comisión de seguimiento y designarán, respectivamente, el resto de componentes de la misma en función de los temas a tratar.


Puertos del Estado recibirá con antelación suficiente el orden del día de las convocatorias así como el contenido de los acuerdos adoptados por la Comisión de seguimiento, pudiendo participar en sus reuniones cuando lo considere oportuno. En este caso, la citada entidad lo comunicará previamente a las partes y designará un representante de Puertos de Estado que actuará en la Comisión de seguimiento como miembro de pleno derecho ocupando el lugar de uno de los representantes de la Autoridad Portuaria de Castellón a los que se refiere el párrafo anterior.

A las reuniones de la Comisión de seguimiento podrá asistir, en cualquier caso, un representante de la asesoría jurídica de cada entidad.

La Comisión de seguimiento se reunirá cuando lo solicite alguna de las entidades firmantes y al menos una vez cada semestre en fechas fijas que se determinarán en la primera sesión.

Los acuerdos de la Comisión de seguimiento se adoptarán por unanimidad.


#### **Quinta. Duración y modificación del Convenio**



Este Convenio tiene duración indefinida y mantendrá su vigencia en tanto no lo denuncie motivadamente alguna de las entidades firmantes. En tal caso ADIF, la Autoridad Portuaria de Castellón y Puertos del Estado se darán un plazo de un año desde la fecha de la denuncia para tratar de negociar un nuevo Convenio antes de que expire el presente.

El Convenio podrá ser revisado por mutuo acuerdo de las partes y a propuesta de la Comisión de seguimiento. En este caso será preceptivo el informe favorable previo de Puertos del Estado. Cuando se trate de una modificación sustancial deberán cumplirse los mismos requisitos formales necesarios para su aprobación. La modificación de los anexos al presente Convenio no tendrá el carácter de modificación sustancial.

#### **Sexta. Solución de controversias**



Se acuerda someter cualquier diferencia que se produzca en la interpretación, aplicación o desarrollo del presente Convenio, y que no sea resuelta por la Comisión de seguimiento en un plazo de tres meses desde su planteamiento por alguna de las entidades firmantes, al criterio de la Comisión de seguimiento del Convenio marco de 30 de diciembre de 2005 suscrito por ADIF y Puertos del Estado que se adjunta como anexo nº1.

#### **Séptima. Comunicaciones entre ADIF, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Castellón**

La ejecución del presente Convenio conlleva la necesidad de establecer comunicaciones de distinta naturaleza entre ADIF, Puertos del Estado y la

Autoridad Portuaria de Castellón. Estas comunicaciones se desarrollarán con arreglo a los siguientes principios.

Para el establecimiento de las comunicaciones operativas entre ADIF y la Autoridad Portuaria de Castellón se estará a lo dispuesto en los documentos reglados, incluido el presente Convenio. Sin perjuicio de lo anterior, ambas entidades elaborarán de forma conjunta y mantendrán actualizado un *directorio de interlocutores de la conexión ferroviaria del Puerto de Castellón* que recogerá en un único documento la relación y datos de contacto de todas las personas que intervengan en dichas comunicaciones.

El directorio de interlocutores se adjunta como anexo nº2.

Cualquier otra comunicación entre ADIF y la Autoridad Portuaria de Castellón se establecerá a través de los miembros permanentes de la Comisión de seguimiento a la que se refiere la cláusula cuarta.

Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Castellón determinarán los cauces más adecuados para establecer las comunicaciones entre ambas entidades.

Las comunicaciones entre ADIF y Puertos del Estado que se deriven de la aplicación del presente Convenio se establecerán a través de los miembros de la Comisión de seguimiento del Convenio marco al que se refiere la cláusula sexta.

#### **Octava. Pertenencia y conexión con la RFIG de las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Castellón**

De conformidad con lo dispuesto en la disposición adicional novena de la Ley del Sector Ferroviario, y sin perjuicio de lo que en cada momento pueda acordar el Ministerio de Fomento conforme a lo previsto en el artículo 36.1 de la referida Ley, forman parte de la RFIG todas las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Castellón cuya administración ejerza la Autoridad Portuaria de Castellón a la fecha de entrada en vigor de dicha Ley. De acuerdo con el artículo 36.2 de la Ley del Sector Ferroviario, la Autoridad Portuaria de Castellón ejercerá la administración de las infraestructuras ferroviarias de su titularidad. Las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Castellón que no tengan la consideración de interés general serán propiedad de su titular conforme a lo previsto en el artículo 49.3 del Reglamento del Sector Ferroviario.

Sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación vigente, la conexión de las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Castellón con la RFIG administrada por ADIF se realizará a través de una o varias líneas de conexión aplicando las reglas previstas en este Convenio.

La Autoridad Portuaria de Castellón establecerá, previo informe de Puertos del Estado, las reglas para la conexión con la RFIG existente en el Puerto de Castellón de las infraestructuras ferroviarias del mismo que no pertenezcan a la

RFIG. Sin perjuicio de ello, Puertos del Estado podrá establecer directrices a este respecto para su cumplimiento por la Autoridad Portuaria de Castellón.

Cuando en el Puerto de Castellón existan infraestructuras ferroviarias que no tengan la consideración de interés general y estén conectadas o vayan a conectarse directamente con la RFIG administrada por ADIF las partes recogerán en un anexo al presente Convenio las condiciones para su conexión, que se determinarán con arreglo a la legislación vigente pudiendo aplicar excepciones a lo previsto en esta cláusula.

#### **Novena. Información sobre la red ferroviaria existente en el Puerto de Castellón**

La Autoridad Portuaria de Castellón se compromete a elaborar, actualizar, aprobar y publicar un documento de información sobre la red ferroviaria existente en el Puerto de Castellón (en adelante información sobre la red del Puerto de Castellón) donde expondrá las características de las infraestructuras ferroviarias que formen parte de la misma e informará de sus condiciones de acceso.

El citado documento tomará como referencia el contenido previsto para la declaración sobre la red de ADIF en el artículo 4 de la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria (en adelante Orden FOM/897/2005), adaptándolo a las características de la red ferroviaria existente en el Puerto de Castellón y a las competencias y funciones que la legislación vigente atribuye a la Autoridad Portuaria de Castellón en materia ferroviaria.

Previamente a su aprobación se remitirá el documento a Puertos del Estado para que, en el plazo de dos meses, realice las observaciones que considere oportunas. Transcurrido el plazo citado, la Autoridad Portuaria de Castellón aprobará la información sobre la red del Puerto de Castellón.

Sin perjuicio de lo anterior, Puertos del Estado podrá establecer directrices para su cumplimiento por la Autoridad Portuaria de Castellón en relación con la estructura, el contenido, la aprobación y la publicación de la información sobre la red del Puerto de Castellón.

Por su parte, ADIF se compromete a incorporar el Puerto de Castellón a su declaración sobre la red.

#### **Décima. Régimen de circulación sobre las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Castellón**

Se acuerda que en relación a la circulación sobre las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Castellón integradas en la/s línea/s de conexión se utilizarán las normas de circulación que son de aplicación en las instalaciones administradas por ADIF. En particular, serán de aplicación los documentos

reglamentarios a los que se refieren las cláusulas decimotercera y decimoctava del presente Convenio.

La Autoridad Portuaria de Castellón establecerá, previo informe de Puertos del Estado, las normas para la circulación sobre el resto de las infraestructuras ferroviarias de la RFIG existente en el Puerto de Castellón.

Las normas para la circulación sobre las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Castellón que no pertenezcan a la RFIG serán las que determine su titular, sin perjuicio de lo establecido en las cláusulas octava y decimonovena del presente Convenio.

## PARTE II – CONEXIÓN FÍSICA

### Undécima. Conexión física

La conexión física de las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Castellón con la RFIG se refiere al diseño, construcción y mantenimiento de la/s línea/s de conexión, nueva/s o existente/s, del Puerto de Castellón.

### Duodécima. Reglas para la conexión física

El objeto de estas reglas es garantizar que la/s línea/s de conexión del Puerto de Castellón cumple/n con las condiciones de seguridad y operatividad exigidas por la normativa aplicable.

#### a) Nueva línea de conexión

Corresponde a la Autoridad Portuaria de Castellón construir las nuevas infraestructuras ferroviarias de la RFIG ubicadas dentro del Puerto de Castellón y establecer, previo informe favorable de Puertos del Estado, las reglas para su diseño en cuanto no perturbe el adecuado funcionamiento de la RFIG administrada por ADIF. A estos efectos la Autoridad Portuaria de Castellón se coordinará con ADIF, quien podrá supervisar técnicamente los proyectos de nuevas infraestructuras ferroviarias ubicadas dentro del Puerto de Castellón que vayan a integrarse en una línea de conexión, así como las obras ejecutadas antes de abrir al tráfico dichas infraestructuras.

En todo caso, antes de abrir al tráfico una nueva infraestructura ferroviaria que vaya a formar parte de la RFIG existente en el Puerto de Castellón la Autoridad Portuaria de Castellón deberá solicitar una Autorización de puesta en servicio al Ministerio de Fomento, a quien corresponde, en su caso, otorgarla. La solicitud de dicha Autorización al órgano correspondiente del Ministerio de Fomento se cursará a través de Puertos del Estado.

Para el diseño, construcción y puesta en servicio de las infraestructuras ferroviarias que vayan a integrarse en una línea de conexión del Puerto de Castellón y que se ubiquen fuera del mismo se estará a lo dispuesto en la Ley del Sector Ferroviario y en su Reglamento.

#### b) Línea de conexión existente

ADIF y la Autoridad Portuaria de Castellón garantizarán que la/s línea/s de conexión del Puerto de Castellón existente/s en cada momento mantiene/n unas condiciones de seguridad y operatividad adecuadas.

Para ello, cada parte será responsable del mantenimiento de la infraestructura ferroviaria que administre y programará las operaciones de mantenimiento con

arreglo al procedimiento que tenga establecido al efecto, sin perjuicio de lo establecido a continuación.

Cuando ADIF gestione instalaciones de seguridad en la/s línea/s de conexión del Puerto de Castellón cuya administración corresponda a la Autoridad Portuaria de Castellón las partes llegarán a un Acuerdo para atribuir a ADIF el mantenimiento de las mismas. El citado Acuerdo, que figurará en su caso como anexo a este Convenio, deberá contener un inventario de las instalaciones de seguridad objeto del mismo, las condiciones técnicas del mantenimiento que realizará ADIF, las condiciones económicas que asumirá la Autoridad Portuaria de Castellón y el alcance de la responsabilidad que se derive del ejercicio de las funciones atribuidas a cada parte.

Cualquier operación de mantenimiento que pueda afectar a la circulación sobre una línea de conexión del Puerto de Castellón, y tanto si se realiza sobre infraestructuras ferroviarias como si no, deberá ser comunicada a la otra parte previamente a su programación. En todo caso, las partes actuarán coordinadamente para garantizar la seguridad en la circulación ferroviaria sobre la/s línea/s de conexión del Puerto de Castellón.

Sin perjuicio de lo anterior, ADIF y la Autoridad Portuaria de Castellón se coordinarán para minimizar la repercusión de las operaciones de mantenimiento en el tráfico ferroviario de la/s línea/s de conexión del Puerto de Castellón.

#### **Decimotercera. Documentos reglamentarios de la conexión física**

La descripción pormenorizada de las características de la/s línea/s de conexión del Puerto de Castellón y de la utilización de sus instalaciones de seguridad debe quedar detallada en una Consigna de la serie A o AO, según corresponda (en adelante Consigna serie A/AO).

Dicha Consigna serie A/AO incorporará en todo caso el siguiente contenido:

- Código identificativo y título de la Consigna.
- Nombre de la/s línea/s de conexión, indicando punto de origen, punto de finalización y longitud en kilómetros.
- Ubicación del punto de conexión física que delimita la titularidad de las infraestructuras ferroviarias que administra cada parte en la/s línea/s de conexión.
- Relación de derivaciones que confluyan con la/s línea/s de conexión.
- Identificación, descripción, detalles del funcionamiento y prescripciones necesarias para la correcta utilización de las instalaciones de seguridad existentes en la/s línea/s de conexión.

- Dibujos o esquemas donde se representen las citadas instalaciones utilizando la simbología reglamentaria.

ADIF y la Autoridad Portuaria de Castellón revisarán y actualizarán conjuntamente, cuando proceda, las consignas de esta naturaleza existentes en la conexión del Puerto de Castellón con la RFIG.

La Consigna serie A/AO a la que se refiere esta cláusula se adjunta en el anexo nº 3, pudiendo publicarse junto con la Consigna serie C/CO a la que se refiere la cláusula decimoctava en un documento único, en cuyo caso se denominará Consigna serie A/C o AO/CO, según corresponda.



### PARTE III – CONEXIÓN FUNCIONAL

#### Decimocuarta. Conexión funcional

La conexión funcional de las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Castellón con la RFIG se refiere a la adjudicación de capacidad y a la gestión de las operaciones de circulación sobre la/s línea/s de conexión del Puerto de Castellón.

#### Decimoquinta. Reglas para la adjudicación de capacidad y la organización de franjas horarias

El objeto de esta cláusula es establecer las reglas que habrá de respetar ADIF para adjudicar la capacidad de las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Castellón y, en su caso, las que deben respetar las partes para la organización de franjas horarias en la/s línea/s de conexión del puerto.

##### a) Adjudicación de capacidad de la línea de conexión

ADIF sólo podrá adjudicar la capacidad de las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Castellón integradas en la/s línea/s de conexión, y únicamente cuando la línea disponga de la señalización e instalaciones de seguridad que garanticen la regulación y el control del tráfico en la misma hacia y desde el puerto. En este caso, se adjudicará capacidad con arreglo al procedimiento establecido en el Capítulo III de la Orden FOM/897/2005 citada anteriormente y en la declaración sobre la red de ADIF vigente en cada momento.

Sin perjuicio de lo anterior, ADIF y la Autoridad Portuaria de Castellón respetarán las siguientes reglas, que se refieren únicamente a la/s línea/s de conexión del Puerto de Castellón.

La Autoridad Portuaria de Castellón comunicará a ADIF la disponibilidad horaria de las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Castellón integradas en la/s línea/s de conexión.

Con antelación suficiente, ADIF comunicará a la Autoridad Portuaria de Castellón las solicitudes de adjudicación de capacidad que reciba de las empresas ferroviarias u otros candidatos para itinerarios que tengan origen o destino en el Puerto de Castellón.

ADIF dará audiencia a la Autoridad Portuaria de Castellón en todas las fases del procedimiento de adjudicación de capacidad citado cuando se trate de solicitudes referidas a la/s línea/s de conexión del Puerto de Castellón. En todo caso solicitará la conformidad de la Autoridad Portuaria de Castellón antes de adjudicar capacidad o celebrar acuerdos con empresas ferroviarias u otros candidatos para la utilización de la capacidad de las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Castellón. La Autoridad Portuaria de Castellón

responderá a ADIF en el tiempo y la forma que dicha entidad lo requiera para poder cumplir con el calendario del procedimiento reglado en su declaración sobre la red. En los casos en que la Autoridad Portuaria de Castellón no preste su conformidad deberá justificarlo y proponer soluciones alternativas con objeto de atender el mayor número de solicitudes posible.

Una vez aprobado, ADIF comunicará a la Autoridad Portuaria de Castellón el horario de servicio en la/s línea/s de conexión del Puerto de Castellón así como los ajustes que, con posterioridad, realice en el mismo.

Las empresas ferroviarias u otros candidatos que obtengan adjudicación de capacidad para circular sobre la/s línea/s de conexión del Puerto de Castellón tendrán prioridad para hacerlo frente a cualquier otra composición que circule sin capacidad asignada.

#### b) Organización de franjas horarias

Cuando se adjudique capacidad hasta la Instalación Técnica de Les Palmes de ADIF, dicha entidad y la Autoridad Portuaria de Castellón podrán organizar franjas horarias en la/s línea/s de conexión del Puerto de Castellón con independencia de si la línea dispone, o no, de la señalización e instalaciones de seguridad a las que se refiere el apartado anterior.

Las franjas horarias se organizarán conforme a las siguientes reglas.

ADIF y la Autoridad Portuaria de Castellón acordarán y darán a conocer la disponibilidad horaria de la/s línea/s de conexión así como el número de franjas horarias que pueden ofrecerse en función de las características de la línea y de su régimen específico de circulación.

ADIF y la Autoridad Portuaria de Castellón elaborarán y aprobarán periódicamente un *plan de trabajo de la conexión ferroviaria del Puerto de Castellón* que integrará las solicitudes de acceso a la/s línea/s de conexión del puerto por parte de las empresas ferroviarias u otros candidatos que hubieran obtenido adjudicación de capacidad hasta la Instalación Técnica de Les Palmes de ADIF. El plan de trabajo definirá los movimientos planificados de trenes y material rodante a lo largo de la/s línea/s de conexión del Puerto de Castellón durante un tiempo acordado que se hará coincidir con el de vigencia del horario de servicio aprobado por ADIF. En caso de conflicto entre dos solicitudes de acceso a la/s línea/s de conexión del Puerto de Castellón se establecerán prioridades conjuntamente entre ADIF y la Autoridad Portuaria de Castellón.

La organización por ADIF y la Autoridad Portuaria de Castellón de las franjas horarias para el acceso a la/s línea/s de conexión del Puerto de Castellón se ajustará a las solicitudes recibidas tratando de mantener los mismos principios contenidos en el procedimiento de adjudicación de capacidad recogido en la Orden FOM/897/2005.

El plan de trabajo de la conexión ferroviaria del Puerto de Castellón se adjunta como anexo nº 4.

## **Decimosexta. Reglas para la gestión de las operaciones de circulación**

El objeto de estas reglas es garantizar que las operaciones de circulación sobre la/s línea/s de conexión del Puerto de Castellón se desarrollan en condiciones de seguridad y eficiencia.

Las operaciones de circulación sobre la/s línea/s de conexión del Puerto de Castellón quedarán reguladas en una Consigna de la serie C o CO, según corresponda (en adelante Consigna serie C/CO), a cuyo contenido se refiere la cláusula decimoctava. Cualquier otra regla de circulación que pueda existir para regular la circulación sobre infraestructuras ferroviarias del Puerto de Castellón distintas de las que estén integradas en la/s línea/s de conexión, y que pueda afectar a la circulación sobre esta/s última/s, estará relacionada con dicha Consigna serie C/CO.

La Autoridad Portuaria de Castellón asignará a la RFIG existente en el Puerto de Castellón un personal responsable de circulación del puerto que deberá cumplir los requisitos y condiciones de autorización previstos en la cláusula vigésima.

Las funciones del responsable de circulación del puerto serán, entre otras, las relativas a la gestión y control, incluida la regulación, de la circulación sobre las infraestructuras ferroviarias de la RFIG existente en el Puerto de Castellón, incluyendo la/s línea/s de conexión hasta el punto de conexión funcional al que se refiere el párrafo siguiente.

El responsable de circulación del puerto y el de ADIF que corresponda se coordinarán con arreglo a las reglas previstas en esta cláusula para la gestión segura y eficiente de las operaciones de circulación sobre la/s línea/s de conexión del Puerto de Castellón. Para ello, deberá delimitarse de forma inequívoca el ámbito de la/s línea/s de conexión en el que cada uno ejercerá el mando de la circulación. El punto que delimite el ámbito de actuación de cada responsable de circulación en una línea de conexión se denominará punto de conexión funcional. En función de lo que permitan las instalaciones de seguridad de la/s línea/s de conexión del Puerto de Castellón, el punto de conexión funcional podrá o no coincidir con el punto de conexión física que delimita la titularidad de las infraestructuras ferroviarias integradas en una línea de conexión, no pudiendo en ningún caso situarse fuera del ámbito de la RFIG administrada por la Autoridad Portuaria de Castellón.

ADIF y la Autoridad Portuaria de Castellón establecerán la ubicación del punto de conexión funcional en la/s línea/s de conexión del Puerto de Castellón, que deberá quedar reflejado en la Consigna serie C/CO citada.

En virtud del presente Convenio, el punto de conexión funcional servirá para determinar la responsabilidad subjetiva derivada de la gestión de las operaciones a las que se refiere esta cláusula, sin perjuicio de la responsabilidad objetiva derivada de la titularidad de la infraestructura ferroviaria, a la que se refiere la cláusula decimonovena.

Además de las comunicaciones regladas en la citada Consigna serie C/CO, el responsable de circulación del puerto y el de ADIF que corresponda establecerán una comunicación periódica para mantenerse informados entre sí de la situación de los trenes y del material rodante que vayan a circular por la/s línea/s de conexión, así como para confirmar el plan de trabajo vigente en cada momento.

**Decimoséptima. Reglas para la actuación en caso de perturbaciones del tráfico ferroviario en la/s línea/s de conexión del Puerto de Castellón**

La Autoridad Portuaria de Castellón y ADIF adoptarán en su ámbito de responsabilidad todas las medidas necesarias para restablecer la situación de normalidad en caso de accidente, fallo técnico o cualquier otra incidencia que perturbe el tráfico ferroviario en la/s línea/s de conexión del Puerto de Castellón.

A tal fin, la Autoridad Portuaria de Castellón deberá disponer de un plan de contingencias y acomodar su actuación a lo previsto en la disposición adicional tercera del RD 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General (en adelante Reglamento de seguridad).

ADIF y la Autoridad Portuaria de Castellón garantizarán la coherencia de los planes de contingencia que afecten a una línea de conexión y los coordinarán de forma explícita cuando el punto de conexión funcional al que se refiere la cláusula decimosexta no coincida con el punto de conexión física.

En todo caso, cuando se produzca un accidente, fallo técnico o incidencia que pueda afectar a la operatividad de una línea de conexión en la infraestructura administrada por una de las partes, ésta adoptará, al menos, las siguientes medidas:

- Comunicar de forma inmediata y por medio fehaciente el accidente, fallo técnico o incidencia a la otra parte.
- Evaluar su alcance y la repercusión en la operatividad de la/s línea/s de conexión del Puerto de Castellón.
- Poner todos los medios necesarios para la liberación de la/s línea/s de conexión y el restablecimiento de la situación de normalidad, asumiendo económicamente su coste hasta que pueda repercutirse el gasto al responsable de la perturbación.

Sin perjuicio de lo anterior, cuando se produzca un accidente grave en las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Castellón la Autoridad Portuaria de Castellón lo notificará a Puertos del Estado a la mayor brevedad posible.

### **Decimoctava. Documentos reglamentarios de la conexión funcional**

De acuerdo con la cláusula decimosexta, las operaciones de circulación sobre la/s línea/s de conexión del Puerto de Castellón deben quedar reguladas en una Consigna serie C/CO.

Dicha Consigna serie C/CO incorporará en todo caso el siguiente contenido:

- Objeto del documento.
- Descripción de las instalaciones.
- Ubicación del punto de conexión funcional en la/s línea/s de conexión, de acuerdo con lo que permitan las instalaciones de seguridad.
- Normas de circulación de trenes y material rodante en la/s línea/s de conexión.
- Personal de circulación que interviene en las operaciones y sistema de comunicaciones del mismo.

Referencia a cualquier otra regla de circulación ferroviaria existente en el Puerto de Castellón que esté relacionada con aquella.

ADIF y la Autoridad Portuaria de Castellón revisarán y actualizarán conjuntamente, cuando proceda, las consignas de esta naturaleza existentes en la conexión del Puerto de Castellón con la RFIG.

La Consigna serie C/CO a la que se refiere esta cláusula se adjunta en el anexo nº 3, pudiendo publicarse junto con la Consigna serie A/AO a la que se refiere la cláusula decimotercera en un documento único, en cuyo caso se denominará Consigna serie A/C o AO/CO, según corresponda.



## PARTE IV – RÉGIMEN DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN

### Decimonovena. Régimen aplicable en el Puerto de Castellón

De acuerdo con la disposición adicional tercera del RD 810/2007 por el que se aprueba el Reglamento de seguridad, corresponde a la Autoridad Portuaria de Castellón la responsabilidad de la seguridad en la circulación ferroviaria sobre las infraestructuras ferroviarias de la RFIG que administre en el Puerto de Castellón. Así mismo, son también responsables de la seguridad en la circulación sobre las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Castellón las entidades que presten servicios ferroviarios sobre ellas.

Sin perjuicio de lo anterior, y con objeto de salvaguardar la seguridad en la circulación ferroviaria en el ámbito de la RFIG existente en el Puerto de Castellón, la Autoridad Portuaria de Castellón podrá establecer condiciones en materia de seguridad en la circulación ferroviaria a los titulares de infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Castellón que no pertenezcan a la RFIG.

La Autoridad Portuaria de Castellón nombrará un responsable de la seguridad en la circulación ferroviaria (en adelante responsable de seguridad ferroviaria de la Autoridad Portuaria de Castellón) cuyo ámbito de actuación será la infraestructura ferroviaria administrada por dicha entidad. El citado responsable reunirá los requisitos que establezca la Autoridad Portuaria de Castellón y ejercerá las siguientes funciones conforme a las reglas previstas en el presente Convenio:

- Determinar el contenido y aprobar la propuesta de desarrollo, incluidas las pruebas de evaluación, de los programas de formación necesarios para la obtención y renovación de las autorizaciones de responsable y auxiliar de circulación del Puerto de Castellón previstas en la cláusula vigésima.
- Proponer a la Autoridad Portuaria de Castellón el otorgamiento y, en su caso, la suspensión y revocación de las citadas autorizaciones de responsable y auxiliar de circulación del Puerto de Castellón.
- Cualquier otra que de forma específica le atribuya la Autoridad Portuaria de Castellón y que tenga relación con la salvaguarda de la seguridad en la circulación ferroviaria en el ámbito de la RFIG existente en el Puerto de Castellón.

Los datos de contacto del responsable de seguridad ferroviaria de la Autoridad Portuaria de Castellón se incluirán en el directorio de interlocutores al que se refiere la cláusula séptima. Así mismo, la Autoridad Portuaria de Castellón notificará a Puertos del Estado el nombramiento de dicho responsable y la relación de funciones que en cada momento se le atribuyan de forma específica.

De acuerdo con la disposición adicional tercera del citado RD 810/2007, la Autoridad Portuaria de Castellón elaborará y pondrá en conocimiento del Ministerio de Fomento, dentro de los dos meses siguientes a la fecha de celebración de este Convenio, un sistema de gestión de la seguridad que garantice el control de los riesgos creados por la actividad ferroviaria dentro de la zona de servicio del Puerto de Castellón. La remisión del citado documento al órgano correspondiente del Ministerio de Fomento se realizará a través de Puertos del Estado.

La Autoridad Portuaria de Castellón acomodará su actuación a lo previsto en los Títulos III y IV del Reglamento de seguridad que se refieren a la investigación de accidentes y al régimen sancionador.

Sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación vigente y de las reglas previstas en el presente Convenio, Puertos del Estado podrá establecer directrices para su cumplimiento por la Autoridad Portuaria de Castellón acerca de cualquier materia que tenga relación con la salvaguarda de la seguridad en la circulación ferroviaria en el ámbito de la RFIG existente en el Puerto de Castellón.

**Vigésima. Requisitos y condiciones de autorización del personal de circulación que ejerce su actividad en la RFIG administrada por la Autoridad Portuaria de Castellón e interviene en la conexión del Puerto de Castellón con la RFIG administrada por ADIF**

El personal de circulación que ejerza su actividad en el ámbito de las infraestructuras ferroviarias administradas por la Autoridad Portuaria de Castellón e intervenga en la conexión del Puerto de Castellón con la RFIG administrada por ADIF deberá cumplir los requisitos y condiciones de autorización que se especifican a continuación, sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación vigente.

El personal de circulación que, conforme a las reglas establecidas en el presente Convenio, intervenga en la conexión como responsable de circulación del puerto deberá disponer de una autorización en vigor de *responsable de circulación del Puerto de Castellón* que concederá la Autoridad Portuaria de Castellón.

Dicha autorización sólo será válida en el ámbito de las infraestructuras ferroviarias de la RFIG existente en el Puerto de Castellón, facultando a su titular para ejercer las funciones que el presente Convenio atribuye al responsable de circulación del puerto y, en particular, para:

- Dirigir la circulación de trenes y maniobras sobre la/s línea/s de conexión del Puerto de Castellón.
- Ejercer las funciones que más adelante se atribuyen al auxiliar de circulación del Puerto de Castellón.

La Autoridad Portuaria de Castellón establecerá, previo informe de Puertos del Estado, las condiciones exigibles para la obtención y el mantenimiento de la autorización de responsable de circulación del Puerto de Castellón ateniéndose a las siguientes reglas:

- Las condiciones exigibles se recogerán en el anexo nº 5 y harán referencia a los requisitos para el acceso a la formación, a las pruebas teóricas y prácticas que se consideren necesarias para asegurar un nivel de formación y conocimiento adecuado, a la obtención de un certificado de aptitud psicofísica y a las condiciones de validez, suspensión y revocación de la citada autorización.
- La Autoridad Portuaria de Castellón y ADIF determinarán conjuntamente el contenido del programa de formación que se considere necesario para la obtención de la autorización y aprobarán la propuesta de desarrollo de dicho programa, incluidas las pruebas de evaluación, que deberá formular un centro de formación de personal ferroviario homologado según la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal (en adelante Orden FOM/2872/2010). La formación se realizará por dichos centros homologados.

El personal de circulación que, en el ámbito de la red ferroviaria administrada por la Autoridad Portuaria de Castellón, ejerza funciones de apoyo al responsable de circulación en la conexión del Puerto de Castellón con la RFIG administrada por ADIF deberá disponer de una autorización en vigor de *auxiliar de circulación del Puerto de Castellón* que concederá la Autoridad Portuaria de Castellón.

Dicha autorización sólo será válida en el ámbito de las infraestructuras ferroviarias de la RFIG existente en el Puerto de Castellón y facultará a su titular para, conforme a las órdenes del responsable de circulación, llevar a cabo determinadas operaciones, tales como el accionamiento de agujas y de barreras, la realización de maniobras y demás tareas complementarias en las infraestructuras ferroviarias de la RFIG existente en el Puerto de Castellón.

La Autoridad Portuaria de Castellón establecerá, previo informe de Puertos del Estado, las condiciones exigibles para la obtención y el mantenimiento de la autorización de auxiliar de circulación del Puerto de Castellón ateniéndose a las siguientes reglas:

- Las condiciones exigibles harán referencia a los requisitos para el acceso a la formación, a las pruebas teóricas y prácticas que se consideren necesarias para asegurar un nivel de formación y conocimiento adecuado, a la obtención de un certificado de aptitud psicofísica y a las condiciones de validez, suspensión y revocación de la citada autorización.

- La formación se realizará por centros de formación de personal ferroviario homologados según la Orden FOM/2872/2010.

El personal de circulación que disponga de una habilitación en vigor otorgada por ADIF con arreglo a la Orden FOM/2872/2010 para desempeñar las funciones de responsable de circulación en la RFIG administrada por dicha entidad podrá ejercer, en el ámbito de la RFIG existente en el Puerto de Castellón, las funciones para las cuales faculta la autorización de responsable de circulación del Puerto de Castellón sin necesidad de disponer de dicha autorización. Así mismo, el personal de circulación que disponga de una habilitación en vigor otorgada por ADIF con arreglo a la Orden FOM/2872/2010 para desempeñar las funciones de auxiliar de circulación en la RFIG administrada por dicha entidad podrá ejercer, en el ámbito de la RFIG existente en el Puerto de Castellón, las funciones para las cuales faculta la autorización de auxiliar de circulación del Puerto de Castellón sin necesidad de disponer de dicha autorización. En ambos casos, lo previsto en este párrafo se entenderá sin perjuicio de otras condiciones o requisitos que, previo informe de Puertos del Estado, pudiera establecer la Autoridad Portuaria de Castellón como entidad responsable de la seguridad en la circulación ferroviaria en el ámbito de la RFIG existente en el Puerto de Castellón.

Las autorizaciones y requisitos que se contemplan en esta cláusula se refieren exclusivamente a la cualificación profesional necesaria para ejercer con las debidas garantías de seguridad y eficiencia determinadas funciones ferroviarias en el ámbito de la RFIG existente en el Puerto de Castellón, no siendo su objeto autorizar la prestación de servicios o el desarrollo de actividades ferroviarias en el mismo.

## ANEXOS

Anexo 1	Convenio marco entre ADIF y Puertos de Estado sobre la aplicación de la Ley del Sector Ferroviario en los puertos de interés general
Anexo 2	Directorio de interlocutores de la conexión ferroviaria del Puerto de Castellón
Anexo 3	Consignas serie A/AO y C/CO de aplicación en la/s línea/s de conexión del Puerto de Castellón
Anexo 4	Plan de trabajo de la conexión ferroviaria del Puerto de Castellón
Anexo 5	Requisitos y condiciones exigibles para la obtención y el mantenimiento de la autorización de responsable de circulación del Puerto de Castellón
Anexo 6	Acuerdo para el mantenimiento de instalaciones de seguridad en la/s línea/s de conexión del Puerto de Castellón (sólo en el caso de que se acuerde con arreglo a lo previsto en la cláusula 12.b)

## GLOSARIO DE DEFINICIONES

### **Accidente**

Un suceso repentino, no deseado ni intencionado, o una cadena de sucesos de ese tipo, de consecuencias perjudiciales. Se dividen en las siguientes categorías: colisiones, descarrilamientos, accidentes en pasos a nivel, daños causados a personas por material rodante en movimiento, incendios y otros.

### **Accidente grave**

Cualquier colisión o descarrilamiento de trenes con el resultado de al menos una víctima mortal o de cinco o más heridos graves o grandes daños al material rodante, a la infraestructura o al medio ambiente, y cualquier otro accidente similar, con un efecto evidente en la normativa de seguridad ferroviaria o en la gestión de la seguridad. Por grandes daños se entenderán daños cuyo coste pueda evaluar inmediatamente el organismo de investigación en al menos un total de dos millones de euros.

### **Adjudicación de capacidad de infraestructura**

Se entiende por adjudicación de capacidad de infraestructura la asignación por ADIF a las empresas ferroviarias de las franjas horarias definidas en la declaración sobre la red con el fin de que un tren pueda circular entre dos puntos durante un período de tiempo determinado. Dicha asignación se realiza con arreglo al procedimiento establecido en la Orden FOM/897/2005 y en la declaración sobre la red vigente en cada momento.

### **Capacidad de una línea**

Número de franjas horarias disponibles en la línea durante un período de tiempo determinado y en función de la tipología de tráfico (viajeros o mercancías).

### **Complejo ferroportuario del Puerto de Castellón**

El complejo ferroportuario del Puerto de Castellón queda delimitado por el conjunto que forman las infraestructuras ferroviarias de acceso al Puerto de Castellón y las existentes en el mismo que estén conectadas o vayan a conectarse a la RFIG.

fu

### **Consigna A**

Documento previsto en el Reglamento General de Circulación que tiene por objeto describir las características y regular la utilización de toda clase de instalaciones de seguridad. Las Consignas A se designarán con las series A (central) o AO (de Gerencia operativa) cuando su vigencia sea permanente, y ATO (transitoria de Gerencia operativa) cuando su vigencia sea temporal.

### **Consigna C**

Documento previsto en el Reglamento General de Circulación que tiene por objeto regular las condiciones de aplicación del mismo en ciertas dependencias, líneas y trayectos o para determinados trenes o vehículos, así como la forma de proceder para asegurar la continuidad de la circulación en caso de alteración del funcionamiento de las vías, agujas, señales y otras instalaciones. Las Consignas C se designarán con las series C (central) o CO (de Gerencia operativa) cuando su vigencia sea permanente, y CTO (transitoria de Gerencia operativa) cuando su vigencia sea temporal.

### **Declaración sobre la red**

Documento que elabora, aprueba y publica ADIF, referido a la RFIG administrada por dicha entidad, donde se exponen las características de la infraestructura ferroviaria a disposición de las empresas ferroviarias y se informa sobre la capacidad de cada tramo de la red y sobre las condiciones de acceso a la misma, detallando las normas generales, plazos, procedimientos y criterios que rigen en relación con la adjudicación de capacidad y los cánones y tarifas que se deben aplicar a los diferentes servicios que se presten en ella.

### **Disponibilidad horaria de una línea**

Períodos efectivos de apertura y cierre de la línea.

### **Franja horaria**

La capacidad de infraestructura necesaria para que un tren circule entre dos puntos en un momento dado.

### **Horario de servicio**

Conjunto de todos los datos que determinan los movimientos planificados de trenes y material rodante que tendrán lugar sobre una determinada infraestructura administrada por ADIF durante un período de tiempo acordado que, en la actualidad, se hace coincidir con el año natural.

### **Incidencia**

Cualquier suceso, distinto de un accidente, asociado a la utilización y funcionamiento de los trenes o del material rodante y que afecte a la seguridad de la circulación.

### **Infraestructura ferroviaria**

Totalidad de los elementos que formen parte de la vía, incluidos los terrenos, las estaciones, las terminales de carga, las obras civiles, los pasos a nivel, las instalaciones vinculadas a la seguridad, a las telecomunicaciones, a la electrificación, a la señalización de las líneas, al alumbrado y a la transformación y el transporte de energía eléctrica.

### **Instalaciones de seguridad**

Comprenden las incluidas en el artículo 140 del Reglamento General de Circulación. Entre otras, las señales fijas, los aparatos de vía, los dispositivos de control, los dispositivos de enclavamiento, los dispositivos de bloqueo, los circuitos de vía o contadores de ejes o los elementos de los pasos a nivel protegidos.

### **Instalación logística de ADIF**

Tienen la consideración de instalaciones logísticas aquellas instalaciones ferroviarias a las que ADIF atribuya tal consideración en la declaración sobre la red por encontrarse dedicadas a prestar servicios logísticos relacionados con la manipulación y almacenaje de la mercancía, aportando valor añadido a la cadena de transporte, y definiéndose como una terminal de carga.

### **Instalación técnica de ADIF**

Tienen la consideración de instalaciones técnicas aquellas instalaciones ferroviarias a las que ADIF atribuya tal consideración en la declaración sobre la red por encontrarse dedicadas a realizar operaciones sobre el material ferroviario relacionadas con su estacionamiento, la agregación y segregación de vehículos ferroviarios y la preparación de los mismos para su puesta en circulación.

### **Línea**

Parte de la infraestructura ferroviaria que une dos puntos determinados y que está integrada por los siguientes elementos: plataformas de vía, superestructuras, obras civiles e instalaciones de seguridad, de señalización y de telecomunicación de la vía y elementos que permiten el alumbrado.

### **Mantenimiento de una infraestructura ferroviaria**

De acuerdo con el artículo 41.4 del Reglamento del Sector Ferroviario, se entiende por mantenimiento de una infraestructura ferroviaria el conjunto de operaciones de conservación, reparación, reposición y actualización tecnológica de elementos que permita preservar las infraestructuras ferroviarias integradas en la RFIG en condiciones de seguridad y operatividad adecuadas.

### **Personal de circulación**

Personal ferroviario cuya actividad incluye, entre otras, el desempeño de las funciones de gestión, control y regulación de un sistema de circulación ferroviaria y, en particular, la dirección de la circulación de trenes y maniobras y la realización de estas últimas, así como el resto de tareas complementarias del tren, tales como el enganche, desenganche y acoplamiento de vehículos ferroviarios, la realización de pruebas de frenado o la colocación y retirada de las señales de cola. No forma parte de la actividad de este personal el manejo de vehículos de maniobras.

### **Plan de Transporte**

Conjunto de operaciones planificadas de manera estable por una empresa ferroviaria u otros candidatos encaminadas a la prestación de servicios de transporte y asociadas a una asignación de surcos y de recursos técnicos y humanos por parte del administrador de la infraestructura ferroviaria.

### **Sistema de gestión de la seguridad**

El conjunto de medidas establecidas en el seno de su organización por un administrador de la infraestructura o una empresa ferroviaria para garantizar la gestión de sus operaciones en condiciones de seguridad.

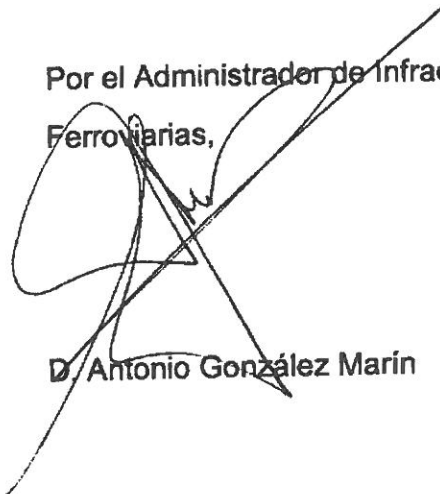
Y en prueba de conformidad con todo lo anterior, los otorgantes firman el presente documento en triplicado ejemplar, en el lugar y fecha indicados en el encabezamiento.

El Ministro de Fomento



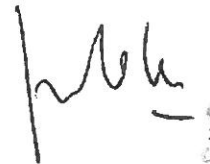
D. José Blanco López

Por el Administrador de Infraestructuras  
Ferrovias,



D. Antonio González Marín

Por Puertos del Estado,



D. Fernando González Laxe

Por la Autoridad Portuaria de Castellón,



D. Juan José Monzonís Martínez



Puertos del Estado



## CONVENIO ENTRE

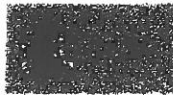
**EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS**

**Y**

**PUERTOS DEL ESTADO**

**SOBRE LA APLICACIÓN DE LA LEY 39/2003, DE 17 DE NOVIEMBRE,  
DEL SECTOR FERROVIARIO EN LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS  
GENERAL UBICADA EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL**





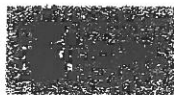
Puertos del Estado



## Índice

Exposición de motivos	1
Primera. Objeto y alcance del Convenio	3
Segunda. Ámbito de aplicación	3
Tercera. Reglas para la conexión física de las infraestructuras ferroviarias de los Puertos de Interés General con la Red Ferroviaria de Interés General administrada por Adif	5
Cuarta. Criterios para la conexión entre la infraestructura ferroviaria administrada por Adif y las existentes en la zona de servicio portuario	6
Quinta. Régimen para la planificación, proyecto, construcción, mantenimiento financiación de infraestructuras ferroviarias	9
Sexta. Procedimiento a seguir para nuevas infraestructuras de conexión	10
Séptima. Conexión funcional	11
Octava. Inspección y policía	11
Novena. Reglas para adjudicar la capacidad.	12
Décima. Procedimiento a seguir en el supuesto de infraestructura gestionada.	13
Undécima. Reglas generales para la gestión de las operaciones de circulación sobre las infraestructuras ferroviarias	13
Duodécima. Normas de seguridad y circulación dentro del puerto	18
Decimotercera. Ingresos y gastos de gestión de la red ferroviaria	19
Decimocuarta. Reglas generales para la explotación de la red interior hasta el punto de conexión funcional	19
Decimoquinta. Otorgamiento del certificado de seguridad	20



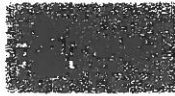


Puertos del Estado



Decimosexta. Prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares	20
Decimoséptima. Tarifas aplicables por la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares	20
Decimooctava. Habilitación de empresas para la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares	21
Decimonovena. Régimen de personal	21
Vigésima. Material rodante	22
Vigésimo primera. Contenido de los convenios entre Adif y las Autoridades Portuarias	22
Vigésimo segunda. Comisión de Seguimiento	24
Vigésimo tercera. Autorización de los convenios entre las Autoridades Portuarias y Adif	25
Vigésimo cuarta. Duración del Convenio	25
Vigésimo quinta. Solución de controversias	26
Vigésimo sexta. Confidencialidad	26
Vigésimo séptima. Integridad y modificación del Convenio	26





Puertos del Estado



### Exposición de motivos:

El apartado 2 del Artículo 36 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, asigna determinadas funciones propias del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General a la Autoridad Portuaria, imponiendo, en el apartado 3 de dicho Artículo, que la conexión de las infraestructuras ferroviarias referidas esté *"regulada por un convenio en el que se establecerán las obligaciones y derechos de cada una de las partes"* en el que Adif, de acuerdo con las directrices del Ministerio de Fomento, fijará *"las reglas para la conexión física de las infraestructuras"* administradas por ambos, *"así como para la gestión de las operaciones de circulación de las mismas"* y la Autoridad Portuaria, previo informe favorable de Puertos del Estado, establecerá *"las reglas para el diseño y explotación de la red existente en cada puerto, en cuanto no perturbe el adecuado funcionamiento de la Red Ferroviaria de Interés General"*.

La Disposición transitoria séptima del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, establece el plazo de un año, que concluye el 30 de diciembre de 2.005, para que el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) firme con la Autoridad Portuaria de cada Puerto de Interés General en el que haya infraestructuras ferroviarias pertenecientes a la Red Ferroviaria de Interés General, el correspondiente convenio al que se alude en el párrafo anterior, previa autorización del Secretario de Estado de Infraestructuras Ferroviarias, en virtud de la Orden FOM 2893/2005, de 14 de septiembre, donde la Ministra de Fomento delega al Secretario de Estado de Infraestructuras y de Planificación esta competencia.

La formalización de los Convenios exigidos por la normativa, a cumplir en todos los Puertos de Interés General en los que existen infraestructuras ferroviarias, impone procesos de negociación que pueden resultar demasiado prolongados para cumplir el plazo exigido en el párrafo anterior, entendiendo ambas partes que la negociación de convenios individuales llevaría mucho más esfuerzo que la de un Convenio Marco, del que luego se derivasen los convenios con cada puerto atendiendo a las especificidades de cada uno de ellos y de las correspondientes conexiones.





Puertos del Estado



Este convencimiento se ve reforzado porque, en primer lugar, las reglas para la conexión física de dichas infraestructuras ferroviarias con la Red Ferroviaria de Interés General administrada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pueden ser comunes, al menos en buena medida, en todos los Puertos; en segundo lugar, el Director General de Ferrocarriles, en cuya persona ha delegado la Ministra de Fomento, a través de la Orden FOM 2893/2005, de 14 de septiembre, la competencia de emitir las directrices que debe seguir Adif para establecer las reglas para la conexión física de las infraestructuras ferroviarias administradas por Adif y las administradas por las Autoridades Portuarias, podría emitir directrices generales en lugar de particularizar para cada uno de los Puertos de Interés General; en tercer lugar, la obligación de Puertos del Estado de informar sobre cada convenio podría ser puramente formal al someterse éstos al Convenio Marco de ámbito general; en cuarto lugar, este Convenio actúa como una fórmula que simplifica los procedimientos de aprobación del resto de los convenios y, por último, para asegurar que las reglas contenidas en el Convenio Marco son respetadas por el resto de los convenios, se constituye una Comisión de Seguimiento del Convenio Marco que será la encargada de informar de tales convenios, con carácter previo a su elevación al Secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación, de modo que esta última será una simple ratificación formal del criterio establecido por tal Comisión.





Puertos del Estado



En virtud de ello,

D. Antonio González Marín, con DNI nº 24.751.566 R, Presidente de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) por nombramiento de Consejo de Ministros de fecha 30 de abril de 2.004, con poderes bastantes en virtud de lo que establece el Artículo 23 del Estatuto de Adif aprobado por R.D. 2395/2.004, de 30 de diciembre,

D. Mariano Navas Gutiérrez, con DNI nº 1.474.629 F, Presidente del Organismo Público Puertos del Estado (PE) por nombramiento del Consejo de Ministros, de fecha 14 de mayo de 2.004, con poderes bastantes en virtud de lo que establece el Artículo 29 de la Ley 27/1.992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante,

**Acuerdan:**

la celebración de este CONVENIO MARCO sometido a las siguientes estipulaciones:

**Primera. Objeto y alcance del Convenio.**

El presente Convenio tiene por objeto establecer un régimen que constituya el marco del contenido de los Convenios que, conforme al Artículo 36 de la Ley 39/2003, del Sector Ferroviario, deben suscribirse entre Adif y cada Autoridad Portuaria, para la conexión de las infraestructuras ferroviarias existentes en los Puertos de Interés General con la Red Ferroviaria de Interés General, así como la gestión de las operaciones de circulación, de forma que se facilite la elaboración y firma de tales Convenios.

**Segunda. Ámbito de aplicación.**

En función del objeto y alcance de este Convenio Marco, su ámbito de aplicación comprende las infraestructuras ferroviarias de acceso a los Puertos de Interés General desde la REFIG administrada por Adif, así como las existentes en ellos, que estén conectadas o vayan a conectarse con la REFIG, y, por consiguiente, los convenios



Handwritten initials and a signature.





Puertos del Estado



relativos a cada una de esas infraestructuras a firmar entre Adif y cada Autoridad Portuaria.

Las partes firmantes se obligan a realizar cuantas gestiones estén en su mano para que se concluyan los Convenios específicos que, en desarrollo de éste y en cumplimiento del Artículo 36.3 de la Ley del Sector Ferroviario, deben firmarse entre Adif y las Autoridades Portuarias de:

Puerto	Autoridad Portuaria	Adif (Gerencia Operativa)
La Coruña	La Coruña	León
Avilés	Avilés	León
Ferrol y su Ría	Ferrol – S. Cibrao	León
Marín y Ría de Pontevedra	Marín y Ría de Pontevedra	León
Gijón-Musel	Gijón	León
Vilagarcía de Arousa y su Ría	Vilagarcía de Arousa	León
Vigo	Vigo	León
Algeciras – La Línea	Bahía de Algeciras	Sevilla
Cádiz y su bahía	Bahía de Cádiz	Sevilla
Huelva	Huelva	Sevilla
Málaga	Málaga	Sevilla
Sevilla y su Ría	Sevilla	Sevilla
Alicante	Alicante	Valencia
Cartagena–Dársena Escombreras	Cartagena	Valencia
Castellón	Castellón	Valencia
Gandía	Valencia	Valencia
Sagunto	Valencia	Valencia
Valencia	Valencia	Valencia
Barcelona	Barcelona	Barcelona
Tarragona	Tarragona	Barcelona
Bilbao	Bilbao	Miranda de Ebro
Pasajes	Pasajes	Miranda de Ebro
Santander	Santander	Miranda de Ebro



Handwritten signature





Puertos del Estado



### **Tercera. Reglas para la conexión física de las infraestructuras ferroviarias de los Puertos de Interés General con la Red Ferroviaria de Interés General administrada por Adif.**

Para permitir la explotación del tráfico ferroviario en cada una de las conexiones del ámbito de los PUERTOS DE INTERÉS GENERAL, están dotadas, en función de sus características particulares, de las siguientes instalaciones de seguridad (II.SS.):

- Señales fijas.
- Aparatos de vía: agujas, calces, cerrojos etc.
- Dispositivos de maniobra: palancas, transmisores, motores, conmutadores, pulsadores, llaves, etc.
- Dispositivos de control: visores, contadores, sonerías, etc.
- Dispositivos de enclavamiento: mesas, cerraduras, relés, etc.
- Dispositivos de bloqueo.
- Circuitos de vía.
- Elementos de protección de pasos a nivel.



Para cada conexión ferroviaria, la descripción pormenorizada de las Instalaciones de Seguridad (II.SS.) mencionadas, quedará detallada en documentos reglamentarios denominados Consignas A.

Las Consignas A son elaboradas por los departamentos técnicos de Adif e incluyen:

- Código identificativo y título de la Consigna A.
- Nombre de la conexión, línea o ramal ferroviario con indicación de su punto de origen, punto donde finaliza y longitud en kilómetros.





Puertos del Estado



- Relación de otras derivaciones que confluyan con la línea o ramal principal.
- Identificación, descripción y detalles del funcionamiento de las II.SS.
- Las prescripciones necesarias para su correcta utilización.
- Dibujos o esquemas con representación de las II.SS. y dispositivos, utilizando la simbología reglamentaria.

En el caso particular de las intersecciones, los elementos de señalización y protección serán conformes a la regulación que establezca la correspondiente Orden Ministerial (Art.18.8 del RSF).

El mantenimiento (preventivo, correctivo o predictivo) de las infraestructuras reseñadas en las Consignas A, como consecuencia de su integración en las conexiones ferroviarias existentes en los PUERTOS DE INTERÉS GENERAL, será realizado por el área de Mantenimiento de Infraestructura de Líneas Convencionales de Adif, que a estos efectos se considerará propietario de las distintas II.SS.

Adif facilitará un ejemplar de cada Consigna A existente a cada Autoridad Portuaria.

**Cuarta. Criterios para la conexión entre la infraestructura ferroviaria administrada por Adif y las Infraestructuras de la zona de servicio portuario.**

1. Aquellas redes ferroviarias existentes en los Puertos de Interés General que a la entrada en vigor del presente Convenio Marco, estén conectadas físicamente a la Red Ferroviaria de Interés General administrada por Adif, seguirán estándolo como hasta ese momento, sin necesidad de cumplir lo dispuesto en los apartados 2 y 3 de esta cláusula.

2. Adif vendrá obligado a conectar una nueva red ferroviaria de un Puerto de Interés General a la Red Ferroviaria de Interés General que administra directamente, y a adjudicar capacidad en ésta, siempre que concurren las siguientes circunstancias:

- a) Que la Autoridad Portuaria correspondiente comunique con antelación a Adif su deseo de establecer esa conexión.





Puertos del Estado



- b) Que el proyecto de conexión, si fuere ejecutado por la Autoridad Portuaria, sea sometido a la aprobación técnica de Adif, aprobación que deberá otorgarse cuando el ramal de conexión se ajuste a las reglas establecidas en la quinta cláusula.
- c) Que la construcción se realice conforme a las normas técnicas que al respecto puedan establecer la Dirección General de Ferrocarriles o Adif.
- d) Que se haya cumplido satisfactoriamente el plan de pruebas que, en cada caso, establezca Adif o, en su caso, la Dirección General de Ferrocarriles.
- e) Que la Autoridad Portuaria establezca, con los órganos de gestión de la circulación de Adif, un sistema de comunicaciones suficiente para transmitir la información que éste necesite en tiempo adecuado.

3. El nuevo tramo de conexión de la Red Ferroviaria de Interés General administrada por Adif con la red ferroviaria de la zona portuaria habrá de obtener, antes de ser abierto al tráfico, la autorización de puesta en servicio a que se refiere el Artículo 16 del Reglamento de la Ley del Sector Ferroviario.

4. A los efectos del funcionamiento efectivo o de la realización de las circulaciones que se produzcan en los tramos de conexión, se adquiere el compromiso de respetar las siguientes normas:

Control del material rodante

Los criterios de homologación y autorización para la circulación del material rodante, así como los del mantenimiento del propio material, vendrán descritos mediante la Orden del Ministerio de Fomento en la que se establezcan las condiciones necesarias para la homologación del material rodante y el régimen de autorización de los centros de homologación de dicho material.

Transitoriamente y en ausencia de esta Orden Ministerial, regirá la normativa vigente en ese momento, en especial:

4.1.1. Mercancías Peligrosas:

Reglamento Relativo al transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID).





Puertos del Estado



Condiciones de Aplicación al Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (Instrucción General nº 43 de Adif).

Disposiciones contenidas en el R.D. 412/2001 de 20 de abril por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.

#### 4.1.2. Cargamentos:

Instrucción General Nº 1 Reconocimiento de Material Remolcado en Circulación (15 de abril de 2000).

Instrucción general Nº 2 Transportes Excepcionales (31 de enero de 1995).

Instrucción General Nº 3 Carga, Descarga y Circulación de Vagones (15 de marzo de 1995).

Instrucción General Nº 4 Circulación de Material Apartado (26 de marzo de 1998).

Instrucción General Nº 5 Mantenimiento de Vagones (4 de marzo de 1997).

Instrucción general Nº 66 Normativa de Cargamentos (1 de febrero de 2004).

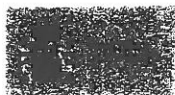
Así como las Normas Técnicas de desarrollo que se detallan en la Declaración de Red.

2. La forma de entrega y recepción de los trenes en ambos sentidos

Serán reguladas para cada acceso a los Puertos de Interés General desde la REFIG mediante Consigna C según se desarrolla en la cláusula décima de este acuerdo.

5. Las nuevas infraestructuras habrán de cumplir los requisitos establecidos en la tercera y cuarta cláusula de este Convenio Marco desde el momento de su autorización para la prestación de servicio en tanto que las infraestructuras ya existentes y conectadas se adaptarán paulatinamente, aprovechando las ocasiones en que se realicen renovaciones o reposiciones, salvo que Adif y la Autoridad Portuaria correspondiente alcancen un acuerdo diferente.





Puertos del Estado



### **Quinta. Régimen para la planificación, proyecto, construcción, mantenimiento y financiación de Infraestructuras ferroviarias.**

1. Las funciones de planificación, proyecto, construcción, mantenimiento y financiación de infraestructuras ferroviarias serán realizadas de conformidad con la LSF, y en función de sus respectivas competencias, por el Ministerio de Fomento, Adif o por la Autoridad Portuaria respectiva en las infraestructuras de su titularidad o cuya administración les haya sido encomendadas.
2. Adif, en el ejercicio de estas funciones, actuará de conformidad con lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario.

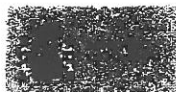
La Autoridad Portuaria, en el ejercicio de estas funciones, actuará con arreglo a la legislación portuaria.

3. La planificación, la construcción y la financiación de infraestructuras ferroviarias dentro de las zonas de servicio portuario se ajustará a lo prescrito en las Leyes 27/1992 y 48/2003, relativas ambas al sector portuario, debiendo ser previamente acordadas en el correspondiente Plan de Empresa de la Autoridad Portuaria. Los proyectos ajustarán su contenido, en todos cuantos aspectos puedan incidir en el uso de dicha red por el material autorizado a circular por la Red Ferroviaria de Interés General en la línea de conexión con la red ferroviaria del Puerto de Interés General correspondiente, a lo establecido en el Reglamento de la Ley del Sector Ferroviario y a los criterios de diseño de la Red Ferroviaria de Interés General administrada por Adif, aprobados por éste.

La dirección, el control, la vigilancia y la inspección de los trabajos y obras de construcción de las infraestructuras ferroviarias dentro de las zonas de servicio portuario serán responsabilidad de quien asuma su construcción y, para la entrada en servicio de las infraestructuras ubicadas en la zona portuaria, no será necesaria la autorización del Ministerio de Fomento establecida por el Artículo 16 del citado Reglamento, salvo en lo que se refiere a línea de conexión con la Red Ferroviaria de Interés General administrada por Adif. No obstante, cada parte supervisará la realización de las obras que se lleven a cabo en el dominio de su titularidad.

5. Si Adif o la Autoridad Portuaria correspondiente, para mejorar sus resultados, considerase conveniente la construcción de un nuevo enlace entre la Red





Puertos del Estado



Ferrovial de Interés General y la red ferroviaria de una zona de servicio portuario, o el desarrollo ex novo de ésta, lo pondrá en conocimiento de la otra parte a través de la Comisión de Seguimiento del Convenio, convocando a ésta, con los apoyos necesarios de cada parte, para analizar conjuntamente las posibilidades de actuación y formalizar un acuerdo de desarrollo que podría contar con financiación ajena a la de ambas partes.

6. Las partes entienden que la obligación establecida en el Artículo 18.5 del Reglamento del Sector Ferroviario sobre supresión de pasos a nivel no rige para los que pudieran existir en la red ferroviaria interior a la Zona de Servicio Portuario por ser todo el viario de uso restringido.

#### **Sexta. Procedimiento a seguir para nuevas Infraestructuras de conexión.**

1. Cuando la Autoridad Portuaria de un Puerto de Interés General, de los enumerados en la cláusula segunda de este Convenio, estimase necesario establecer una nueva conexión ferroviaria de la red interior de la Zona de Servicio Portuario con la administrada por Adif, procederá de la forma establecida en el apartado 5 de la cláusula quinta.

Cuando la Autoridad Portuaria de un Puerto de Interés General, que no esté en la relación que figura en la cláusula segunda, estimase necesario establecer una conexión ferroviaria de la red interior a la Zona de Servicio Portuario con la administrada por Adif, procederá como se establece a continuación:

- a) La Autoridad Portuaria hará saber su intención a Adif a través de escrito dirigido a la Comisión de Seguimiento del respectivo Convenio.
- b) La Comisión de Seguimiento del Convenio establecerá el plazo en el que se deberán iniciar las negociaciones para la formalización de un convenio de las características del que establece el Artículo 36.3 de la LSF que tendrá en cuenta los requisitos fijados en el apartado 2 de la cláusula cuarta.

Concluido el Convenio se elevará al Secretario de Estado de Infraestructuras a los efectos de autorización de puesta en servicio a que se refiere el Artículo 16 del Reglamento del Sector Ferroviario y de la declaración de Red Ferroviaria de Interés General a que se refiere el





Puertos del Estado



Artículo 36.1 de la citada Ley, antes de la fecha de entrada en servicio de la infraestructura ferroviaria de conexión.

### **Séptima. Conexión funcional.**

Conectadas físicamente las redes ferroviarias de titularidad de Adif, o administradas por éste mediante encomienda del Gobierno, con las de titularidad de las Autoridades Portuarias conforme se establece en el presente Convenio Marco y en los convenios particulares que lo desarrollen, Adif y cada Autoridad Portuaria, firmantes de los mismos, acordarán, en cada uno de ellos, el punto de conexión que regirá a efectos funcionales. Este punto podrá encontrarse:

- a) en el punto de enlace de entrada a la estación de Adif más próxima a la zona portuaria, o
- b) en el punto de enlace de salida del haz de formación de trenes de la red ferroviaria existente en la zona portuaria, si lo hubiere, o, en su defecto, el que se establezca de mutuo acuerdo entre las partes, o
- c) en un punto intermedio entre el punto de enlace de entrada a la estación de Adif más próxima a la zona portuaria y el punto de enlace de salida del haz de formación de trenes de la red ferroviaria existente en la zona portuaria, si lo hubiere, o, en su defecto, el que se estableciere de mutuo acuerdo entre las partes.



### **Octava. Inspección y policía.**

Los efectos del ejercicio de la actividad de control e inspección de las infraestructuras ferroviarias y de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca, a que se refieren los Artículos 21.1.d) y 36.2 de la Ley del Sector Ferroviario, se entenderá que el punto de conexión funcional es el de segregación de las redes sobre las que ejercen tales competencias Adif y cada una de las Autoridades Portuarias.

Dentro de la zona que delimita el punto de conexión funcional, las labores de inspección y policía se realizarán de acuerdo con el Reglamento General de Explotación y Policía de los Puertos del Estado, al que se hace referencia en el Artículo 106 de la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.





Puertos del Estado



No obstante, en materia de protección del dominio público, cada parte se limitará a comunicar las incidencias ocurridas sobre la red de titularidad de la otra, o que a ésta se le hubiere encomendado, a fin de que disponga la iniciación, tramitación y resolución de los expedientes correspondientes.

### **Novena. Reglas para adjudicar la capacidad.**

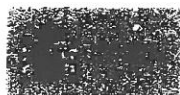
1. Será responsabilidad de Adif la adjudicación de la capacidad del tramo de línea ferroviaria que enlace su red con el punto de conexión funcional. A tal fin aplicará el procedimiento general establecido en la OM FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de la capacidad de la infraestructura ferroviaria, dando protagonismo, ante la imposibilidad de efectuar las previsiones con la suficiente antelación, al método establecido en el Artículo 7.3, apartados a) y b), de la citada OM, e incorporando como criterio principal de adjudicación que las infraestructuras portuarias no se colapsen total o parcialmente. A tal fin, en el procedimiento de adjudicación de la capacidad, además de las empresas ferroviarias y otros candidatos solicitantes, serán escuchadas las Autoridades Portuarias.

Si las Autoridades Portuarias desearan incorporar a la declaración sobre la red las infraestructuras ferroviarias que gestionan, deberán remitir a Adif, catorce meses antes de la fecha prevista para la entrada en vigor del horario de servicio de cada año:

- a) Los datos a que se refieren los apartados 2.3. a) y b), 2.5 y 2.6 b) del Artículo 4 de la OM FOM 897/2005.
- b) La descripción y características fundamentales de la red ferroviaria interior a la zona portuaria sobre la que ejerza las funciones que le asigna el Artículo 36.2 de la Ley del Sector Ferroviario, con detalle de las infraestructuras ferroviarias especializadas que pudieran existir.

El reglamento de circulación en la red ferroviaria interior a la zona portuaria si hubiere adoptado la decisión de que éste fuera diferente del aprobado por la Dirección General de Ferrocarriles para la red que, Administrada por Adif, tuviera las mismas características.





Puertos del Estado



**Décima. Procedimiento a seguir en el supuesto de infraestructura congestionada.**

1. Corresponderá a Adif efectuar, en su caso, la declaración de infraestructura congestionada sobre la vía, o vías, de enlace de la red ferroviaria interior a cada zona de servicio portuaria con la Red Ferroviaria de Interés General que administra, tal como se establece en el Artículo 17.1 de la OM FOM /897/2.005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad, y lo comunicará también a la Autoridad Portuaria afectada, procediendo a realizar el análisis de capacidad con la intervención de ésta y en los plazos establecidos.
2. Conocido el análisis de capacidad, Adif procederá, en su caso, a elaborar un Plan de aumento de capacidad en el plazo máximo de seis meses a contar desde la fecha de finalización del análisis de capacidad.
3. En caso de no estar de acuerdo la Autoridad Portuaria con la realización del citado análisis de capacidad y del Plan de aumento de capacidad, ésta podrá realizar análisis alternativos, presentando su propio Plan de Aumento de Capacidad a la Comisión de Seguimiento del respectivo Convenio.

Quando por insuficiencia de capacidad de las vías de enlace de la red ferroviaria con la REFIG que administra Adif, se produjera una acumulación de mercancías en la zona portuaria que pudiera dificultar el normal funcionamiento del Puerto, la Autoridad Portuaria correspondiente se lo hará saber a Adif para que adopte las medidas necesarias, en materia de adjudicación de capacidad, para resolver o paliar el problema citado.

**Undécima. Reglas generales para la gestión de las operaciones de circulación sobre las infraestructuras ferroviarias.**

Régimen de servicio:

Los movimientos con material ferroviario en estas conexiones, en general, son de dos tipos:

- Acceso desde una estación/terminal a una zona de servicio portuaria o viceversa.





Puertos del Estado



- Movimientos internos para maniobrar con el material dentro de la zona de servicio portuaria y que tengan relación con las II.SS descritas y reguladas en las Consignas A y C.

Para la ejecución de todos estos movimientos, es necesario que existan normas inequívocas que garanticen estas operaciones en condiciones de máxima seguridad. Por tanto, el régimen de servicio para la circulación será el que emane de los siguientes documentos reglamentarios:

- Reglamento General de Circulación (RGC) y Manual de Circulación.
- Consignas C que regulan las condiciones de aplicación del RGC en ciertas dependencias, líneas, trayectos o para determinados trenes o vehículos.
- Consignas A ya mencionadas.

(Estos dos últimos documentos pueden existir como documento único de carácter mixto, en cuyo caso su codificación es del tipo Consigna A/C).

Las Consignas C revisten especial importancia porque en ellas se especifican las prescripciones particulares para la circulación ferroviaria entre dependencias concretas de Adif y otras adscritas a la Autoridad Portuaria.

Al mismo modo que las Consignas A, las Consignas C también son elaboradas por departamentos técnicos de Adif y en ellas deben regularse:

- La planificación y coordinación de los distintos tipos de operaciones entre en la Red general y las zonas ferroportuarias, requerirán que previamente a su realización, todo el personal interviniente conozca los movimientos a realizar.
- Las condiciones para establecer el concierto de las circulaciones en todo lo que se refiera a las comunicaciones reglamentarias y/o actuaciones específicas sobre dispositivos eléctricos o electrónicos de los enclavamientos e instalaciones de seguridad: texto de telefonemas especiales, forma de manipular los dispositivos, etc.





Puertos del Estado



- Tipo de bloqueo que garantiza la seguridad de la circulación en condiciones normales y anormales.
- Determinación del personal que debe intervenir: jefes y agentes de circulación, personal de conducción, agentes de maniobras, agentes de acompañamiento, guardabarreras, otros como agentes de infraestructura o de material remolcado si fueran necesarios. Para todos ellos, se indicarán las funciones concretas que deban realizar, así como los útiles reglamentarios y los medios que utilizarán para la transmisión de las comunicaciones.
- Características de las composiciones de los trenes o cortes de material, especialmente las restricciones que puedan existir en cuanto a masa, longitud y velocidad; así como las particularidades de la tracción: tipo y cantidad de locomotoras necesarias en cada caso, posición de las mismas en las composiciones, etc.
- Régimen y porcentaje de frenado necesario de acuerdo con la velocidad máxima del tren en relación con el trazado y la clase de vía (Tipo de tren).
- Velocidades máximas según los movimientos sean tirando o empujando.
- Velocidades máximas al paso por puntos críticos de los ramales.
- Forma en que se asegurará la inmovilidad del material que quede estacionado en las vías de la zona de servicio ferropuertuaria.
- Tiempo máximo de cierre de las intersecciones, que como criterio general no será superior a 10 minutos.



Las Consignas C incluirán estas prescripciones como condiciones singulares de aplicación del RGC en estas infraestructuras, pero nunca contraviniendo las normas que de él provienen.

Adif facilitará un ejemplar de cada Consigna C existente a la Autoridad Portuaria y a las EE.FF. que operen en el ámbito objeto de regulación. Estas últimas son responsables de garantizar con recursos propios u otros contratados, que se





Puertos del Estado



cumplen las prescripciones para la formación de trenes y para el acondicionamiento de cargamentos conforme a la normativa reglamentaria mencionada en este punto y en el siguiente.

## 2. Procedimiento para transmisión e intercambio de información:

En el establecimiento de las comunicaciones necesarias para la planificación y coordinación de las operaciones, así como las reglamentarias para concertar la circulación de los trenes y maniobras, se estará a lo dispuesto en la Consigna C correspondiente como se indicó en el punto anterior.

Para cualquier otro tipo de información que sea necesario intercambiar entre la Autoridad Portuaria y Adif, ambos organismos se comprometen a designar y notificar a la otra parte quiénes serán los interlocutores autorizados para este fin en cada una de las conexiones ferroportuarias, de forma que sea posible mediante este canal de comunicación, programar anticipadamente el tráfico ferroviario a y desde la zona de servicio portuaria.

Estos interlocutores serán responsables conjuntamente de:

- Conocer las operaciones habituales que se realizan en la conexión portuaria.
- Estudiar las necesidades futuras o excepcionales que requieran de una planificación previa de actividades.
- Programar obras en la infraestructura o modificaciones en las II.SS.
- Asignar los recursos necesarios o intermediar para la asignación de otros que excedan de sus competencias.
- Identificar problemáticas específicas de estas infraestructuras y proponer posibles soluciones.

Para ello, los interlocutores de la Autoridad Portuaria y de Adif están facultados para comunicarse mutuamente o, si fuera necesario, convocarse en reunión, videoconferencia etc.

Cuando bilateralmente se adopten acuerdos que impliquen a ambas partes, estos se registrarán en acta al efecto.





Puertos del Estado



### 3. Anormalidades e incidencias:

Adif, en el ámbito de la REFIG es el responsable de coordinar todas las actuaciones para la liberación de vía y restablecimiento del tráfico ferroviario, incluyendo el aviso a los medios de intervención internos y externos que sean necesarios. En los casos de accidentes, incidentes u otro tipo de perturbaciones que afecten a la conexión ferroportuaria, en función de la naturaleza específica de las mismas, regirán como directrices básicas:

- Plan de Contingencias de Adif.
- Circular Operativa nº 1/99 de Adif: Marco General para la Gestión de Incidencias en la Circulación.
- Manual de Prevención y Gestión de Incidencias de Adif.
- Orden Circular nº 3/2004 de la Dirección General de Ferrocarriles con las Pautas para la investigación técnica de los accidentes ferroviarios que la competen.
- Procedimientos de investigación de accidentes de Adif y de las empresas ferroviarias conforme a sus Sistemas de Gestión de la Seguridad.

Debe tenerse en cuenta que, las empresas ferroviarias que operen en las zonas de servicio ferroportuarias están obligadas a poner a disposición de Adif los recursos que éste estime apropiados y a prestar la colaboración que les sea requerida.

En caso de anomalía o incidencia en una determinada conexión, los representantes de la Autoridad Portuaria que presten servicio en ese momento, entrarán de inmediato en contacto con el Puesto de Mando de Adif que corresponda para informar de los datos que obren en su poder y para prestarle apoyo y colaboración en las intervenciones que se realicen.

En el ejercicio de las funciones de interlocución previstas en el punto 2 de este acuerdo entre Adif y la Autoridad Portuaria, se comprobará que por ambas partes se conocen los métodos de actuación en caso de accidente, incidente o incidencia. Asimismo, ambos entes elaborarán y dispondrán de un directorio de emergencia para la transmisión de los avisos y comunicaciones.





Puertos del Estado



La Autoridad Portuaria será responsable de la elaboración de un plan de emergencia en materia de protección civil, para su aplicación en el ámbito de la zona de servicio portuaria de que se trate. Dicho plan se pondrá en conocimiento de Adif y de las empresas ferroviarias que allí operen, programándose conjuntamente simulacros para su implantación y actualización.

Si fuese necesario, Adif y la Autoridad Portuaria podrán establecer otros procedimientos específicos para regular aspectos particulares de determinadas conexiones ferroportuarias y que, sin contravenir las directrices básicas citadas en este punto, las complementen.

En virtud de las responsabilidades que ejercen sobre las infraestructuras ferroviarias existentes en los PUERTOS DE INTERÉS GENERAL, la Autoridad Portuaria y Adif investigarán todos los accidentes ferroviarios que se produzcan, estando además obligados a proporcionar toda la información y recursos de que disponen a la Dirección General de Ferrocarriles cuando ésta ejerza competencias de investigación de accidentes graves, (Art. 111 y 112 del RSF).

#### **Duodécima. Normas de seguridad y circulación dentro del puerto.**

Cada Autoridad Portuaria deberá, en el plazo máximo de seis meses desde la firma de su convenio con Adif, elaborar un proyecto de Reglamento de circulación para la zona interior a la zona de servicio portuario sobre la que ejerza su autoridad, si hubiere adaptado la decisión de que éste fuera diferente del aprobado por la Dirección General de Ferrocarriles para la red que, administrada por Adif, tuviera las mismas características.

Dicho proyecto de Reglamento será sometido a informe de Adif, que lo emitirá en el plazo de un mes, y será remitido a la Dirección General de Ferrocarriles para su aprobación en el mismo plazo.

Hasta la aprobación, en su caso, de los proyectos de Reglamentos de Circulación específicos de cada Autoridad Portuaria, se considerarán válidos, a todos los efectos, los Reglamentos que, a la entrada en vigor de este Convenio Marco, sean de aplicación en las zonas de servicio de las Autoridades Portuarias.





Puertos del Estado



### **Decimotercera. Ingresos y gastos de gestión de la red ferroviaria.**

A Adif y a cada Autoridad Portuaria, respectivamente, le corresponderán los ingresos y gastos que se deriven de la gestión de cada una de las redes sobre las que ejercen sus competencias, salvo que ambas acuerden lo contrario.

Adif cobrará, en su caso, a las empresas ferroviarias el canon que resulte de aplicación por el uso de la infraestructura que se encuentra fuera de las zonas de servicio portuario.

Cuando el punto de conexión funcional, al que se refiere la cláusula séptima, se encuentre fuera de la zona de servicio portuario, la Autoridad Portuaria percibirá de Adif los ingresos correspondientes a esa parte de red.

### **Decimocuarta. Reglas generales para la explotación de la red interior hasta el punto de conexión funcional.**

1. La explotación de la red ferroviaria portuaria se realizará por las Autoridades Portuarias en régimen de gestión indirecta, por cualquiera de los procedimientos que se recogen en la legislación aplicable. Excepcionalmente se podrá realizar la explotación en régimen de gestión directa cuando por ausencia o insuficiencia de iniciativa privada se deba garantizar la adecuada cobertura del servicio.

2. El gestor de la explotación de dicha red, habrá de hacerlo de modo que:

- a) Se asegure la aplicación de los principios de transparencia y no discriminación en el uso de la misma, que no podrá ser exclusivo por parte de ninguna empresa ferroviaria salvo en aquellas vías que formen cuerpo inseparable con un muelle de cuya explotación también hubiera resultado concesionaria.
- b) Se apliquen tarifas basadas en los costes de producción, sin que pueda aprovecharse de posiciones dominantes, ajustándose a lo acordado en la cláusula decimoquinta de este Convenio Marco.

Se advierte a Adif sobre cualquier irregularidad que pudiera presentar el material que forma parte de los trenes que se le entreguen para su circulación por la Red Ferroviaria de Interés General.





Puertos del Estado



Los pliegos de condiciones de cualquier concurso que tuviera por objeto la concesión de la explotación y/o de la gestión de toda o parte de dicha red ferroviaria reflejarán las condiciones expresadas en puntos anteriores de esta cláusula.

**Decimoquinta. Otorgamiento del certificado de seguridad.**

Los certificados de seguridad serán emitidos de conformidad con lo previsto en el artículo 57.4 de la Ley del Sector Ferroviario y su normativa de desarrollo.

**Decimosexta. Prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares.**

La prestación de estos servicios se realizará de conformidad con lo dispuesto en la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario y su normativa de desarrollo.

**Dedimoséptima. Tarifas aplicables por la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares.**

El régimen económico de la prestación de los servicios adicionales, complementarios y auxiliares en la infraestructura ferroviaria administrada por las Autoridades Portuarias, se adecuará a lo establecido en los artículos 36 y 79 de la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario.

En los servicios adicionales, complementarios y auxiliares prestados por Adif en la zona de servicio portuario, se estará al régimen económico previsto en cada convenio específico que se suscriba entre las Autoridades Portuarias y Adif. A estos efectos, se aplicarán como módulos de referencia, las tarifas por la prestación de los servicios adicionales, complementarios y auxiliares aprobadas por Adif.

No obstante, a fin de establecer estrategias comunes sobre los precios del transporte ferroviario y con el objetivo de que la estructura de los precios por la prestación de servicios iguales no difieran en razón del prestador, Adif y Puertos del Estado celebrarán, durante los tres últimos meses de cada año, cuantas sesiones sean necesarias para procurar un acuerdo sobre los criterios generales de aplicación a tales precios.





Puertos del Estado



### **Decimoctava. Habilitación de empresas para la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares.**

Adif propondrá al Ministerio de Fomento los requisitos exigibles para la obtención del título que habilite para la prestación de los servicios adicionales, complementarios y auxiliares, una vez oídas las sugerencias que Puertos del Estado pueda formular respecto de las condiciones de la prestación para garantizar el adecuado uso de las infraestructuras ferroviarias administradas por las Autoridades Portuarias.

A fin de atender el compromiso establecido en el párrafo anterior, la prestación de los servicios ferroviarios adicionales, complementarios y auxiliares en las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General y sus zonas de servicio, requerirá para su realización por parte de personas o entidades distintas de Adif, la obtención de un título habilitante otorgado por éste.

### **Decimonovena. Régimen de personal.**

1. En cuanto al régimen del personal que intervenga en las operaciones realizadas sobre infraestructura ferropuertuaria se estará a lo previsto en la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario y su normativa de desarrollo, y en la Ley de Puertos y Marina Mercante y su normativa de desarrollo, según corresponda.

Adif se compromete a efectuar los controles de alcoholemia y drogodependencia al personal ferroviario que esté relacionado con la seguridad en la circulación ferroviaria y opere en la red ferroviaria portuaria hasta el punto de cumplir cuantas exigencias se deriven de la aplicación de la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario y sus normas de desarrollo, incluso los programas de control aleatorio que quisieran llevar a cabo las Autoridades Portuarias, hasta el momento en que exista una oferta suficiente de centros homologados de reconocimiento médico para cubrir las necesidades de las Autoridades Portuarias.

A tal fin, el gestor de la red ferroviarias portuaria, presentará a Adif, en su caso, un plan de control anual para su propio personal, con una antelación de seis meses, al inicio de cada ejercicio natural, y éste le dará cuenta del importe del mismo en el plazo de tres meses debiendo obtener una respuesta en el plazo de un mes.





Puertos del Estado



- Comité de Regulación Ferroviaria respecto de conflictos con empresas en cuanto a la adjudicación de capacidad.
6. Precisión de las condiciones que deben reunir las vías de enlace y plazos para corregir aquellas situaciones que no se ajusten a las mismas.
  7. Contenido, en su caso, del plan de pruebas para dar por abierta la conexión.
  8. Sistema de comunicaciones entre la Autoridad Portuaria y los órganos de gestión de la circulación de Adif.
  9. Condiciones que deben darse para entender que una acumulación de mercancías en la zona de servicio portuario dificulta su funcionamiento y exige una actuación de Adif.
  10. Canales de comunicación para advertir a Adif de irregularidades que pueda presentar el material ferroviario que se mueva en la red ferroviaria portuaria.
  11. Asunción del Reglamento General de Circulación para regular la circulación en la red ferroviaria de la zona de servicio portuario o compromiso de elaboración de un Reglamento de circulación específico para la misma, y plazo de elaboración.

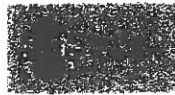


12. Forma de notificación de concursos de concesión de explotación de la red ferroviaria interior desde el punto de conexión funcional, en su caso, y de la resolución del mismo.
13. Ratificación de la renuncia a otorgar el certificado de seguridad.
14. Relación de servicios adicionales que ha de prestar la Autoridad Portuaria, así como de complementarios y auxiliares que pretenda prestar. Acuerdo sobre los que sean prestados por Adif. Forma de notificación de concursos de concesión de prestación de dichos servicios y de la resolución de los mismos.



15. Proceso para recabar la prestación de los servicios complementarios para el control de transporte de mercancías peligrosas y para asistencia a la circulación de convoyes especiales.
16. Compromiso de envío de las propuestas tarifarias a Puertos del Estado para su debate conjunto con Adif antes de proceder a aprobarlas y comunicarlas al Ministerio de Fomento.





Puertos del Estado



17. Forma de comunicación, proceso y precios en su caso, por la formación de personal y habilitación del mismo.
  18. Contenido del plan de control anual de la alcoholemia y la drogadicción.
  19. Si es preciso, se incluirá referencia concreta a alguna particularidad atinente a las infraestructuras ferroviarias de algún/os Puerto/s de interés general, que, en su caso, debiera incluirse en el Convenio Marco.
  20. Iniciativas conjuntas entre Adif y las Autoridades Portuarias.
  21. Comisión de seguimiento.
  22. Duración del Convenio.
  23. Solución de controversias.
- Anexo 1: Consigna A.
- Anexo 2: Consigna C.

#### **Vigésimo segunda. Comisión de Seguimiento.**

Las partes acuerdan constituir una Comisión de Seguimiento del Convenio Marco, constituida por tres representantes de cada una de las partes firmantes, con los siguientes objetivos:

1. La ejecución de las tareas que expresamente se le encomiendan en las cláusulas de este Convenio Marco.
2. El apoyo a las tareas de negociación de los Convenios específicos entre Adif y las Autoridades Portuarias que lo deseen.
3. La supervisión del desarrollo y de la vigencia de los anteriores Convenios.

El conocimiento y resolución de cualquier problema de interpretación que surja de la aplicación del presente Convenio Marco.

5. La iniciativa para mejorar las relaciones entre ambas instituciones en las materias que les son propias.





Puertos del Estado



6. Ante la existencia de conflicto entre Adif y la Autoridad Portuaria, se acudirá a la Comisión de Seguimiento del respectivo Convenio, y de persistir aquel se recurrirá a la Comisión de Seguimiento del presente Convenio Marco.

La Comisión de Seguimiento se reunirá, al menos, una vez cada semestre, en fechas fijas que se determinarán en la primera sesión, o a petición de una de las partes y estará constituida por:

1. Administrador de Infraestructuras Ferroviarias:

- Director Gerente de la Unidad de Negocio de Circulación.
- Director Gerente de la Unidad de Negocio de Terminales de Mercancías.
- Representante de la Asesoría Jurídica de la Entidad.

2. Puertos del Estado:

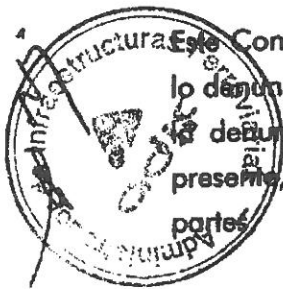
- Director de Planificación y Desarrollo Portuario.
- Subdirector de Desarrollo Estratégico y Seguridad.
- Representante de la Asesoría Jurídica de la Entidad.

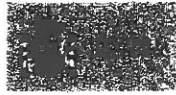
**Vigésimo tercera. Autorización de los convenios entre las Autoridades Portuarias y Adif.**

Los convenios entre las Autoridades Portuarias y Adif que cumplan con lo establecido en este Convenio Marco, serán elevados por la Comisión de Seguimiento al Secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación para su autorización.

**Vigésimo cuarta. Duración del Convenio.**

Este Convenio Marco tiene duración indefinida y mantendrá su vigencia en tanto no lo denuncie una de las partes, dándose ambas un plazo de un año desde la fecha de denuncia para tratar de negociar un nuevo Convenio, antes de que expire el presente, pudiendo realizarse revisiones del mismo cuando así lo acuerden ambas partes.





Puertos del Estado



### **Vigésimo quinta. Solución de controversias.**

Ambas partes someten cualquier diferencia que se produzca en la interpretación o aplicación del presente Convenio Marco y no sea resuelta por la Comisión de Seguimiento en un plazo de tres meses desde su planteamiento por una de las partes, al mejor criterio de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación.

### **Vigésimo sexta. Confidencialidad:**

Adif y Puertos del Estado se comprometen durante la vigencia del Convenio o en su caso tras su extinción, a mantener la confidencialidad de todas las informaciones que conozcan en virtud del presente Convenio y a no difundirla por ningún medio sin consentimiento de la otra parte.

### **Vigésimo séptima. Integridad y modificación del Convenio:**

Toda eventual propuesta de modificación o revisión de este Convenio habrá de ser notificada por la parte proponente a la otra parte firmante, con el fin de promover una reunión extraordinaria de la Comisión de Seguimiento que valorará la pertinencia de los cambios propuestos.

Lo que reconocemos y firmamos, en Madrid a 30 de diciembre de 2005

Presidente de Adif



Antonio González Martín

Presidente de Puertos del Estado.



Mariano Navas Quirós

# ANEXO Nº 2

## Directorio de interlocutores de la conexión ferroviaria del Puerto de Castellón



Convenio de conexión ferroviaria del Puerto de Castellón



ANEXO 2. DIRECTORIO DE INTERLOCUTORES DE LA CONEXIÓN FERROVIARIA DEL PUERTO DE CASTELLÓN

ADIF	Nº TELEFONO		Nº FAX		CORREO ELECTRONICO
	INTERIOR	EXTERIOR	INTERIOR	EXTERIOR	
GABINETE CIRCULACION INSTALACIÓN LOGISTICA LAS PALMAS	443845	964343845			
GABINETE CIRCULACION CASTELLÓN	443812	964343812	443811	964343811	
JEFE PRESTACIÓN DE SERVICIOS	437153	963537153	437164	963537164	rouzal@adif.es
PUESTO DE MANDO					
BANDA DE REGULACION	457123	983357123	457136	983357136	
GESTION DE TRAFICO	457149	963357149	457145	963357145	gestionval@adif.es
REGULADOR	457131	963357131	457138	963357136	
TECNICO REGULACION	457124	963357124	457136	983357136	tecnicosregval@adif.es
AUTORIDAD PORTUARIA DE CASTELLÓN					
CENTRO CONTROL EMERGENCIAS PUERTO					
Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo de Castellón CCS		964737202		964737105	
RESPONSABLE DE SEGURIDAD	Enrique Roig Ballester	ext 124	964288060	411	964281140
	Francisco Ramos del Pino	ext 125	964288060	411	964281140
RESPONSABLE CIRCULACIÓN PUERTO		974781782	964069990	964069980	





# ANEXO Nº 3

Consignas serie A/AO y C/CO de aplicación en la/s línea/s de  
conexión del Puerto de Castellón



Convenio de conexión ferroviaria del Puerto de Castellón

# CONSIGNA

**J.I. 600-604**

**SERIE**

**CO**

**Nº 1085**

Valencia, 07 de julio de 2011

**Línea de Valencia Estació de Nord a S. Vicenç de Calders  
Apartadero de Les Palmes  
(PK: 75+470)**

**Acceso a la zona portuaria de Port de Castelló  
(Autoridad Portuaria de Castellón APC)  
(Anula Consigna Serie CO nº 1069 de 16/04/2010/DCE)**

## Q. MOTIVACIÓN Y OBJETO

La presente Consigna CO se realiza en orden a las exigencias legales y reglamentarias indicadas en el actual contexto normativo del sector ferroviario para la conexión de la REFIG administrada por ADIF con la Red Ferroviaria administrada por la Autoridad Portuaria de Castellón, y tiene por objeto establecer las normas de circulación, así como las relaciones básicas de coordinación entre el Apartadero de Les Palmes y el puerto de Castellón, en virtud del convenio de conexión establecido al efecto.

## I. DOCUMENTOS RELACIONADOS

Relacionada con consigna Serie A nº2093 de 01/07/2011/DAPI del Apartadero de Les Palmes.

## II. INSTALACIONES

El puerto de Castellón está conectado con la REFIG administrada por ADIF a través del siguiente enlace:

-El Apartadero de Les Palmes, a través de la aguja 17 Pk.75+721 de la Línea Valencia Estació de Nord a S.Vicenç de Calders, protegido por las señales S'2PBI, S2/PBI y S2/PT.

### 2.1.- LÍNEA DE CONEXIÓN:

**Punto de origen:** la señal S2/PT del Apartadero de Les Palmes, con PK: 0+137 de la línea 604 Les Palmes - Port de Castelló (PK: 75+657 de la línea 600 San Vicenç de Calders Valencia Estació del Nord)

**Punto de final de la línea:** cancela de acceso al recinto ferroportuario de la AP, con PK: 6+791 de la línea 604 Les Palmes - Port de Castelló

Las instalaciones de acceso al Port de Castelló desde el Apartadero de Les Palmes y viceversa, están integradas dentro del enclavamiento de Les Palmes, y se trata de un calce de protección C1 y de las señales, S2/PT, S2/PBI y S'2PBI, y sus elementos auxiliares (ASFA, circuitos de vía, teléfonos de señal etc.).

En la línea de conexión existen 23 intersecciones especiales, titularidad de APC, cuyo tipo de protección y señalización se recoge en la tabla del Anexo 2 y en el esquema del Anexo



<Acceso APC-12> <IMS>

Página 1 de 14



Se adjunta esquema de las instalaciones del Apartadero de Les Palmes, así como el acceso al Port de Castelló, en el Anexo 1.

Para el paso de circulaciones de la zona gestionadas por ADIF a la zona gestionada por el Port de Castelló y viceversa, se precisa de la autorización del personal perteneciente a la APC/Jefe de Circulación de Les Palmes. Con esta finalidad se han instalado en el enclavamiento de Les Palmes comandos para la petición y autorización de circulaciones. En el caso de la zona portuaria, existe un Cuadro de Autorizaciones, con dispositivos eléctricos de solicitud y autorización de entrada o salida. Su aspecto se incorpora al final de esta Consigna, como Anexo 4.

En virtud del convenio de conexión establecido al efecto, e identificados expresamente en los esquemas que acompañan a esta Consigna, se establecen los siguientes puntos de conexión:

### 2.2.-PUNTO DE CONEXIÓN FÍSICA

El punto de conexión física del Port de Castelló con la REFIG administrada por ADIF, que delimita la administración de ambas redes se encuentra en la baliza de señal, a 5 metros de la señal S2/PT de Les Palmes por el lado puerto. Este punto se encuentra señalizado con un cartelón, identificando el límite de propiedad.

### 2.3.-PUNTO DE CONEXIÓN FUNCIONAL

El punto de conexión funcional, que delimitan el ámbito de actuación del Jefe de circulación de Les Palmes y del autorizado Responsable de Circulación del Port de Castelló se encuentra en la señal S'2PBI (PK: 1+317).

## III. CIRCULACIÓN

### 3.1.- OPERATIVA DE ACCESO HACIA Y DESDE EL PORT DE CASTELLÓ

En este apartado se describe el modo operativo, mediante el cual, se permitirá la circulación ferroviaria entre las zonas de Servicio Ferroviario del Port de Castelló, y el Apartadero de Les Palmes. Las circulaciones se podrán hacer como tren o como maniobra.

Las circulaciones que entren o salgan del Port de Castelló, con destino distinto del Apartadero de Les Palmes, necesariamente se realizarán como tren.

Cuando se hagan como maniobra, a efectos de composición y frenado, se formarán como tren TIPO 50 y llevarán las señales de cola prevista para los trenes según determina el artículo 259 del RGC. Los movimientos entre estas zonas se realizarán tirando con locomotora en cabeza. Excepcionalmente, cuando no sea posible el envío de la circulación tirando, se podrá efectuar el movimiento empujando, y siempre desde/hacia el Apartadero de Les Palmes, siendo en este caso preceptivo que se efectúe la maniobra acompañada por un agente habilitado, situado en cabeza en comunicación permanente con el Maquinista.

Los movimientos de entrada o de salida en la zona portuaria, desde/hasta el punto de conexión funcional siempre se realizarán con marcha de maniobras. La velocidad máxima en el ramal es de 40 Km/h y en cualquier caso, al paso del vehículo de cabeza por las intersecciones especiales de los PN 1, PN10, PN17, PN20 y PN21 no se excederá la velocidad de 10 km/h.

La gestión de las circulaciones en el interior de las instalaciones ferroviarias del Port de Castelló, será realizada por el Responsable de circulación que designe la Autoridad Portuaria de Castellón conforme al Convenio de Conexión y marco normativo vigente.

Los servicios adicionales de acceso a y desde la REFIG administrada por ADIF a la red ferroviaria del puerto podrán prestarse por ADIF previo acuerdo con la correspondiente Autoridad Portuaria.

<Acceso APC-12>



Página 2 de 14



Las situaciones operativas previstas podrán realizarse bajo los regímenes de explotación siguientes en función de los acuerdos de gestión establecidos entre ADIF y la APC:

**Caso A. Maniobras en régimen de lanzadera APC:**

Las condiciones de explotación de la línea de acceso se realizará como cantón único de bloqueo para el movimiento de ida y regreso de la maniobra desde/hacia el Port de Castelló hasta el Apartadero de Les Palmes. Para la adecuada gestión de las circulaciones, éstas deberán tener asignado un número par y otro impar para su identificación según el sentido de circulación.

El Auxiliar de Circulación habilitado por ADIF que efectúe las operaciones, lo hará como Agente de maniobras, acompañando las circulaciones y bajo las órdenes del Jefe de Circulación de ADIF, el cual le informará que la circulación se realiza en régimen de lanzadera y sin autorizado Responsable de Circulación en el APC.

Este Agente de maniobras, con la antelación suficiente para no retrasar las circulaciones, se pondrá en contacto con la Autoridad Portuaria de Castellón con el objeto de recibir instrucciones precisas sobre la capacidad en el interior del puerto y las labores de coordinación necesarias para la recepción/expedición de circulaciones.

Para el envío de la maniobra se tendrá en cuenta lo siguiente, una vez llevada a efecto la coordinación correspondiente mediante los sistemas de petición/autorización eléctricas existentes, el Jefe de circulación de ADIF, con la antelación necesaria para no retrasar la maniobra, cuando el trayecto a recorrer por la línea de conexión esté libre de trenes, y dispuestas sus instalaciones desde el punto final de la línea de conexión hasta el punto de conexión funcional(intersecciones especiales, etc.), inscribirá en el Libro de Bloqueo la siguiente nota nº 1, figurando en la casilla de trenes en marcha el nº de la maniobra que proceda.

1	"Nº ..... a las ..(horas y minutos).., expido maniobra nº ..... hacia/desde el Port de Castelló a las .. (horas y minutos)..” Firma
---	---

Seguidamente, establecerá los correspondientes itinerarios de salida de la maniobra aprovechando en lo posible el enclavamiento de la estación utilizando las Maniobras Centralizadas.

El Jefe de circulación dará las instrucciones necesarias al Agente de Maniobras para el inicio del movimiento y para que se informe al Maquinista de las operaciones a realizar.

Cuando la maniobra se encuentre dispuesta para regresar desde las instalaciones del Port de Castelló hacia el Apartadero de Les Palmes y una vez llevada a efecto la coordinación correspondiente mediante los sistemas de petición/autorización eléctricas existentes el agente que acompaña a la maniobra informará al Jefe de circulación de ADIF de dicha circunstancia y si nada se opone, éste dará las instrucciones necesarias al Agente de Maniobras para el inicio del movimiento de regreso y para que se informe al Maquinista de las operaciones a realizar, indicando en su caso el punto de parada o estacionamiento.

Cuando la maniobra se encuentre estacionada en la vía del Apartadero de Les Palmes, el Agente de Maniobras que la acompaña, informará al Jefe de Circulación de su apartado y una vez restituidos los aparatos a su posición normal, el Jefe de Circulación inscribirá en el Libro de bloqueo la nota nº 2 y la letra "L" en la casilla de trenes en marcha, considerando desde ese momento libre de trenes el cantón único de bloqueo con el Port de Castelló.

2	"Nº ..... a las ..(horas y minutos).., regresó y apartado en la estación Les Palmes. Firma"
---	---



### Caso B. Maniobras o Trenes concertadas con el autorizado Responsable de Circulación del Port de Castelló.

En este caso, la gestión del tráfico ferroviario que realiza el ADIF y APC requiere, para la coordinación de la circulación, que los Responsables de Circulación de ADIF (Jefes de Circulación o del CTC) de los ámbitos correspondientes y el autorizado Responsable de Circulación de la APC, se mantengan previamente informados entre sí, o a través del PM de ADIF, de la situación de los trenes y comuniquen a éste cualquier falta de capacidad o anomalía para su recepción.

Las condiciones de explotación de la línea de acceso se realizará como tren o maniobra acompañada según la franja horaria asignada y la circulación quedará garantizada mediante los sistemas de petición/autorización eléctricas existentes que garanticen la circulación de los mismos desde/hacia el Port de Castelló hasta el Apartadero de Les Palmes.

El Jefe de Circulación de ADIF, con la antelación necesaria para no retrasar la maniobra, cuando el trayecto a recorrer por la línea de la conexión esté libre de trenes, y dispuestas sus instalaciones hasta el punto de conexión funcional (intersecciones especiales, etc.), inscribirá en el Libro de Bloqueo la nota nº 1, figurando en la casilla de trenes en marcha el nº de tren o de la maniobra que proceda.

Una vez que el tren o maniobra ha llegado completa y se ha apartado en su zona, Jefe de Circulación/autorizado Responsable de Circulación del puerto, cursará el siguiente telefonema:

3	"Nº ..... a las ..( horas y minutos).., apartado ..(tren/ maniobra nº ..... ).. en el Apartadero de Les Palmes / Port de Castelló. Firma"
---	---

Para el caso del Jefe de Circulación, si fuese necesario, se podrá auxiliar del Agente de Maniobras para confirmar lo indicado en el telefonema nº3.

El autorizado Responsable de Circulación de la Autoridad Portuaria, normalmente podrá retirarse e incorporarse si la línea de conexión está libre de circulaciones, y una vez se lo comunique al Jefe de Circulación del Apartadero de Les Palmes cursando el telefonema siguiente:

4	"Nº ..... a las .. (horas y minutos)."Me retiro del servicio ".Firma
---	--

Al incorporarse al servicio el autorizado Responsable de Circulación de la Autoridad Portuaria también se lo comunicará al Jefe de Circulación, mediante el siguiente telefonema:

5	"Nº ..... a las .. (horas y minutos). "Reanudo el servicio ".Firma
---	--

Habiéndose realizado la última expedición en régimen de lanzadera el autorizado Responsable de Circulación del puerto podrá incorporarse al servicio con el cantón ocupado, siempre y cuando curse el telefonema nº3 al Jefe de Circulación, considerando, de esta forma, libre de trenes el cantón único de bloqueo.

### 3.2.-PRESCRIPCIONES GENERALES PARA LOS TRABAJOS

Para los trabajos en la vía será de aplicación el RGC y en particular, para su planificación y el adecuado régimen a aplicar en los mismos, se estará a lo dispuesto en el Capítulo 6 Trabajos y Pruebas del Título III.

Las operaciones de mantenimiento de infraestructura o renovación de instalaciones que puedan afectar al tráfico deberán ser acordadas con antelación por las partes, es decir por un lado la APC y por otro la Gerencia de Mantenimiento de Valencia de la DOE.

El inicio de los trabajos requiere la autorización previa del Puesto de Maniobra, asimismo los mismos estén debidamente autorizados mediante el Acta de trabajos correspondiente, salvo en los casos de incidencia, anomalía o imprevistos urgentes.

<Acceso APC-12>



Página 4 de 14



### 3.3. ANORMALIDAD EN LOS DISPOSITIVOS DE AUTORIZACIÓN ELÉCTRICA

En el caso de anomalías en el funcionamiento de los dispositivos de acceso al Puerto que impidan transmitir las órdenes e identificar sin género de duda las comprobaciones, y en régimen de explotación caso A, se actuará según lo prescrito para situación degradada de las IISS (punto 3.4).

En el caso B, dada la existencia de autorizado Responsable de Circulación en el puerto para la coordinación de circulaciones, se procederá de la siguiente forma:

Para cada una de las circulaciones, el Jefe de Circulación /autorizado Responsable de Circulación del puerto afectado por la expedición de un tren o maniobra, se asegurará que el trayecto que se encuentra a su cargo está libre de trenes. Una vez hecha esta comprobación, si nada lo impide, cursará a su colateral, el siguiente telefonema para cada una de las circulaciones a expedir:

9	"No ..... a las ..(horas y minutos).. solicito autorización para expedir ..(tren/maniobra nº ..... ) .. hacia/desde el Port de Castelló a las .. (horas y minutos).. " Firma
---	--

El Jefe de Circulación/autorizado Responsable de Circulación que reciba el telefonema anterior, si nada lo impide, contestará con el siguiente:

10	"No ..... a las ..(horas y minutos).. autorizada expedición de ..(tren/maniobra nº ..... ).. hacia/desde el Port de Castelló /Apartadero de Les Palmes" Firma
----	---

Si una vez cursados los telefonemas de solicitud y de autorización para el envío de una circulación, no pudiera ser expedido, el Jefe de Circulación/autorizado Responsable de Circulación del puerto que la hubiera solicitado cursará al colateral el siguiente telefonema:

11	"No .... a las ..(horas y minutos).. anulo solicitud para expedir ..(Tren/maniobra) nº....., " Firma
----	--

Cuando desaparezcan las causas que motivaron la transmisión del telefonema anterior, el Jefe de Circulación/autorizado Responsable de Circulación del puerto, lo comunicará verbalmente a su colateral, para que le vuelva a solicitar la expedición de la circulación cursando el telefonema iniciando de nuevo el proceso.

### 3.4 PRESCRIPCIONES EN SITUACIONES DEGRADADAS DE IISS DE ACCESO A LA APC.

En el caso de anomalía en el funcionamiento de las Instalaciones de Seguridad que dan acceso a la APC, será necesario que el Jefe de Circulación de Les Palmes, se asegure que el itinerario a recorrer hasta el punto de conexión funcional está libre de trenes y los elementos de las instalaciones de seguridad están bien dispuestos.

En la situación anteriormente descrita, el Puesto de Mando determinará el modo de acceso a/desde las instalaciones de la línea de conexión, para ello, si fuese necesario el Jefe de Circulación de Les Palmes recabará las comprobaciones necesarias de los maquinistas, del autorizado Responsable de Circulación del puerto y del Agente de Maniobras, en aquella zona que le corresponda.

La autorización de rebase de señales desde el Apartadero de Les Palmes hasta el punto de conexión funcional, es competencia exclusiva del Jefe de Circulación de Les Palmes.



## IV COMUNICACIONES

### 4.1.-PROGRAMACION, COORDINACIÓN Y REALIZACIÓN DE OPERACIONES

La circulación de los trenes y maniobras, requiere la coordinación entre el personal de ADIF, APC y el de las EE FF intervinientes, con el objeto común de garantizar la seguridad en la circulación.

Esta actuación coordinada está basada en la identificación precisa de los trenes en circulación, en el conocimiento de sus horarios, paradas y velocidades, y en la información oportuna de las circunstancias particulares de cada tren. Para ello, el Agente de conducción comunicará al Jefe de Circulación o del CTC, antes de la salida del tren o durante la marcha, cualquier anomalía que afecte al material rodante y que pueda tener repercusiones para la circulación del tren.

Asimismo, las EE FF definirán los controles y procedimientos que, de acuerdo con la normativa reglamentaria que es de aplicación, deberán realizarse al tren antes de su puesta en circulación.

Para la programación, coordinación y realización de las operaciones necesarias para el acceso de circulaciones a vía regulada, las comunicaciones se realizarán entre los interlocutores siguientes:

- Port de Castelló:
  - o Responsable de Circulación:
    - Número de Tel: 974781/974782
    - Número de Fax:
    - Dirección de correo electrónico:
  - o Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo de Castellón(CSS):
    - Número de Tel: 964737202
    - Número de Fax: 964737105
- Gabinete Circulación de Les Palmes:
  - o Número de Tel: 443845/964343845
  - o Número de Fax: ídem
  - o Dirección de correo de electrónico: lci.lespalmes@adif.es
- Puesto de Mando de Valencia - Banda de Regulación:
  - Jefe de CTC: 457159/963357159 alternativo: 437604/963817604
  - Técnico Regulación: 437137/963537137 alternativo: 457124/963357124
  - o Número de Fax: 457136/963357136
  - o Dirección de correo electrónico: tecnicosregval@adif.es
- Grupo de Gestión de DOE:
  - o Número de Tel.: 457152/963357152 alternativo: 437280/963537280
  - o Número de Fax: 457145/963357145
  - o Dirección de correo electrónico: gestionval@adif.es

Nota: se modificarán manualmente por el personal, dependiendo de la actualización de directorios



## V PERSONAL INTERVINIENTE

### 5.-PERSONAL INTERVINIENTE.

El personal que intervenga en las operaciones descritas en la Consigna deberá disponer de los títulos y habilitaciones que, para cada Administrador de Infraestructura, contemple la legislación y el marco normativo vigente para la actividad que realicen. Así mismo deberá disponer de esta Consigna y ser conocedor de la misma.

#### 5.1.-JEFE DE CIRCULACIÓN DE ADIF.

La dirección de la circulación en la REFIG administrada por ADIF estará a cargo de un Agente con la habilitación de Responsable de Circulación prevista en el marco normativo vigente. Todas las referencias al Jefe de Circulación del Apartadero de Les Palmes, se entenderán al Jefe del CTC en el caso de que la estación se encuentre en Mando Central.

Tendrá a su cargo todas las instalaciones de seguridad que se reflejan en esta consigna pertenecientes a la REFIG administrada por ADIF además de las definidas hasta el punto de conexión funcional de la/s línea/s que conecta con el Port de Castelló.

#### 5.2.-AUTORIZADO RESPONSABLE DE CIRCULACIÓN DEL PUERTO.

La gestión de las circulaciones en el interior de las instalaciones ferroviarias del Port de Castelló, será realizada por un agente autorizado como Responsable de circulación que designe la Autoridad Portuaria de Castellón conforme al Convenio de Conexión y marco normativo vigente.

Este Agente se encargará, conforme a lo prescrito en esta Consigna de coordinar con el Jefe de circulación de ADIF las circulaciones tanto para el envío, como para la recepción de circulaciones de entrada y/o salida de las instalaciones del puerto, estando a su cargo la gestión de la circulación por la línea o líneas de acceso al mismo a partir del punto de conexión funcional establecido.

#### 5.3.-OTROS AGENTES.

El personal que realice operaciones sobre los vehículos que vayan a circular por la REFIG, o intervenga en el movimiento de los mismos, deberá disponer de los títulos habilitantes que contemplen la legislación y el marco normativo vigente para la actividad que realicen.

El agente responsable del manejo del cuadro de peticiones/autorizaciones eléctricas (de relación entre ambos administradores de infraestructura ferroviaria) existente en la APC, será el autorizado Responsable de Circulación o en su ausencia aquél que la Autoridad Portuaria de Castellón designe.

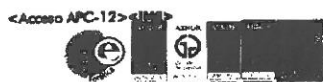
El Agente de Maniobras además de acompañar las circulaciones, informará del apartado de las circulaciones cuando lo requiera el Jefe de Circulación y estará a lo dispuesto en cada caso por el Jefe de Circulación/autorizado Responsable de Circulación de APC. En el régimen de explotación del caso A, será el encargado de establecer las relaciones básicas de coordinación que se encomiende la Autoridad Portuaria para los accesos hacia y desde el Port de Castelló.



## VI. OPERACIONES PREVIAS PARA EL ACCESO A LA REFIG

### 6.1.- Operaciones del tren

Para todo lo relacionado con las responsabilidades en la gestión, coordinación y realización de conjunto de operaciones de seguridad previas a la puesta en circulación de un tren, en particular las relacionadas con su composición, frenado, señales y de la disposición de la carga en el mismo, se estará a lo dispuesto al respecto en la Instrucción General nº 3 y demás normativa relacionada con dichas responsabilidades. A tales efectos, se tendrán en cuenta, tanto por el autorizado Responsable de Circulación del Port de Castelló como, en su caso, por el personal



habilitado de la Empresa Ferroviaria titular del tren, cada uno en la parte que les afecte, lo relacionado con:

- Por un lado, las prescripciones de cargamento establecidas en el C.U.U. (anterior RIV), la instrucción General nº 66, Instrucción General nº 43 de mercancías peligrosas y demás normativa aplicable en relación con la carga de los vagones.
- Y, por otro, en cuanto a la composición y frenado, señalización del tren y maniobras, lo dispuesto en el Reglamento General de Circulación (RGC) y demás normas reglamentarias.

No obstante lo anterior, la Empresa Ferroviaria será responsable del cumplimiento de las normas de seguridad que le afecten en relación con la formación del tren (composición, frenado y señalización) y, en especial, de la disposición de la carga de los vagones, previamente a la Solicitud de admisión del tren a vía regulada, la cual se realizará basándose en la adjudicación de capacidad realizada.

## 6.2.- Operaciones para la salida de trenes a vía regulada desde el Port de Castelló

**Admisión de trenes a vía regulada:** Se seguirán las instrucciones al efecto mediante un sistema (solicitud - autorización), con el fin de poder constituir la correspondiente documentación de tren (Boletín de Circulación y Frenado) junto con las notificaciones que correspondan, los cuales serán entregados, por el Responsable de Circulación del Port de Castelló, o por aquel otro que el PM designe.

**Puesta en Circulación del tren:** Una vez el tren esté dispuesto, su Maquinista lo comunicará al autorizado Responsable de Circulación del puerto, y éste a su vez al Jefe de circulación de ADIF.

El Maquinista, en el momento de iniciar la marcha, habrá realizado todos los preceptos reglamentarios para la puesta en circulación de su tren.

## VII ACCIDENTES O INCIDENTES

En caso de accidente en la línea de conexión, el Administrador que tenga encomendada la gestión del tramo que corresponda según el lugar del accidente, tomará la dirección de los trabajos. Los órganos de ambos Administradores, tomarán las medidas oportunas para el restablecimiento del servicio, pudiendo solicitar la cooperación del otro en las operaciones de socorro y la liberación de la vía con los medios disponibles a su alcance.

## VIII. PRESCRIPCIONES GENERALES

### 8.1. GENERALIDADES

De forma transitoria no será de aplicación el caso A en tanto no se de a conocer por Aviso conjunto de la DOE y la APC.

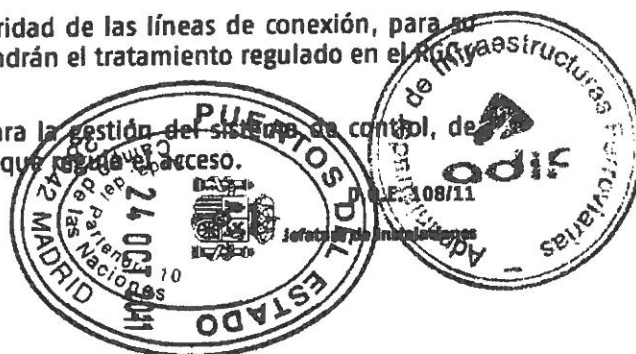
El Jefe de Circulación del Apartadero de Les Palmes, si no existe aviso en contra, encaminará las circulaciones sin ninguna restricción, de acuerdo con el Plan de Transporte y según el apartado III. Podrá variarse el tráfico regular previsto, cuando con un mínimo de 24 horas de antelación, se transmita dicha intención por un fax o correo al Grupo de Gestión de la Gerencia de Gestión de Tráfico de la DOE, recogido en la Consigna Serie B, así como cualquier otra Indicación relacionada con el tráfico regular, alteración del mismo, servicios especiales, incidencias que afecten, o puedan afectar al tráfico ferroviario, etc.

Las averías que se produzcan en Instalaciones de Seguridad de las líneas de conexión, para su reposición, como Instalaciones de Seguridad de ADIF, tendrán el tratamiento regulado en el RGC y demás normativa en vigor editada al efecto.

En las líneas de conexión, será de aplicación el RGC para la gestión del sistema de control, de circulación, y de seguridad indicado en este documento que regula el acceso.

<Acceso APC-12>

Página 9 de 14



La APC podrá regular la circulación ferroviaria en su recinto mediante una Circular Interna que no afectará o condicionará la aplicación de la presente Consigna, ni del RGC en el ámbito de la línea de Conexión.

El horario de servicio de zona portuaria de Castellón irá reflejado en la Consigna Serie B.

Previo a cada circulación (al menos 24h antes del inicio), la Autoridad Portuaria de Castellón, dará a conocer al Grupo de Gestión de la DOE, las características de la circulación, el régimen de explotación (caso A o caso B) y confirmará que dispone de los recursos necesarios (Agente de Maniobras y/o autorizado Responsable de Circulación del puerto).

Asimismo, ADIF y la APC asegurarán el correcto funcionamiento de las instalaciones a su cargo, realizando los procedimientos de mantenimiento correctivo y preventivo incluidos en sus respectivos planes de acción.

## 8.2. COMUNICACIONES

Todos los telefonemas y notas recogidos en esta Consigna, se inscribirán en el Libro de Bloqueo. A tal efecto, el Jefe de circulación de ADIF y en su caso, el autorizado Responsable de Circulación del puerto, dispondrá de un Libro de Bloqueo específico y debidamente identificado, para las relaciones de coordinación de la circulación.

La comunicación con el personal de estos trenes y en la realización de maniobras, se realizará preferentemente, por radiotelefonía a través del canal de la banda de regulación correspondiente en la adjudicación de capacidad o en la modalidad "C" de Tren Tierra, según en el caso.

Cuando no se pueda utilizar ésta, se podrá hacer uso de los teléfonos de las señales, de los del Gabinete de Circulación del Apartadero y como último recurso de la telefonía móvil u otro medio de comunicación disponible. Por motivos de seguridad, se podrá dotar de equipos de grabación en estos Gabinetes de circulación.

-----  
El contenido de esta Consigna deberá ser conocido tanto por el personal afectado de ADIF, como de las EE.FF. y de la APC, para asegurar su cumplimiento por medio de las acciones de supervisión y asesoramiento que fueran necesarias para el debido control de los riesgos. La APC asegurará la observancia de los preceptos contenidos en esta Consigna.

La presente Consigna cuenta con la aprobación de la Dirección de Seguridad en la Circulación y entrará en vigor el día 12-07-11.

Lo que se pone en conocimiento del personal interesado a los efectos reglamentarios consiguientes.

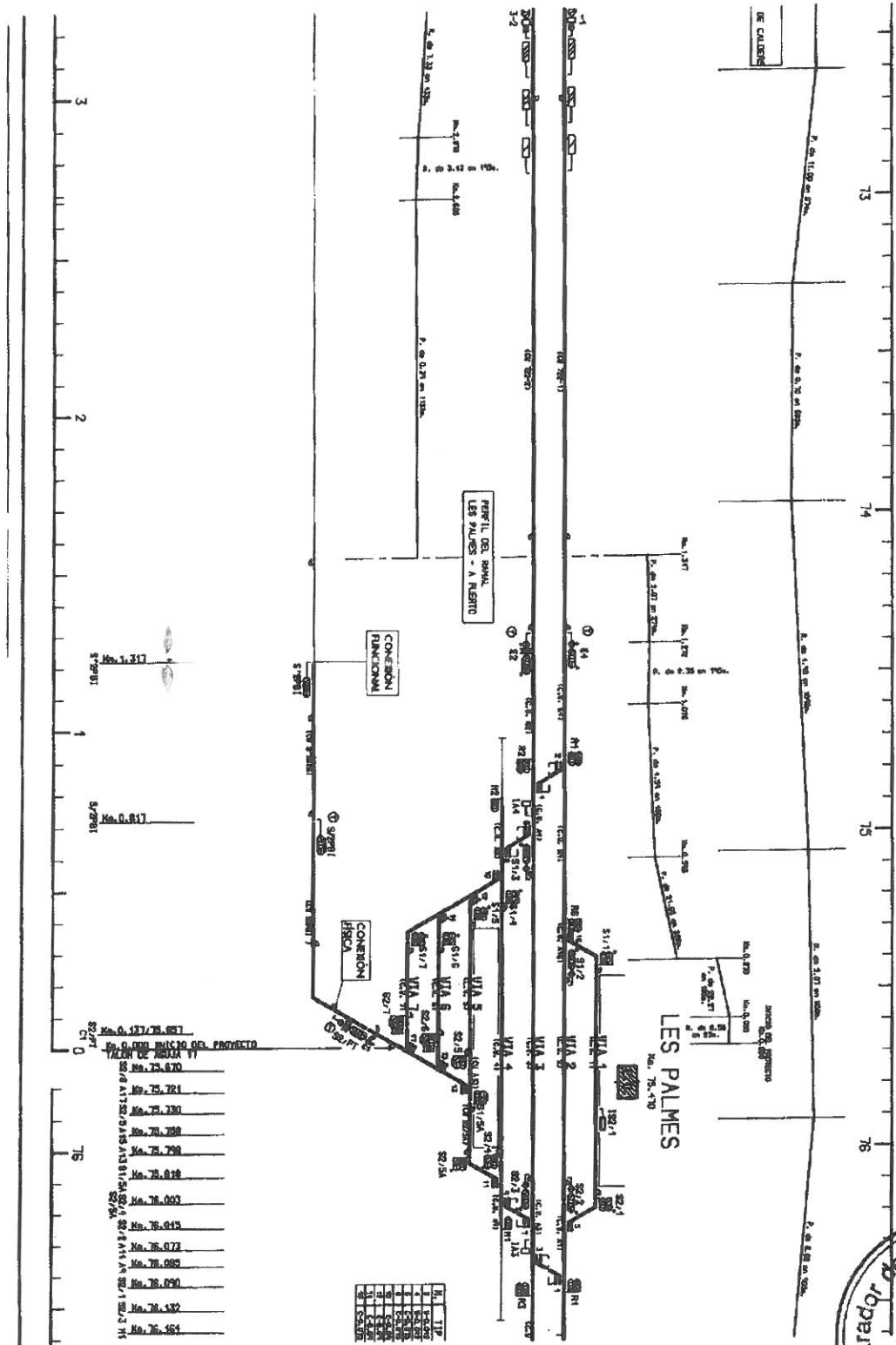
**JEFE DE DIVISIÓN DE SEGURIDAD Y MEDIO AMBIENTE**  
**Enrique Roig Ballester**

**GERENTE DE GESTIÓN DE TRÁFICO**  
**P.O. Antonio Artacho**

**VEBO EL DIRECTOR DE OPERACIONES EST**  
**P.O. Miguel Ventura**



ANEXO 1:

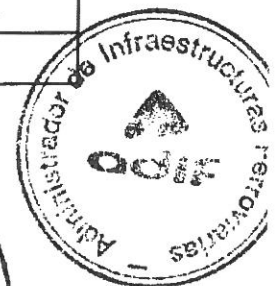


<Acceso APC-12>

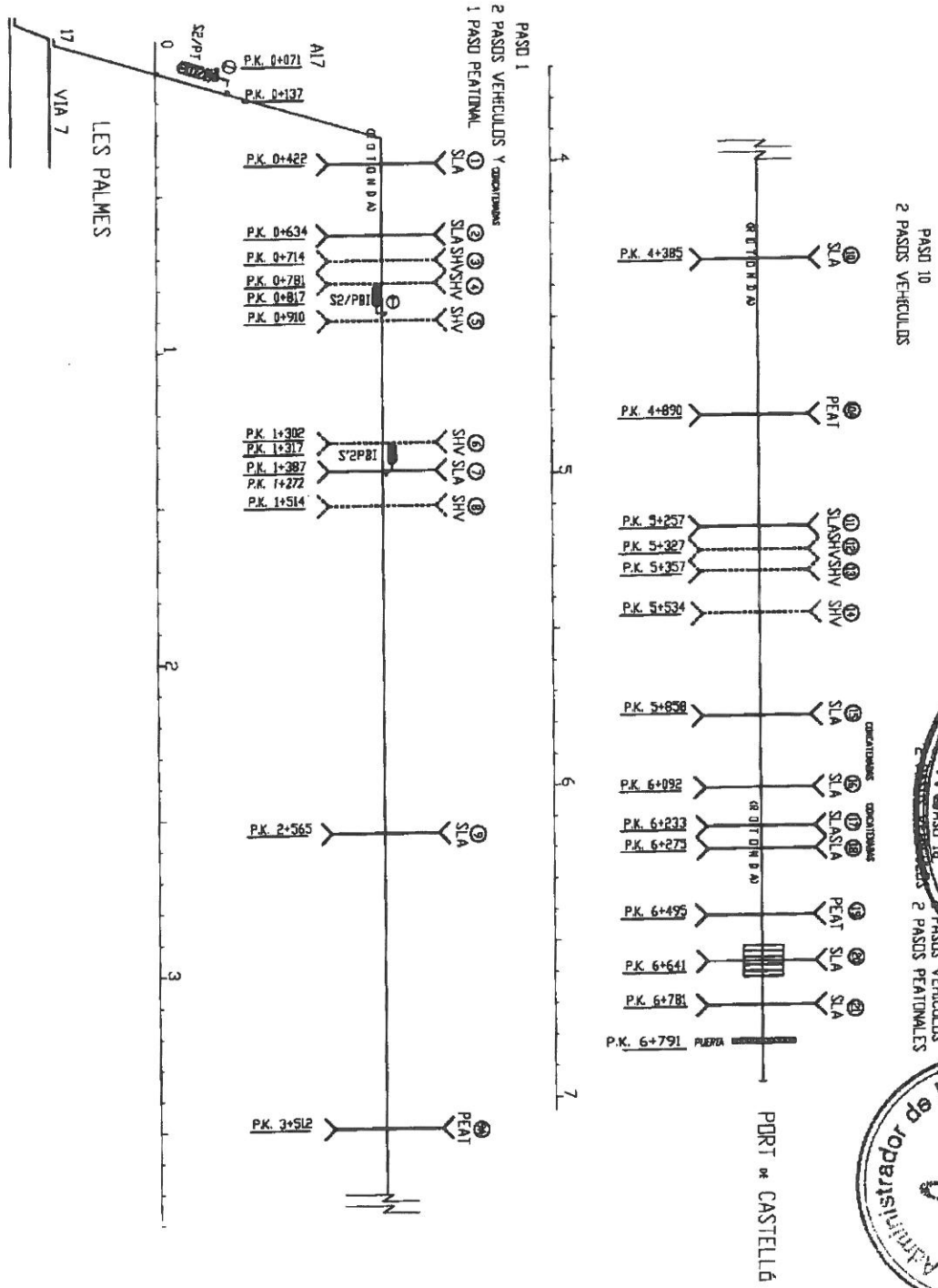


ANEXO 2:

1	0+422	C. DE LA AURIERA (glorieta)	B	SI	S.L.A.
2	0+634	C. DE LA FUENTE	B		S.L.A.
3	0+714	CASA PARTICULAR	A	NO	S.H.V.
4	0+781	CASA PARTICULAR	A	NO	S.H.V.
5	0+910	CAMINO VECINAL	A	NO	S.H.V.
6	1+302	CASA PARTICULAR	A	NO	S.H.V.
7	1+388	CAMINO TRASVERSAL	B	NO	S.L.A.
8	1+514	CAMINO VECINAL	A	NO	S.H.V.
9	2+565	C. BRUNELA	B	NO	S.L.A.
9A	3+512	PEATONAL	F	NO	SHV.
10	4+385	C. CAMPO DE AVIACIÓN (glorieta)	B	NO	S.L.A.
10 A	4+890	PEATONAL	F	NO	SHV
11	5+257	C. SENDA NUEVA	B	NO	S.L.A.
12	5+327	C. BAUTISTA TORRES	A	NO	S.H.V.
13	5+357	C. DE LA NEGRA	A	NO	S.H.V.
14	5+534	C. DE TARRAGONA	A	NO	S.H.V.
15	5+858	C. RONDA NEVO	B	SI	S.L.A.
16	6+092	C. TRANSMURO PALMERAL	B		S.L.A.
17	6+233	C. PARTIDA LA SAL	B	SI	S.L.A.
18	6+275	C.SERRADAL 3 (glorieta)	B		S.L.A.
19	6+495	C. PALMERAL Extremuros	F	NO	SLA
20	6+641	Avda. Sebastián El Cano	B	NO	S.L.A.
21	6+781	Avda. Ferrandis Salvador	B	NO	S.L.A.



# ANEXO 3: INTERSECCIONES ESPECIALES EN LA LÍNEA DE CONEXIÓN





# ANEXO Nº 4

Plan de trabajo de la conexión ferroviaria del Puerto de Castellón



Convenio de conexión ferroviaria del Puerto de Castellón



## PLAN DE TRABAJO DE LA CONEXIÓN FERROVIARIA DEL PUERTO DE CASTELLÓN

El acceso al Puerto de Castellón se efectúa desde la estación de Les Palmes de Adif por un tramo de vía única de aproximadamente 6,850 kilómetros.

Las circulaciones que acceden al y desde el Puerto, están reguladas por Consigna de Adif y Normas Internas del Puerto.

Para establecer la capacidad máxima de circulaciones que pueden acceder/expedir desde el Puerto de Castellón, en base a las características actuales de la infraestructura ferroviaria de la línea de conexión y a las condiciones de explotación de las mismas, se han establecido unas franjas horarias (ventanas) con los tiempos estimativos para cada acceso/expedición.

En las franjas horarias están recogidas las necesidades operativas que precisan los trenes para su traslado y puesta a disposición a y desde las terminales marítimas.

Dichas franjas horarias están pendientes de adjudicación conforme al plan de transporte que las distintas EE. FF. tengan en vigor, es decir, según la asignación de capacidad.

ADIF garantiza la prestación del servicio de coordinación de acceso y expedición de trenes, dirección de circulación y de maniobras y otros servicios, en el horario de 8'00 a 16'00 horas de lunes a viernes, conforme al Acuerdo suscrito entre ambas partes.

En un futuro con la entrada en vigor de nuevas instalaciones ferroviarias en el acceso al Puerto y por tanto la modificación en su explotación, las condiciones de circulación podrán verse modificadas lo que conllevará una actualización Plan de Trabajo.

Se adjunta franjas horarias de las capacidades diarias en turno de mañana y tarde.



## PLAN DE TRABAJO DE LA CONEXIÓN FERROVIARIA DEL PUERTO DE CASTELLÓN

7 - 14  
14 - 24

**TURNO DE TARDE**

7:00 7:30 8:00 8:30 9:00 9:30 10:00 10:30 11:00 11:30 12:00 12:30 13:00 13:30 14:00 14:30 15:00 15:30 16:00 16:30 17:00 17:30 18:00 18:30 19:00 19:30 20:00 20:30 21:00

**LUNES**

Muelle Carga [Barra de actividad]

**MARTES**

Muelle Carga [Barra de actividad]

**MIÉRCOLES**

Muelle Carga [Barra de actividad]

**JUEVES**

Muelle Carga [Barra de actividad] **80440 RENFE** **80441 RENFE**

**VIERNES**

Muelle Carga [Barra de actividad]





**ANEXO N°5.- Requisitos y condiciones exigibles para la obtención y el mantenimiento de la autorización de responsable de circulación del Puerto de Castellón**

a) Requisitos para el acceso a la formación

Se exigirá a todo aquél que quiera acceder a la formación que permite obtener la autorización de responsable de circulación del Puerto de Castellón el cumplimiento de las condiciones previstas en el artículo 8 de la Orden FOM/2872/2010.

b) Obtención de la autorización

La obtención de la autorización de responsable de circulación del Puerto de Castellón requerirá la superación de las correspondientes pruebas teóricas y prácticas que aseguren un nivel de formación y conocimiento adecuados.

El contenido del programa de formación se determinará con arreglo a lo previsto en la cláusula vigésima del presente Convenio y recogerá, al menos, conocimientos teórico-prácticos básicos acerca de las siguientes materias:

- Conceptos ferroviarios.
- Normativa ferroviaria vigente.
- Reglamento general de circulación y Manual de circulación, de aplicación en la RFIG administrada por ADIF.
- Condiciones generales de aplicación al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril en la RFIG administrada por ADIF.
- Normativa de cargamento, de aplicación en la RFIG administrada por ADIF.
- Consignas serie A/AO y C/CO de aplicación en la/s línea/s de conexión del Puerto de Castellón.
- Cualquier otra norma de circulación ferroviaria de aplicación en la RFIG existente en el Puerto de Castellón.
- Cualquier otra materia que la Autoridad Portuaria de Castellón considere necesaria para garantizar, en su ámbito de responsabilidad, la seguridad y la eficiencia de la actividad portuaria en relación con la circulación sobre las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Castellón.

Así mismo, la obtención de la autorización de responsable de circulación del Puerto de Castellón requerirá la obtención previa de un certificado de aptitud psicofísica que acredite las condiciones de capacidad psicofísica previstas en el Anexo I de la Orden FOM/2872/2010.



Dicho certificado deberá obtenerse en un centro de reconocimiento médico homologado según la Orden FOM/2872/2010.

El certificado de aptitud psicofísica tendrá como regla general una validez de cinco años desde la fecha de su expedición para personas de hasta cincuenta años de edad. A partir de los cincuenta años el plazo de validez se reducirá a tres años y a partir de los sesenta se reducirá a uno.

**c) Validez, suspensión y revocación de la autorización**

La autorización de responsable de circulación del Puerto de Castellón será válida siempre y cuando su titular renueve puntualmente la validez del certificado de aptitud psicofísica y no incurra en ninguna de las causas de suspensión o revocación a las que se refiere este apartado.

No obstante lo establecido en el párrafo anterior, el titular de una autorización de responsable de circulación del Puerto de Castellón deberá seguir de forma periódica, al menos cada cinco años y en todo caso cuando se produzcan cambios normativos, técnicos o tecnológicos que afecten al contenido de la autorización, un curso de actualización y reciclaje de conocimientos teórico-prácticos cuyo contenido y alcance será establecido por la Autoridad Portuaria de Castellón. El curso será impartido por un centro de formación de personal ferroviario homologado según la Orden FOM/2872/2010. Sin perjuicio de lo anterior, cuando los citados cambios normativos, técnicos o tecnológicos afecten sensiblemente a la gestión de las operaciones de circulación sobre la/s línea/s de conexión del Puerto de Castellón, y siempre que así lo determine la Comisión de seguimiento del presente Convenio, la Autoridad Portuaria de Castellón se coordinará con ADIF para establecer el contenido del curso.

La Autoridad Portuaria de Castellón suspenderá la autorización de responsable de circulación del Puerto de Castellón cuando se incumpla por parte de su titular alguna de las condiciones de validez establecidas en este apartado. Así mismo, la Autoridad Portuaria de Castellón revocará dicha autorización ante la pérdida sobrevenida, por parte de su titular, de las condiciones exigidas para su obtención. Todo ello sin perjuicio de otras causas adicionales de suspensión o revocación de la autorización que pudiera determinar la Autoridad Portuaria de Castellón como entidad responsable de la seguridad en la circulación ferroviaria en el ámbito de la RFIG existente en el Puerto de Castellón.

**d) Convalidación en el proceso formativo**

A efectos de convalidación en el proceso formativo para la obtención de la autorización de responsable de circulación del Puerto de Castellón se podrá tener en cuenta la formación, cualificación y experiencia previa de todo aquél que acredite suficientemente ejercer o haber ejercido funciones relacionadas con la seguridad en la circulación ferroviaria en el ámbito de la RFIG. Se considerará acreditación suficiente, entre otras, la certificación a la que se refiere la disposición adicional primera de la Orden FOM/2872/2010, que regula el derecho de acreditación del personal ferroviario, así como cualquier documento emitido por una Autoridad Portuaria acreditativo de estar o haber



Convenio de conexión ferroviaria del Puerto de Castellón



estado en posesión de una autorización en vigor de responsable de circulación de un puerto de interés general administrado por dicha entidad.

El alcance de la convalidación en el proceso formativo lo establecerá la Autoridad Portuaria de Castellón a propuesta de un centro de formación de personal ferroviario homologado que imparta los conocimientos relativos al programa de formación para la obtención de la autorización de responsable de circulación del Puerto de Castellón.

