

INFORMACIÓN SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE TARRAGONA



AUTORIDAD PORTUARIA DE TARRAGONA



REGISTRO DE REVISIONES					
REVISIONES		MOTIVO DE LA REVISIÓN	FECHA DE ENTRADA EN VIGOR	DE	VIGENCIA
Versión	Fecha				
1	30/12/2015	Primera edición			
2	10/11/2016	Adaptación al nuevo marco normativo (RCF, ETI OPE)			Hasta nueva revisión
3	Mayo 2017	Actualización			Hasta nueva revisión
4	Mayo 2018	Actualización			Hasta nueva revisión
5	Septiembre 2018	Actualización			Hasta nueva revisión
6	Diciembre 2022	Actualización	Al día siguiente de la firma		Hasta nueva revisión



ÍNDICE

1 INFORMACIÓN GENERAL	5
1.1 Información sobre la red ferroviaria del Puerto de Tarragona (IRF)	6
1.2 Objetivo de la IRF	7
1.2.1 Red ferroviaria del Puerto de Tarragona	7
1.2.1.1 Punto de conexión física.	7
1.2.1.2 Punto de conexión funcional.	7
1.3 Marco Legal	8
1.4 Estatus jurídico de la IRF	8
1.4.1 Consideraciones Generales	8
1.4.2 Seguridad en la Circulación	8
1.4.3 Solicitudes, alegaciones y reclamaciones	8
1.5 Estructura de la IRF	10
1.6 Validez de la IRF	10
1.6.1 Proceso de elaboración y aprobación de la IRF	10
1.6.2 Período de validez de la IRF	11
1.6.3 Actualización de la IRF	11
1.6.4 Publicación y distribución de la IRF	11
1.6.5 Solicitud de información complementaria de la IRF	11
1.7 Directorio de la APT	12
1.8. Glosario	12
2 CONDICIONES DE ACCESO	13
2.1 Introducción	13
2.2 Requisitos generales de acceso	14
2.2.1 Licencias y habilitaciones	14
2.2.2 Certificado de seguridad	15
2.2.3 Responsabilidad civil y seguros	15
2.2.4 Requisitos para la solicitud de adjudicación de capacidad	16
2.3. Condiciones comerciales generales	16
2.3.1. Acuerdos marco	16
2.3.2. Convenios de prestación de servicios	16
2.4 Normativa de circulación	17
2.5 Transportes excepcionales	17
2.6 Mercancías peligrosas	18
2.7 Requisitos técnicos del material rodante	20
2.8. Requisitos del personal ferroviario	21
2.8.1. Habilitación y formación	21
2.8.2. Idioma	22
2.8.3. Inspección de la Autoridad Portuaria de Tarragona sobre el personal	22
3 DESCRIPCIÓN DE LA RED	23
3.1 Introducción	23
3.2 Ámbito de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	24
3.2.1 Límites geográficos	24
3.2.2 Conexión con la RFIG	26
3.3 Descripción de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	26
3.3.1 Tipología de vías	26
3.3.1.1 Ancho de vías	26
3.3.2 Tipología de desvíos	27
3.3.3 Gálibo	31
3.3.4 Límite de carga	33
3.3.5 Rampas características	33



3.3.6 Radio mínimo de curvas	33
3.3.7 Intersecciones especiales	33
3.3.8 Velocidades máximas	34
3.3.9 Longitud máxima de los trenes	34
3.3.10. Vías electrificadas	34
3.3.11 Otras características significativas	34
3.3.11.1 Puerta de acceso ferroviario automático al Puerto de Tarragona	35
3.4 Régimen de circulación	35
3.4.1 Sistemas de seguridad y señalización	35
3.4.2 Sistema de comunicación	36
3.5 Restricciones de tráfico	37
3.5.1 Líneas especializadas	37
3.5.2 Normativa medioambiental	37
3.5.3 Transporte de mercancías peligrosas	37
3.5.4 Restricciones en túneles	38
3.5.5 Restricciones en puentes y viaductos	38
3.6 Disponibilidad de la infraestructura	38
3.7 Instalaciones técnicas y logísticas de mercancías	38
3.8 Otras Instalaciones	38
3.8.1 Vías de formación de trenes	38
3.8.2 Vías de apartado	38
3.8.3 Instalaciones de suministro de combustible	39
3.8.4 Instalaciones auxiliares	39
3.9 Capacidad de la infraestructura de la red ferroviaria del Puerto	39
3.10 Ocupación actual de las infraestructuras y nivel de congestión	39
3.11 Mantenimiento y obras en las instalaciones del Puerto	40
3.12 Perturbaciones en el tráfico	41
4 SERVICIOS FERROVIARIOS	42
4.1 Introducción	42
4.2 Servicios básicos mínimos para el acceso a la infraestructura ferroviaria del Puerto de Tarragona	43
4.3 Servicios Complementarios	44
4.4 Servicios Auxiliares	44
5 RÉGIMEN ECONÓMICO Y TRIBUTARIO	45
5.1. Información sobre Cánones y demás Tasas exigibles con arreglo a la Ley del Sector Ferroviario	45
ANEXOS	47
ANEXO A. GLOSARIO	47
ANEXO B. DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA	51
ANEXO C. ESQUEMA DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE TARRAGONA	61
ANEXO D. PLANO DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE TARRAGONA	62
ANEXO E. PLANO DE LAS INTERSECCIONES ESPECIALES DEL PUERTO DE TARRAGONA	63





1 INFORMACIÓN GENERAL

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (LSF) atribuye a la Autoridad Portuaria de Tarragona (APT) determinadas funciones de administrador de infraestructuras ferroviarias respecto de las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Tarragona. Establece, entre otras cuestiones, la forma en que dichas infraestructuras deben quedar conectadas con la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG).

La LSF sienta las bases de un modelo ferroviario en el ámbito de los puertos de interés general del Estado, que afecta a la organización y gestión de los mismos e incide en la coordinación de los organismos portuarios con determinados órganos y entidades del sector ferroviario.

Una visión general del sector ferroviario y de los principales agentes del mismo, relacionados con la APT se establece en la siguiente imagen, con sus competencias fundamentales asignadas:

Fecha: diciembre 2022

Revisión 6

Página 5 de 63



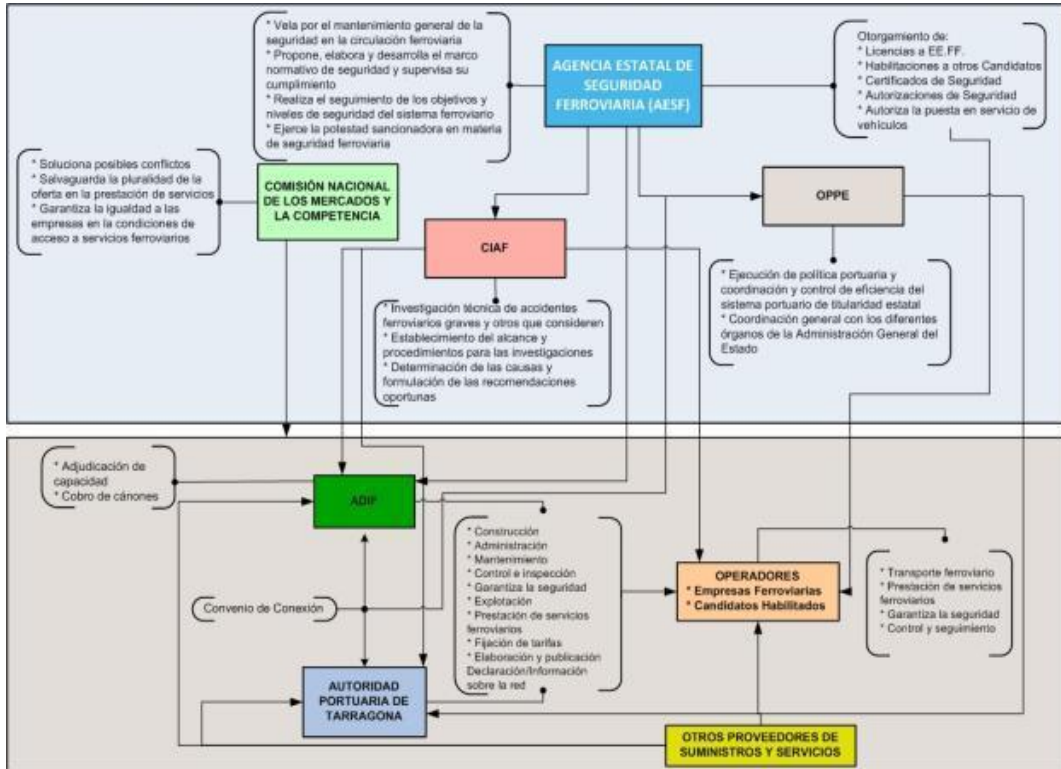


Imagen 1

1.1 Información sobre la red ferroviaria del Puerto de Tarragona (IRF)

La Información sobre la Red Ferroviaria del Puerto de Tarragona (IRF) es el documento que detalla las características de la infraestructura ferroviaria del Puerto de Tarragona puestas a disposición de las Empresas Ferroviarias (EE.FF.) y demás candidatos, de conformidad con lo establecido en la LSF, en el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario (RSF); en el Convenio entre Adif, Organismo Público Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Tarragona, de conexión de las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Tarragona con la RFIG administrada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) y en el resto de legislación vigente.

La IRF se elabora teniendo como referencia 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 IRF proporciona la información necesaria para la utilización del derecho de acceso a la infraestructura ferroviaria del Puerto de Tarragona, en condiciones de transparencia y no discriminación, por todos los candidatos para prestar servicios de transporte ferroviario.



1.2 Objetivo de la IRF

El objetivo de la IRF es facilitar a las EE.FF. y al resto de candidatos la información necesaria sobre las instalaciones ferroviarias del Puerto de Tarragona puestas a su disposición, las condiciones de acceso a la Red e informar de la capacidad de ésta y de las conexiones con la RFIG gestionada por Adif.

1.2.1 Red ferroviaria del Puerto de Tarragona

Conforme se establece en el artículo 39 de la LSF, 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 RFIG, formarán parte de ésta y se incorporarán al Catálogo de infraestructuras de la RFIG. La Autoridad Portuaria ejercerá respecto de las infraestructuras ferroviarias existentes en los puertos de interés general, 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 de la LSF.

La red gestionada por el Puerto de Tarragona comprende las instalaciones ubicadas en el interior del Puerto así como las correspondientes a la conexión 1 y la conexión 2 que lo conectan con la RFIG administrada por el Adif.

Conexión 1. Escape 6/8 protegido por la señal E2T por el lado de Adif y por las señales S1/P2 Y E2/P2 por el lado de la APT.

Conexión 2. Aguja 150 protegida por la señal S1/146A por el lado de Adif y por la señal S2/P3 y el calce para descarrilador C150 por el lado de la APT.

1.2.1.1 Punto de conexión física.

Los puntos de conexión física del Puerto de Tarragona con la RFIG administrada por Adif, que delimitan la administración de ambas redes se encuentran en:

- Conexión 1: en el centro del escape 6/8, coincidente con el PK 274/468 de la línea 210 de Miraflores a Tarragona.
- Conexión 2: a 18,544 metros antes de la señal S2/P3, en el lado Puerto.

1.2.1.2 Punto de conexión funcional.

Los puntos de conexión funcional que delimitan el ámbito de actuación del Responsable de Circulación de Tarragona de Adif y del Responsable de Circulación del Puerto de Tarragona, se encuentran en:

- Conexión 1: señal S1/P2.
- Conexión 2: señal S2/P3.



1.3 Marco Legal

El Marco Legal básico ferroviario del Puerto de Tarragona deriva de la legislación de la Unión Europea y su transposición a la legislación española y legislación de desarrollo y concordante. En el Anexo B de la presente IRF se cuenta un resumen de la documentación de referencia más importante.

1.4 Estatus jurídico de la IRF

1.4.1 Consideraciones Generales

La IRF establece las condiciones de solicitud de acceso a las instalaciones ferroviarias, así como los servicios que la APT prestará o podrá prestar a las EE.FF y candidatos habilitados en el Puerto de Tarragona.

La IRF es de carácter vinculante en los derechos y obligaciones que de ella se dimanan tanto para las EE.FF como para los candidatos con habilitación de acceso a la infraestructura para la prestación de servicios de transporte ferroviario.

Las referencias de la IRF a cualquier disposición o normativa vigente lo es a título informativo, remitiéndose, en todo caso, al texto legal vigente en cada momento de la disposición citada.

1.4.2 Seguridad en la Circulación

La información de seguridad en la circulación ferroviaria y reglamentación contenida en la IRF lo es exclusivamente a efectos informativos. Se observará, en todo caso, lo dispuesto en la Consigna CO nº16/16, de fecha 20 de diciembre de 2016, "Regula la conexión a la RFIG de la Autoridad Portuaria de Tarragona, en la Estación de Tarragona" de la Subdirección de Operaciones Noreste de Adif y en la Consigna C-001 de la Autoridad Portuaria de Tarragona. "Acceso y regulación de las operaciones en la red ferroviaria interior del Puerto de Tarragona", o aquellas que las sustituyan, así como en lo indicado en el Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias y en los Libros de Normas de Circulación Ferroviaria del Puerto (LNCFP), además del resto de la legislación vigente de aplicación.

1.4.3 Solicitudes, alegaciones y reclamaciones

Las solicitudes dentro del ámbito competencial ferroviario de la APT, la tramitación de alegaciones en los procedimientos instruidos, así como cualquier reclamación que corresponda resolver a la APT, cuando se considere que algún servicio prestado por ésta no se ajusta a lo informado en la IRF, podrá dirigirse según sea la naturaleza de la comunicación a:



Capacidad y gestión de Tráfico:**Dirección de Operaciones de la APT**

Autoridad Portuaria de Tarragona

Passeig de l'Escullera, s/n

43004 Tarragona

op.portuaries@porttarragona.catInstalaciones e Instalaciones Logísticas**Dirección de Infraestructuras y conservación de la APT**

Autoridad Portuaria de Tarragona

Passeig de l'Escullera, s/n

43004 Tarragona

instal.lacions@porttarragona.catResponsabilidad patrimonial, otras reclamaciones o solicitudes**Dirección de Secretaría General y Servicios Jurídicos de la APT**

Autoridad Portuaria de Tarragona

Passeig de l'Escullera, s/n

43004 Tarragona

secretaria@porttarragona.catSeguridad y mercancías peligrosas**Dirección de Dominio Público y Seguridad Integral de la APT**

Passeig de l'Escullera, s/n

43004 Tarragona

seguretat@porttarragona.cat

No será responsabilidad de la APT cualquier daño o perjuicio tales como: retrasos, averías, extravíos o pérdidas, etc.) de las mercancías, durante las operativas de transporte, ni los que puedan sufrir los vehículos ferroviarios, salvo prueba fehaciente por parte de la E.F. o Candidato habilitado de que dichos daños o perjuicios son imputables a la APT.

Las EE.FF. o los candidatos habilitados serán responsables ante a la APT de los daños y perjuicios que causen a esta, en personas y/o cosas, en la infraestructura ferroviaria, en sus instalaciones, utillaje, maquinaria, etc., y en las de terceros.



1.5 Estructura de la IRF

La IRF se ha estructurado con referencia al contenido 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, adaptada a las características de la red ferroviaria existente en el Puerto de Tarragona y a las competencias y funciones que la legislación vigente atribuye a la APT en materia ferroviaria. Así, la IRF del Puerto de Tarragona contempla los capítulos y anexos siguientes:

- Primer capítulo: de información general de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona gestionada por la Autoridad Portuaria de Tarragona.
- Segundo capítulo: sobre las condiciones generales de acceso a la red ferroviaria del Puerto de Tarragona, que incluye, asimismo, las condiciones de seguridad.
- Tercer capítulo: en el que se expone la naturaleza de la infraestructura puesta a disposición de los candidatos, la descripción de la red, las características técnicas de la misma y cualquier restricción de su uso.
- Cuarto capítulo: que describe los servicios ferroviarios: complementarios y auxiliares que la APT puede ofrecer a las EE.FF o terceros debidamente habilitados y autorizados.
- Quinto capítulo: que determina las pautas de aplicación del régimen económico y tributario de cada servicio (tasas, tarifas).
- Anexos: Con la información y documentación necesaria para completar el contenido de la IRF.

1.6 Validez de la IRF

1.6.1 Proceso de elaboración y aprobación de la IRF

Conforme lo preceptuado en la cláusula novena del “Convenio entre Adif, Organismo Público Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Tarragona, de conexión de las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Tarragona con la RFIG administrada por el Adif”, la APT se compromete a elaborar, actualizar, aprobar y publicar el documento de la Información sobre la red ferroviaria existente en el Puerto de Tarragona.

Con carácter previo a su aprobación, será remitido a Organismo Público Puertos del Estado para que en el plazo máximo de dos meses, realice las observaciones que considere oportunas. Transcurrido dicho plazo, la APT aprobará la IRF del Puerto de Tarragona, que entrará en vigor 15 días después de la fecha de aprobación.



1.6.2 Período de validez de la IRF

La IRF del Puerto de Tarragona mantendrá su vigencia desde el momento de su publicación hasta que se publique alguna modificación y podrá ser actualizada por la APT cuando así lo requieran sus contenidos.

1.6.3 Actualización de la IRF

Las modificaciones que se produzcan en la IRF deberán ser publicadas, en el plazo máximo de diez días desde que se adopten, respetando siempre quince días antes de la fecha de sus efectos.

Las modificaciones de la IRF no podrán, salvo circunstancias acreditadas o bajo el consentimiento de los adjudicatarios afectados, o formen parte de actuaciones eventuales necesarias para la explotación, suponer limitación o restricción alguna de la capacidad. En el último supuesto será suficiente a efectos de publicidad la comunicación a los afectados y disponibilidad para cualquier Candidato. Las modificaciones deberán ser comunicadas a las empresas adjudicatarias de capacidad afectadas con la suficiente antelación para que hagan las alegaciones oportunas, si así lo consideran.

Ante cualquier errata de impresión, duda de interpretación o ausencia de información en la IRF, la APT adoptará las acciones que estime oportunas en cada situación, comunicándose a los candidatos afectados. Asimismo, cualquier modificación en la legislación o normativa que afecte a la IRF del Puerto de Tarragona se incorporará a la misma.

Las modificaciones que se puedan producir asociadas a aspectos relacionados con informaciones técnicas, tendrán efectos inmediatos desde su publicación o desde la fecha en la que se disponga en la propia modificación.

1.6.4 Publicación y distribución de la IRF

La IRF se publicará y se podrá consultar en la página web de la APT, www.porttarragona.cat en la que estará disponible una versión de la misma.

Asimismo, de acuerdo a lo establecido en la cláusula novena del "Convenio entre Adif, Organismo Público Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Tarragona, de conexión de las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Tarragona con la RFIG administrada por el Adif" se incorporará en la Declaración sobre la red de Adif.

1.6.5 Solicitud de información complementaria de la IRF

La APT pone a disposición de las EE.FF. y demás candidatos la dirección de correo electrónico op.portuaries@porttarragona.cat a la que se podrán dirigir para solicitar información complementaria sobre el contenido y alcance de la IRF.



1.7 Directorio de la APT

Para consulta de las EE.FF. o de otros candidatos o mayor información sobre la red ferroviaria del Puerto de Tarragona se podrán dirigir además de a las direcciones señaladas en el punto 1.4.3 *Solicitudes, alegaciones y reclamaciones* de la IRF al siguiente contacto:

Autoridad Portuaria de Tarragona

Passeig de l'Escullera s/n

43004 Tarragona

+34 977 259 400

www.porttarragona.cat

1.8. Glosario

Los términos usados en la IRF se pueden consultar en el Anexo A, que incluye asimismo, los acrónimos y las definiciones principales. Adicionalmente, la Rail Net Europe (RNT) tiene publicado un glosario de términos en inglés que está disponible en:

https://rne.eu/wp-content/uploads/EB-Comments-NS_CID_Glossary_2022-Working-file_clean.xlsx





2 CONDICIONES DE ACCESO

2.1 Introducción

Dado que la única forma de acceso a la red ferroviaria del Puerto de Tarragona es a través de las líneas de Miraflores a Tarragona y de Valencia-Estació del Nord a Sant Vicenç de Calders pertenecientes a la RFIG de Adif, la APT considera que la posesión de Licencia en vigor de EE.FF. o Título habilitante emitidos por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria o por la Autoridad competente de otro Estado Miembro de la Unión Europea y el Certificado de Seguridad correspondiente otorgado por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, son suficientes para poder acceder a la red ferroviaria del Puerto de Tarragona.

Por tanto, toda empresa ferroviaria habilitada para el transporte de mercancías con licencia para circular por la RFIG y Certificado de Seguridad, conforme a la LSF, podrá solicitar acceso a las instalaciones del Puerto de Tarragona.



Se entiende por EE.FF. a aquellas entidades titulares de una Licencia de Empresa Ferroviaria cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de mercancías por ferrocarril, en los términos establecidos en la LSF. Las EE.FF. deberán, en todo caso, aportar la tracción. Se consideran, asimismo, EE.FF. aquellas que aporten exclusivamente la tracción (artículo 48 de LSF y artículo 58, 1º y 2º del RSF)

Las EE.FF. y demás candidatos que deseen operar en la red ferroviaria del Puerto de Tarragona deberán estar inscritos en el Registro Especial Ferroviario (artículo 61 de la LSF y artículo 129 del RSF), dependiente de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

2.2 Requisitos generales de acceso

El acceso por una empresa a la red ferroviaria del Puerto de Tarragona debe cumplir con lo establecido en la LSF y en el artículo 58 al artículo 97 del RSF y su normativa de desarrollo.

Los requerimientos más importantes que deben cumplir son:

- Posesión de una Licencia de Empresa Ferroviaria o Título Habilitante (este último para otros Candidatos distintos de EE.FF.).
- Obtención del Certificado de Seguridad.
- Confirmación de la Adjudicación de la Capacidad de Infraestructura necesaria.

El transporte de mercancías por ferrocarril, según la normativa española y de la Unión Europea (UE), se encuentra liberalizado. Por tanto, cualquier Candidato del Estado español o de otro Estado miembro de la UE puede solicitar Adjudicación de Capacidad de infraestructura para la realización de estos transportes, siguiendo el procedimiento establecido.

2.2.1 Licencias y habilitaciones

Para las EE.FF. que accedan al Puerto de Tarragona serán necesarias las mismas licencias y habilitaciones que las requeridas para circular por la RFIG.

Las Licencias a las EE.FF. y las habilitaciones a otros candidatos distintos de las EE.FF. son concedidas por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.



2.2.2 Certificado de seguridad

Las EE.FF. necesitarán, para acceder a la Red del Puerto de Tarragona los certificados requeridos para circular por la RFIG según Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias.

El Certificado de seguridad, por una parte, acredita que la empresa ferroviaria titular dispone de un adecuado sistema de gestión de la seguridad. Por otra parte, por cada línea ferroviaria sobre la que tenga previsto realizar su actividad, se acredita el cumplimiento de los requisitos exigidos por la LSF, el RSF y las demás normas de desarrollo de dicha Ley respecto a la circulación ferroviaria, el personal ferroviario y el material rodante. Los requisitos para su obtención se encuentran regulados en Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias.

El otorgamiento, renovación, modificación y revocación de los certificados de seguridad de las EE.FF. es competencia de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

El periodo de vigencia del certificado es de cinco años, renovable por idéntico periodo de tiempo, siempre y cuando se cumplan los requisitos en relación con el sistema de gestión de seguridad en la circulación implantado por la Empresa Ferroviaria, los títulos habilitantes exigidos al personal ferroviario y las autorizaciones al material rodante y cuantas condiciones aparezcan recogidas en el Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias.

2.2.3 Responsabilidad civil y seguros

Las EE.FF. o Candidato habilitado necesitarán, para acceder a la red ferroviaria del Puerto de Tarragona los seguros requeridos para circular por la RFIG según se establecen en el Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias.

Las EE.FF., en el momento de iniciar sus actividades ferroviarias dispondrán de un seguro o afianzamiento mercantil que tenga la cobertura de responsabilidad civil de dicha empresa suficiente en la que puedan incurrir, conforme a lo establecido en el artículo 53 de la LSF, así como en el artículo 63 del RSF.

Esta Responsabilidad Civil tendrá una cobertura sobre los daños causados a la carga, así como una garantía que cubrirá la responsabilidad derivada de daños a la infraestructura ferroviaria, daños a los trenes, daños a terceros (bienes); asimismo cubrirá la muerte o lesión de terceros. También tendrá garantizada la cobertura en el caso del transporte ferroviario de mercancías peligrosas. Los importes y las condiciones de cobertura de Responsabilidad Civil serán los establecidos en la legislación anteriormente indicada, adaptada a la naturaleza de los servicios que se vayan a prestar.



Asimismo y, según se recoge en el artículo 91 del RSF, los cargadores y los destinatarios de las mercancías que se ocupen de efectuar la entrega o la recogida de las mismas en una terminal ferroviaria, deberán ser autorizados a entrar en dicha terminal con los vehículos apropiados siempre que esté cubierta, por el correspondiente seguro, la responsabilidad civil en la que puedan incurrir por los daños y perjuicios que pudieran causar, siempre que se cumplan las condiciones estipuladas en el REAL DECRETO 1617/2007, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para la mejora de la protección de los puertos y del transporte marítimo

2.2.4 Requisitos para la solicitud de adjudicación de capacidad

Las EE.FF. que estén en posesión de una Licencia y quieran acceder a la red ferroviaria gestionada por la APT, deberán solicitar la correspondiente capacidad a Adif, de acuerdo al procedimiento establecido en la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril.

Todo Candidato con Licencia o Habilitación e inscrito en el Registro Especial Ferroviario puede solicitar Capacidad y acceder a la red ferroviaria gestionada por la APT en los términos y condiciones de su Licencia o Habilitación, conforme a lo establecido en la LSF y a lo determinado en esta IRF.

Asimismo, las EE.FF. están obligadas a tener concedido el correspondiente Certificado de Seguridad del que sean titulares, por el que se acredita tener conocimiento y cumplir la normativa en vigor de Seguridad en la Circulación que les afecte, así como estar al corriente de los pagos derivados de las obligaciones económicas contraídas con la APT.

2.3. Condiciones comerciales generales

2.3.1. Acuerdos marco

Conforme al Art. 13.1 de la Orden FOM 897/2005, de 7 de abril, la APT podrá celebrar acuerdos marco con los candidatos para la utilización de espacios e instalaciones durante el tiempo que estimen oportuno. Así mismo podrán establecer acuerdos de colaboración para la mejora del servicio ofrecido.

2.3.2. Convenios de prestación de servicios

Las EE.FF. y los candidatos habilitados deberán obtener de la APT el título correspondiente sobre la disponibilidad de espacios y, en su caso, de las instalaciones o medios cuya utilización precisen para la prestación de Servicios Complementarios, prestación que, asimismo, requerirá la obtención de autorización de la APT.

Las Tarifas por la prestación de servicios de la APT repercutibles a las EE.FF. y demás candidatos o empresas habilitadas se establecen, de forma general, según se determina en el Capítulo 5 de esta IRF.



2.4 Normativa de circulación

La circulación de composiciones ferroviarias en el interior de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona, sobre las infraestructuras ferroviarias existentes, se desarrolla bajo un conjunto de normativa para la circulación ferroviaria en su red, con el fin de garantizar una explotación ferroviaria segura y eficiente. La normativa base de referencia es la siguiente:

- Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF).
- Libros de Normas de Circulación Ferroviaria del Puerto de Tarragona (LNCFP).
- Consignas aplicables en la red ferroviaria interior del Puerto de Tarragona.
- Consigna de Adif de aplicación en las líneas de conexión del Puerto de Tarragona.

El personal relacionado con la circulación de trenes en la red ferroviaria del Puerto de Tarragona está obligado a conocer la normativa citada y a estar en posesión de las autorizaciones oportunas para el desempeño de sus funciones en el Puerto de Tarragona.

La normativa de circulación directamente relacionada con la red ferroviaria del Puerto de Tarragona, será facilitada o puesta a disposición de las EE.FF., previamente al inicio de sus actividades en dicha red ferroviaria.

De acuerdo con el art 68 del R.D. 929/2020, corresponde a la APT la responsabilidad de la seguridad en la circulación ferroviaria sobre las infraestructuras ferroviarias que administre en el Puerto de Tarragona. Asimismo, son también responsables de la seguridad en la circulación sobre las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Tarragona las entidades que presten servicios ferroviarios sobre ellas.

2.5 Transportes excepcionales

Un transporte se considera excepcional cuando, debido a sus dimensiones, peso o acondicionamiento, debe realizarse con unas condiciones de transporte y unas prescripciones de circulación especiales. Los transportes que accedan al Puerto de Tarragona no excederán de las medidas máximas de gálibo, peso, longitud, etc., admitidas a tráfico que la APT dará a conocer a los candidatos en el Capítulo 3 de la IRF.

Tendrán la consideración de excepcionales los siguientes:

- Los cargamentos que no cumplan las prescripciones de los Tomos de las Directivas de Cargamento de la UIC y para los que no existan prescripciones alternativas equivalentes.
- Los cargamentos que, teniendo en cuenta las reducciones en anchura pertinentes, rebasen el menor de los gálibos de cargamento de las instalaciones ferroportuarias de la APT.



- Las unidades de cargamento rígidas transportadas sobre 2 o más vagones provistos de traviesa giratoria o giratoria-deslizante.
- Las unidades flexibles de una longitud superior a 36 m cargadas sobre más de dos vagones.
- Los vehículos ferroviarios que circulen sobre sus propias ruedas y no estén matriculados en alguna red ferroviaria.
- Los vagones de más de 8 ejes, cuando vayan cargados.
- Los vehículos cuya carga sobrepase la carga límite admisible comunicada por la APT.
- Los vehículos cargados que sobrepasen la carga máxima admisible para el vehículo.
- Los vehículos cargados sin inscripción de cargas límites.

Asimismo podrán tener el mismo tratamiento:

- Las unidades que pesen más de 25 t si deben ser transbordadas en el curso de su encaminamiento hasta su destino y/o si están cargadas sobre vagones plataforma rebajados.
- Los vagones que deban ser transportados en barco y no cumplan las disposiciones del Anexo 14 del CUU (Contrato Uniforme de Utilización de vagones).

Todo transporte excepcional deberá ser objeto de una aceptación especial y solamente puede ser admitido a circular bajo las condiciones particulares técnicas y operativas determinadas por la APT. Se requiere de una autorización específica de la APT donde se recojan sus particulares condiciones de aceptación y realización del transporte y se regulen las prescripciones de circulación que correspondan.

La disponibilidad de la infraestructura ferroviaria de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona para este tipo de transportes estará condicionada a las dimensiones o masas excepcionales transportadas, por lo que dichos tráficó deban ser solicitados, previamente a su realización a la APT. La que, una vez estudiada la documentación correspondiente, fijará los condicionantes y posibles restricciones que deban aplicarse al transporte en lo que a su competencia se refiere, autorizando o denegando su realización.

Para obtener información adicional al respecto, consultar con la Dirección de Operaciones de la APT:

op.portuaries@porttarragona.cat

2.6 Mercancías peligrosas

Son las materias u objetos cuyo transporte por ferrocarril está prohibido o autorizado exclusivamente bajo las condiciones establecidas y reguladas según las disposiciones siguientes:

- Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID).
- R.D. 412/2001 de 20 de abril, por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.



- Real Decreto 130/2017, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Explosivos.
- Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG), publicado por la Organización Marítima Internacional (OMI), cuando los bultos, contenedores, cisternas portátiles y los contenedores cisterna, así como los vagones completos constituidos por bultos conteniendo una única y misma mercancía, no respondan por completo a las disposiciones de embalaje, embalaje en común, inscripciones y etiquetado de bultos o de etiquetado y señalización naranja de vagones y contenedores del RID, pero que son conformes a las disposiciones del Código IMDG. Estos serán admitidos para el transporte multimodal que incluya un recorrido marítimo. Esto no es aplicable para las mercancías clasificadas como peligrosas en las clases 1 a 9 del RID, y consideradas como no peligrosas conforme a las disposiciones aplicables del Código IMDG.
- RD 145/1989, de 20 de enero. Sobre admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos. Capítulo I.10. Obligaciones del ferrocarril y de los vehículos en relación de mercancías peligrosas.

Este tipo de transporte de mercancías peligrosas, sólo se podrá realizar por las EE.FF. que lo tengan expresamente autorizado en su Licencia de empresa ferroviaria, por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, en donde se expresan las garantías que ofrecen, con arreglo a la legislación vigente y al cumplimiento de todas las prescripciones y normas que rigen dichos transportes, para salvaguardar la seguridad de terceros y de las infraestructuras.

La APT deberá ser avisada con antelación por la E.F. cuando vaya a acceder al Puerto de Tarragona una composición ferroviaria cuya mercancía transportada esté catalogada como Mercancía Peligrosa, indicando el tipo de material de que se trate.

Si una E.F o Candidato no comunica la realización de transporte de mercancías peligrosas a la APT podrá ser penalizado por esta y será responsable de cualquier incidente o accidente que se pudiera producir en su transporte en la red ferroviaria del Puerto de Tarragona.

Para obtener información adicional al respecto, consultar con la Dirección de Dominio Público y Seguridad Integral de la APT

seguretat@porttarragona.cat



2.7 Requisitos técnicos del material rodante

El material que acceda al Puerto de Tarragona debe cumplir los requisitos técnicos establecidos por Adif en la RFIG, conforme a la normativa que establece los criterios de homologación, autorización y mantenimiento del material rodante en la RFIG: R.D. 2387/2004, de 30 de diciembre; por la que se regulan las condiciones para la homologación del material rodante ferroviario y de los centros de mantenimiento y se fijan las cuantías de la tasa por certificación de dicho material Orden TMA/404/2022, de 25 de abril por la que se regulan aspectos del régimen de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de vehículos ferroviarios, se modifican los datos inscribibles en el Registro Especial Ferroviario del Reglamento del Sector Ferroviario, aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, y se establece un régimen transitorio de homologación para los centros de mantenimiento de material rodante distinto de vagones de mercancías regulado en la Orden FOM/233/2006, de 31 de enero; Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias.

Las características de las instalaciones ferroviarias del Puerto de Tarragona no permiten el acceso indiscriminado a cualquier tipo de material, existiendo limitaciones de tipo de tracción, de peso por eje y distancia máxima de las composiciones ferroviarias.

En la red ferroviaria del Puerto de Tarragona sólo se encuentra electrificada la zona de la Terminal Intermodal. Toda la demás red ferroviaria no está electrificada, por lo que sólo son admitidos a tráfico los trenes remolcados por locomotoras diésel.

La carga máxima por eje admitida en el Puerto de Tarragona es la determinada en el capítulo 3 de esta IRF.

La longitud máxima de una composición ferroviaria admitida en el Puerto de Tarragona es la determinada en el capítulo 3 de esta IRF o, en su caso, la que se determine por su destino final dentro del Puerto, la que puede ser notablemente inferior. Por encima de dicha longitud, la disponibilidad del servicio se encontrará condicionada a su autorización expresa de circulación por parte de la Dirección de Operaciones de la APT, previo comunicado por parte de las EE.FF.

La APT podrá decidir la paralización de los servicios o actividades ferroviarias, según lo establecido en el artículo 104 de la LSF y el artículo 5 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias si detecta una infracción, por incumplimiento de las normas, que comprometa la seguridad en la circulación del transporte que se vaya a realizar en la red ferroviaria del Puerto de Tarragona.

Las posibles infracciones detectadas, por incumplimiento de las normas, darán lugar al inicio del correspondiente expediente sancionador, según se establece en el Título VII (Régimen sancionador y de inspección) de la LSF y por el correspondiente Título IV (Régimen Sancionador) 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.



2.8. Requisitos del personal ferroviario

El personal que preste sus servicios en el ámbito de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona habrá de contar con la cualificación y aptitud suficiente que permita la prestación del servicio ferroviario con las debidas garantías de seguridad y eficiencia, según se recoge en el artículo 69.1 de la LSF.

2.8.1. Habilitación y formación

En las instalaciones del Puerto de Tarragona el personal de circulación, Responsable de Circulación Ferroviaria y Auxiliar de Circulación, que preste servicios estará en posesión del correspondiente título habilitante, de conformidad con el "Convenio entre Adif, Organismo Público Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Tarragona, de conexión de las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Tarragona con la RFIG administrada por el Adif".

El personal ferroviario tendrá que contar con la cualificación suficiente que permita la prestación del servicio que realice con garantías de seguridad y eficiencia. El Anexo 5 del citado convenio, conforme con el contenido de la Orden FOM 2872/2010, de 5 de noviembre y en la Orden FOM/679/2015, de 9 de abril, que modifica la anterior Orden, fija las condiciones y los requisitos para obtener las autorizaciones correspondientes para el ejercicio de cada puesto ferroviario.

Asimismo, las EE.FF. deberán justificar, en su caso, que su personal ferroviario, relacionado con la seguridad en la circulación, tiene la formación adecuada y los títulos habilitantes correspondientes para ejercer las funciones realizadas, según se establece en 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 y en la Orden FOM/679/2015, de 9 de abril, que modifica la anterior Orden.

Es responsabilidad del Responsable de Seguridad en la Circulación de cada empresa ferroviaria, el disponer de los correspondientes títulos habilitantes, en cada caso, para su personal ferroviario, con su vigencia actualizada y su ámbito de acción correspondiente a las actuaciones realizadas. Este Responsable será el encargado del otorgamiento, renovación, suspensión y revocación de estos títulos habilitantes al personal que le corresponda, según la legislación vigente.

El personal ferroviario de las EE.FF. relacionado con la seguridad en la circulación ferroviaria está obligado a conocer, en la parte competencial que les afecte la normativa de circulación en vigor (consignas, circulares, etc.) para poderlos aplicar en el ejercicio de sus funciones de una forma segura y eficiente. Este personal para la obtención y, en su caso, mantenimiento de la licencia y los certificados de conducción, así como de las habilitaciones necesarias requerirá la superación de las pruebas teóricas y prácticas que aseguren un nivel de formación y conocimiento adecuados para realizar las funciones para las que facultan, así como de la previa obtención de un certificado de aptitud psicofísica. La formación deberá estar impartida por centros homologados de formación de personal ferroviario. Asimismo, en los centros homologados de reconocimiento médico se deberá valorar la aptitud psicofísica de dicho personal.



2.8.2. Idioma

Las comunicaciones relacionadas con la seguridad en la circulación en el ámbito de la red ferroviaria gestionada por la APT se efectuarán en castellano.

Por tanto, el personal ferroviario deberá poseer la necesaria competencia lingüística en el idioma castellano que les permita comunicarse de manera activa y eficaz en situaciones tanto normales como irregulares y de emergencia.

2.8.3. Inspección de la Autoridad Portuaria de Tarragona sobre el personal

Cualquier posible infracción detectada, por incumplimiento de las normas, dará lugar a la iniciación del correspondiente expediente sancionador de conformidad con el Título VII (Régimen sancionador y de inspección) de la LSF.

La APT podrá requerir al personal ferroviario relacionado con la seguridad en la circulación ferroviaria de las EE.FF. y demás Candidatos habilitados, durante el ejercicio de su actividad ferroviaria, que acrediten estar en posesión de los correspondientes títulos habilitantes establecidos en la legislación vigente, que les facultan para realizar las funciones que desempeñan.





3 DESCRIPCIÓN DE LA RED

3.1 Introducción

Según establece el art. 39 de la LSF, las infraestructuras ferroviarias de titularidad de la APT que en cada momento existan en las zonas de servicio del Puerto de Tarragona y estén conectadas con la RFIG, formarán parte de ésta y se incorporarán al Catálogo de infraestructuras de la RFIG. La Autoridad Portuaria ejercerá las funciones de administrador y gestor de dichas infraestructuras.

En este capítulo se describen las características principales de la red ferroviaria gestionada por la APT.



3.2 Ámbito de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona

El Puerto de Tarragona dispone de una red ferroviaria que permite el acceso de composiciones ferroviarias desde la RFIG de Adif a los diferentes muelles.

La red ferroviaria del Puerto de Tarragona se establece a partir de las conexiones físicas de la infraestructura ferroviaria del Puerto de Tarragona con la RFIG administrada por Adif. Esta permite el paso de los trenes que entran o salen del Puerto de Tarragona por dos conexiones.

En el Anexo D de esta IRF figura el plano con la situación y detalle del ámbito de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona.

En el plano del Anexo D se detalla las informaciones relativas a identificación y situación de la red ferroviaria gestionada por la APT, así como las distancias y longitudes de su trazado, con detalle de los diferentes tipos de vía (ancho Ibérico, ancho UIC con ancho mixto, electrificada o sin electrificar en su caso).

El contenido de los Anexos indicados tiene carácter únicamente informativo. En caso de discrepancia entre el contenido de los Anexos y la documentación reglamentaria, prevalecerá la documentación referida sobre la de los Anexos.

La red ferroviaria interior del Puerto, dispone en su mayor parte de vía en placa embebida en hormigón. Las instalaciones ferroviarias discurren junto y en la misma zona viaria del puerto, incluidas las intersecciones especiales.

Forma parte del presente documento como Anexo C, el esquema funcional de la red ferroviaria interior del Puerto de Tarragona.

3.2.1 Límites geográficos

Los accesos al Puerto se encuentran en el Término Municipal de Tarragona enlazando las instalaciones de Adif de Tarragona Mercancías (clasificación) y de la estación de Tarragona respectivamente con el Puerto, afectando los accesos en su recorrido tanto a zona urbana como a zona no urbana.

A continuación se presenta un plano con la red ferroviaria del Puerto de Tarragona (imagen 2). (Ver, asimismo, el plano en el Anexo D).





Imagen 2

Fecha: diciembre 2022

Revisión 6

Página 25 de 63

Código seguro de Verificación : GEN-11d5-3909-d605-e056-9fa0-0fad-6bc4-1d92 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/...>

CSV : GEN-11d5-3909-d605-e056-9fa0-0fad-6bc4-1d92

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : RAMON IGNACIO GARCIA RODRIGUEZ | FECHA : 16/01/2023 12:51 | Sin acción específica



3.2.2 Conexión con la RFIG

Los puntos de conexión física de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona con la RFIG administrada por Adif, se encuentran en:

- Conexión 1: en el centro del escape 6/8, coincidente con el PK 274/468 de la línea 210 de Miraflores a Tarragona.
- Conexión 2: a 18,544 metros antes de la señal S2/P3, en el lado Puerto.

En el esquema del Anexo C se indican los dos puntos de conexión, así como en las imágenes 4 y 5.

3.3 Descripción de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona

3.3.1 Tipología de vías

La red ferroviaria del Puerto de Tarragona está compuesta por vías con tramos de:

- Vías no electrificadas, en su mayoría.
- Vías electrificadas (Ver imagen 5).

La superestructura de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona está formada por tramos con balasto y traviesas de madera y hormigón (PR 90 y MR-93), como por otros tramos hormigonados. Los carriles instalados en esta red ferroviaria son UIC 54, UIC 45 y UIC 60.

3.3.1.1 Ancho de vías

La red ferroviaria gestionada por la APT está compuesta de vías de mercancías. Dispone de red ferroviaria de dos anchos de vía diferentes:

- Ancho Ibérico (1.668 mm).
- Ancho UIC (1.435 mm).

Algunas vías cuentan con tramos dotados de doble ancho o ancho mixto (Ibérico y UIC), contando con algunas secciones de vía en las que se encuentran instalados tres carriles.

En el plano del Anexo D se presentan los tipos de anchos de vía existentes en la red ferroviaria gestionada por la APT, así como las longitudes de los mismos:

- Vías de ancho ibérico: 32.328,78 m.
- Vías de ancho mixto (Ibérico + UIC): 6.437,86 m.
- Vías tercer carril electrificación: 4.412,35 m.

Asimismo, en el esquema del Anexo C se presentan las vías existentes en la red ferroviaria del Puerto de Tarragona.



3.3.2 Tipología de desvíos

En la red ferroviaria del Puerto de Tarragona los cambios de aguja de los desvíos son manuales (sin motorizar), con el tipo de accionamientos manual con cambio tipo marmita, exceptuando el A11 que es un cambio motorizado.

Existen 86 cambios en la red ferroviaria gestionada por la APT.

A continuación, se presentan unos esquemas con la situación y numeración de los desvíos en la red ferroviaria del Puerto de Tarragona (imágenes 3, 4 y 5), también presentados en el plano del Anexo D.



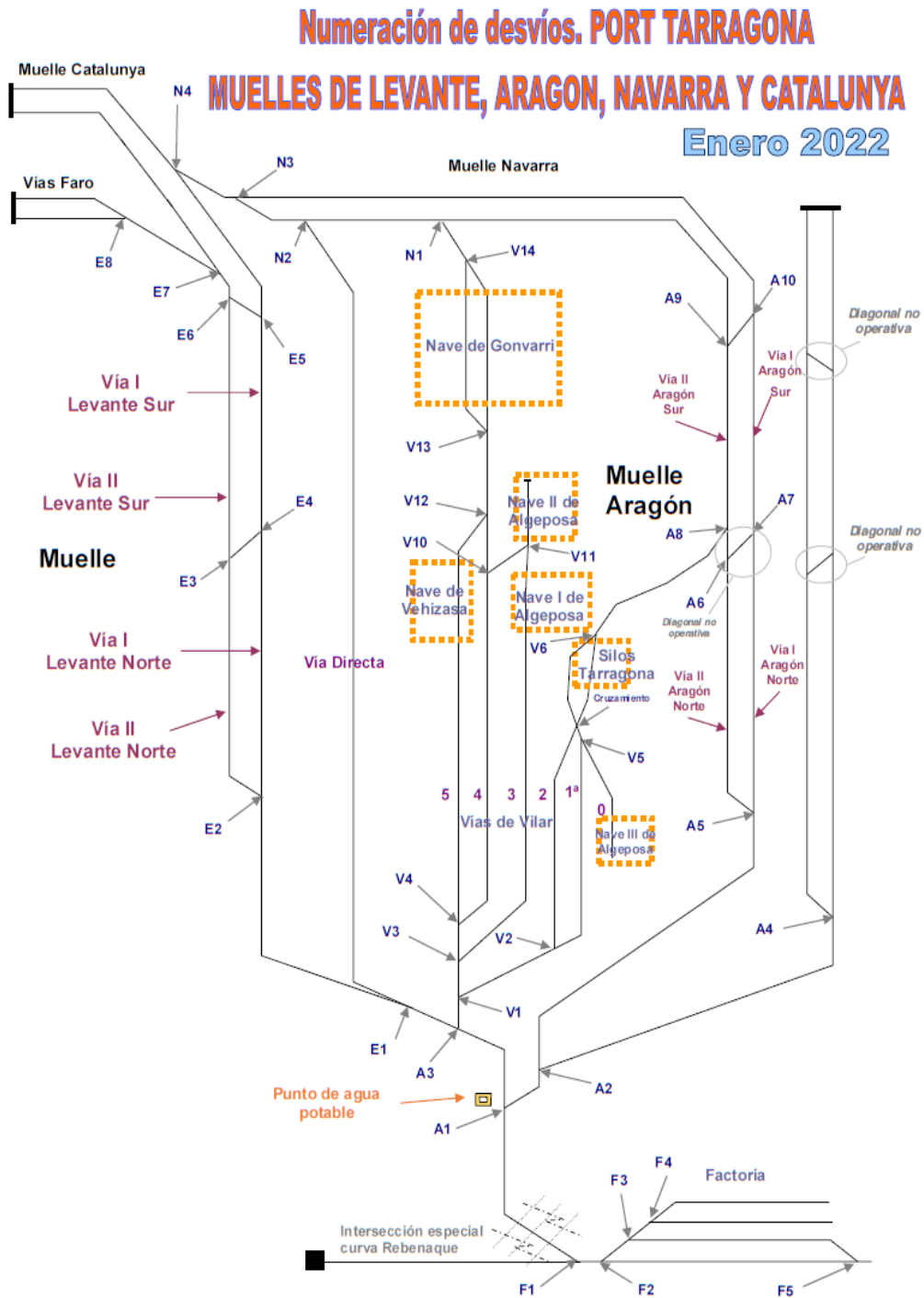


Imagen 3



Numeración de desvíos. PUERTO TARRAGONA

MUELLES DE REUS, RIOJA, CASTILLA E INFLAMABLES

Enero 2022

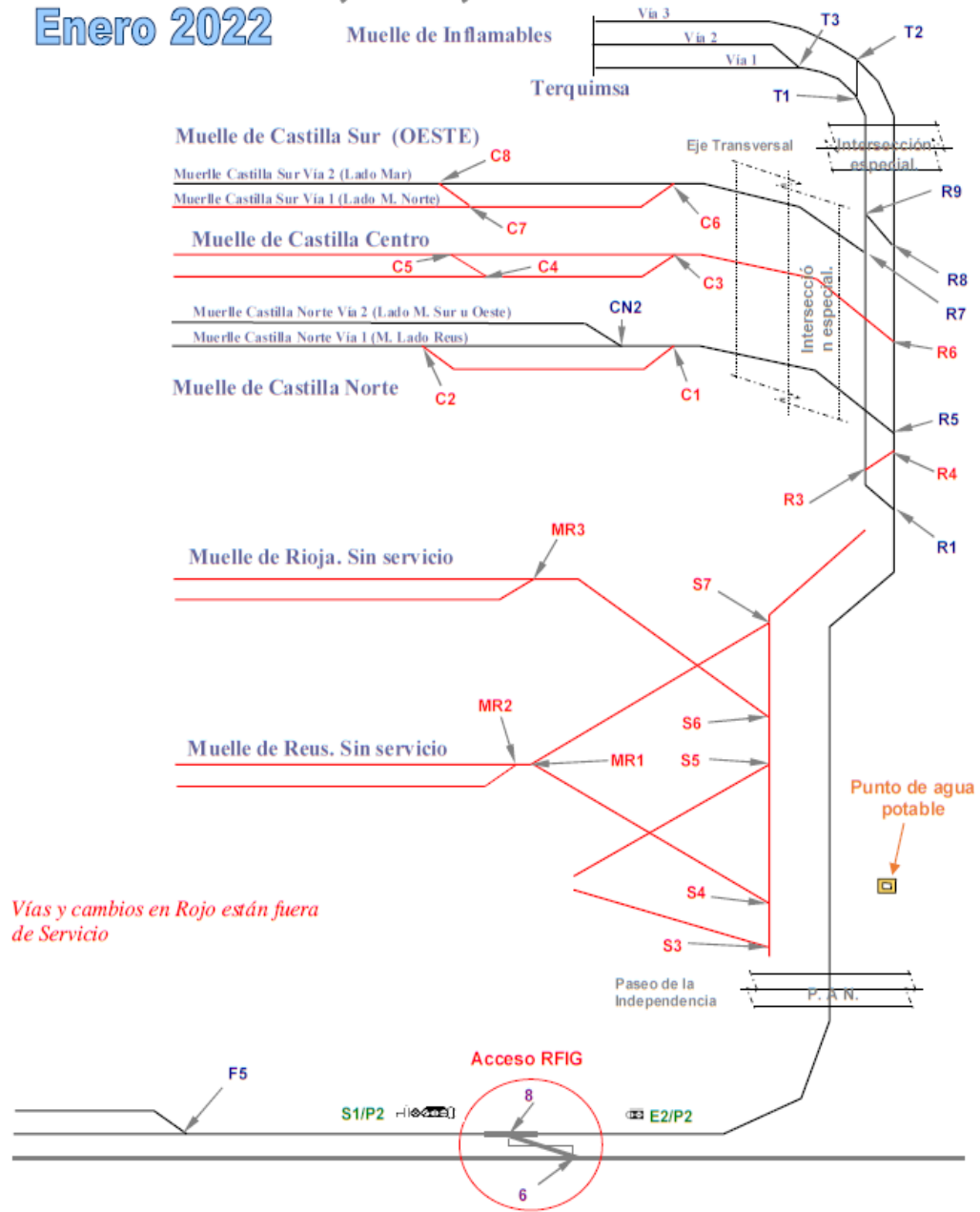


Imagen 4



Numeración de desvíos. PUERTO TARRAGONA

Nuevas Explanadas de Ribera (Mulle de Andalucía, Galicia y Cantabria)

Enero 2022

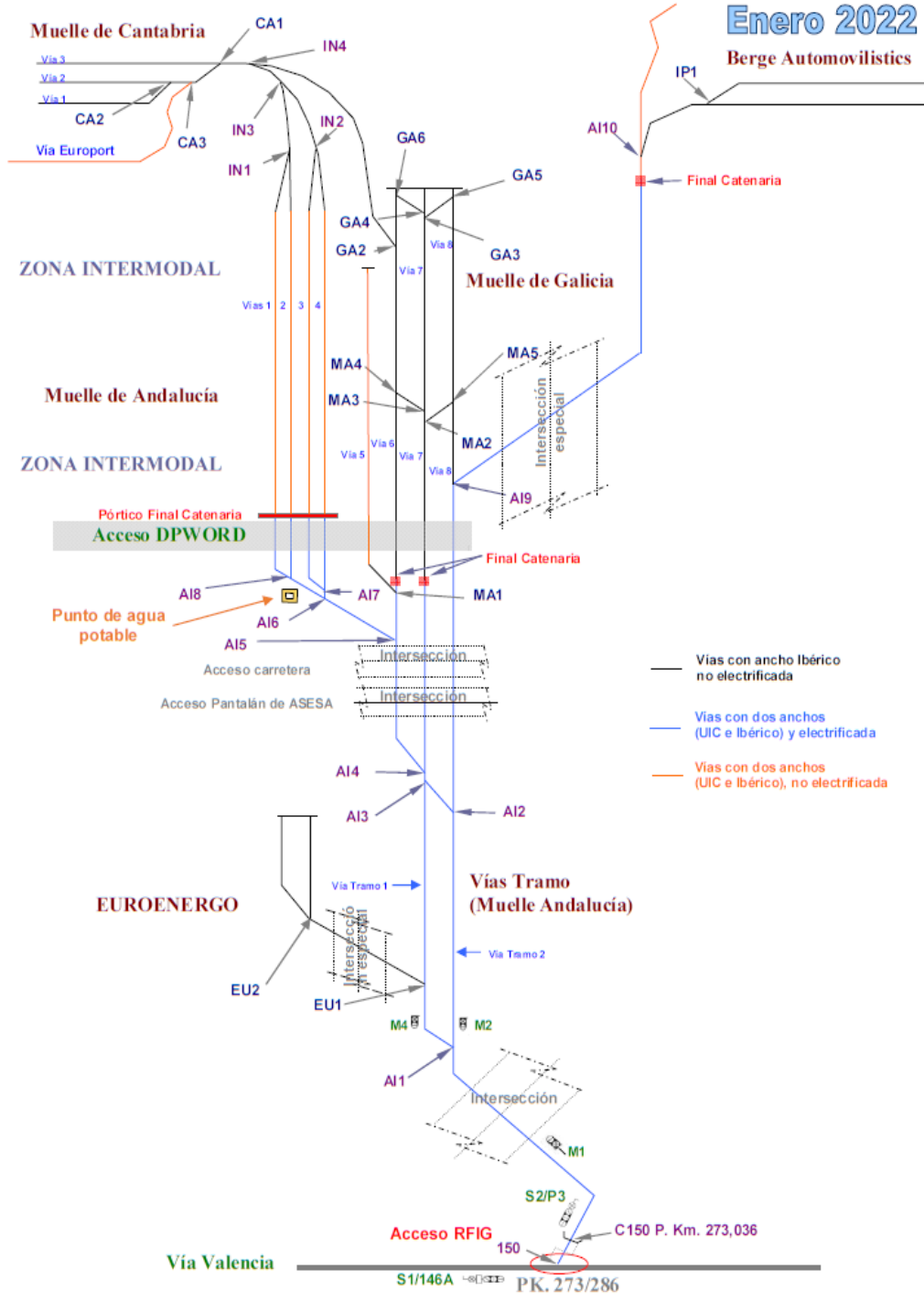


Imagen 5



3.3.3 Gálibo

En la red ferroviaria del Puerto de Tarragona son de aplicación los contornos de gálibo contenidos en la Orden FOM/1630/2015, de 14 de julio, por la que se aprueba la «Instrucción ferroviaria de gálibos».

Cuando las EE.FF. estén interesadas en la circulación de trenes con gálibo superior al admitido, estas deberán presentar una descripción detallada del material rodante a utilizar y de la mercancía a transportar en una solicitud a la APT. Esta efectuará un estudio específico del itinerario deseado para considerar la viabilidad del transporte solicitado y la decisión acordada, se comunicará a la empresa ferroviaria peticionaria del transporte. Ver Apartado 2.5 de la presente IRF.

Para obtener información adicional al respecto, consultar con la Dirección de Operaciones de la APT en el contacto indicado en el Apartado 1.4.3 de la presente IRF.

En la Imagen 6 se incluye el esquema gráfico del gálibo aplicable en la red ferroviaria del Puerto de Tarragona, con el contorno de referencia de las partes altas y bajas del gálibo de ancho ibérico (1.668 mm).

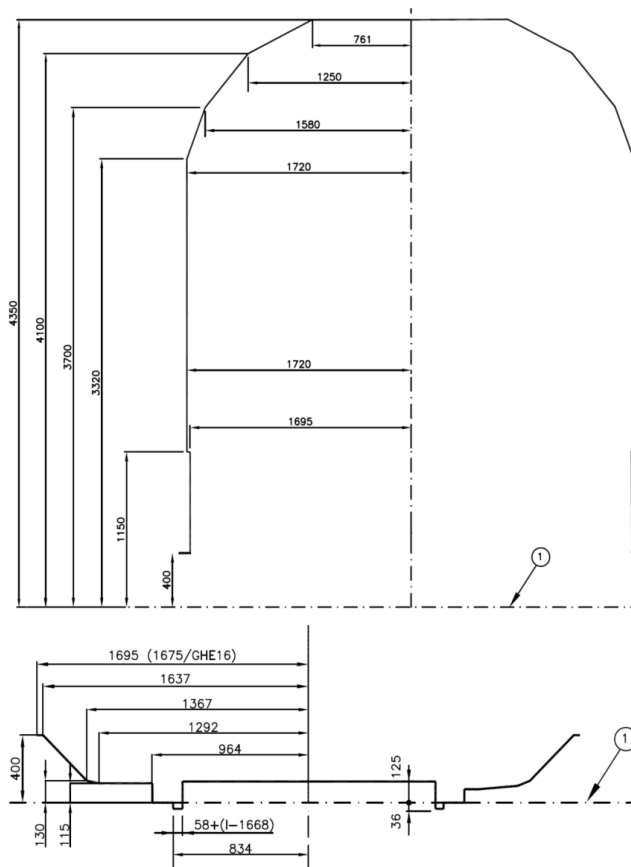
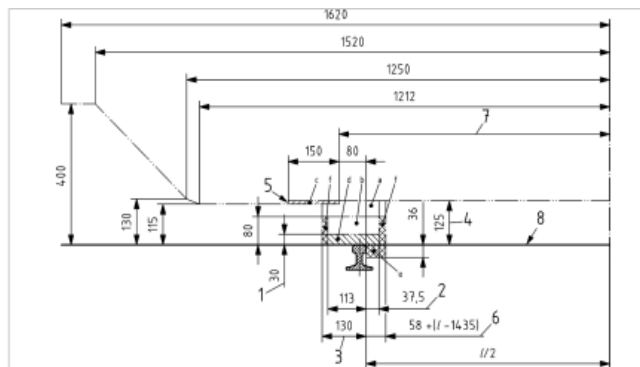
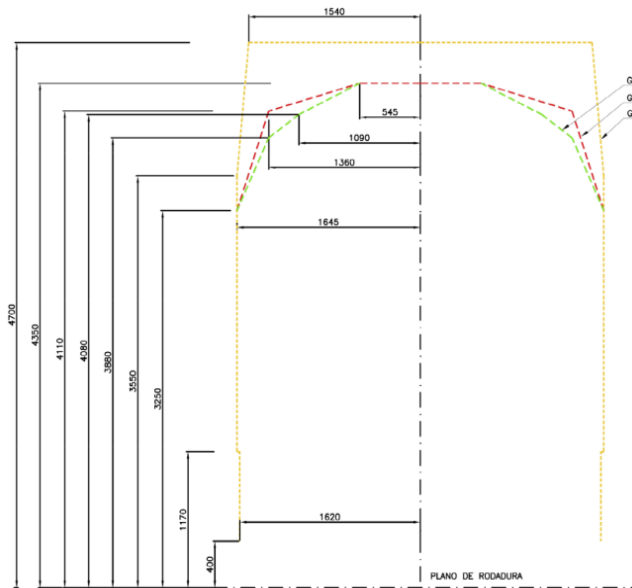


Imagen 6



En la Imagen 7 se incluye el esquema gráfico del gálibo aplicable en la red ferroviaria del Puerto de Tarragona, con el contorno de referencia de las partes altas y bajas del gálibo en ancho UIC o estándar europeo (1.435 mm).



- a zona para los órganos no asociados con las ruedas
- b zona para los órganos en la proximidad inmediata de las ruedas
- c zona de extracción de los calces de frenado normalizados. Los obstáculos no deben penetrar esta zona.
- d zona para las ruedas y las partes que entren en contacto con el carril (patines de freno)
- e zona ocupada exclusivamente por las ruedas.
- f zona de frenos de vía en posición no activa, estando prohibido situar cualquier otro obstáculo.
- 1 Límite que no se puede exceder, de las partes situadas en la zona exterior de los ejes extremos (quiltapiedras, expendedores de arena, etc) para el paso sobre los detonadores (zona b). Sin embargo, este límite no necesita ser respetado por las partes situadas entre las ruedas, siempre que permanezcan dentro de la estela de las ruedas (zona d).
- 2 Anchura máxima teórica del perfil de la pestaña en el caso de los contracarriles. La cota indicada de 37,5 mm es el mínimo valor que debe ser respetado en todo momento a fin de permitir el paso de la pestaña de la rueda. Ningún obstáculo deberá penetrar en éste área. Esta cota define la posición límite de la cara activa del contracarril.
- 3 Posición límite efectiva de la cara exterior de la rueda y de los órganos asociados con la rueda.
- 4 Esta cota representa igualmente la altura máxima de los calces de frenado normalizados, utilizadas para decelerar o inmovilizar el material.
- 5 Ninguna parte del material rodante debe penetrar en la zona c.
- 6 Posición límite efectiva de la cara interna de la rueda, cuando el eje se empuja contra el carril opuesto. Esta dimensión varía con el aumento del ancho de vía. En el ancho definido por $58 + (r - 1435)$, los obstáculos deberán situarse por debajo de 36 mm bajo el plano de rodadura más el desgaste permitido de los carriles.
- 7 Ampliación de la zona de extracción de los calces de frenado normalizados.
- 8 Plano de rodadura.

Imagen 7



3.3.4 Límite de carga

Las cargas máximas permitidas en la red ferroviaria del Puerto de Tarragona son las siguientes:

- 22,5 toneladas/eje.
- 8 toneladas/metro lineal.

3.3.5 Rampas características

En la red ferroviaria del Puerto de Tarragona, no existen rampas ni pendientes que sean significativas para el recorrido de las composiciones ferroviarias por su red.

3.3.6 Radio mínimo de curvas

El radio mínimo de curvas existente en la infraestructura del puerto es de 150 m.

Se significa el caso especial y único de 130 m de radio mínimo entre la zona Vilar (cambio V6) y Aragón (cambio A6) utilizable únicamente para escape de tractora (máquina) aislada. (Ver imagen 3).

3.3.7 Intersecciones especiales

Se consideran Intersecciones Especiales a las intersecciones de caminos o vías de comunicación con las líneas férreas dentro de la zona de servicio portuario, de acuerdo a lo dispuesto en el Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias.

Parte de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona se encuentra en plataforma compartida con la red viaria, atravesando varias rotondas y viales, a partir de intersecciones especiales entre la red viaria y la red ferroviaria.

La APT con el objetivo de independizar el trazado ferroviario de la red viaria, así como ordenar y proteger las diferentes intersecciones de manera que permita un crecimiento del tráfico ferropuerto, garantizando la seguridad de las composiciones ferroviarias y de los vehículos de carretera que circulan por las instalaciones del Puerto de Tarragona contempla intersecciones especiales. Los tipos de protección de las intersecciones especiales de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona que se encuentran son:

- SHV: señalización fija horizontal/vertical,
- SLA: señalización luminosa y acústica o
- SBA: señalización con barreras o semi-barreras automáticas.

Se encuentran identificadas 41 intersecciones especiales en la red ferroviaria del Puerto de Tarragona. Estas intersecciones especiales (representadas con I.E.) se pueden ver el plano del Anexo E



3.3.8 Velocidades máximas

Los movimientos de entrada o salida de la zona portuaria, desde/hacia el punto de conexión funcional con la RFIG de Adif, se realizan con marcha de maniobras, conforme a las normas de circulación del Puerto de Tarragona, no superando la velocidad de 30 Km/h, cuando el movimiento se realice con la locomotora tirando de la composición ferroviaria y de 20 Km/h, cuando se efectúe con la locomotora empujando, todo ello excepto en aquellos tramos en que esté expresamente autorizada y debidamente señalizada otra velocidad máxima inferior. Esta marcha impone al maquinista la obligación de avanzar con prudencia, sin exceder la velocidad de 30 km/h si la locomotora va tirando del tren, o de 20 km/h si va empujándolo, de forma que pueda detener el tren ante cualquier obstáculo visible desde el puesto de conducción o ante una señal de parada.

En las intersecciones especiales se podrán limitar estas velocidades según valoraciones que efectúe el Auxiliar de circulación que acompaña a la composición ferroviaria o salvo que el tren tenga prescrita una indicación de velocidad establecida.

Las velocidades máximas estarán señalizadas con cartelones (u otra señalización) instalados en la vía, que indiquen la velocidad máxima de circulación en el ámbito establecido.

La APT podrá establecer un límite inferior a la velocidad en la zona si lo considera oportuno, implantando la señalización correspondiente.

3.3.9 Longitud máxima de los trenes

La longitud máxima para las circulaciones de trenes en el Puerto de Tarragona no sobrepasará los 750 metros o, en su caso, la que se determine por su destino final dentro del Puerto, la que puede ser notablemente inferior. Por encima de dicha longitud, la disponibilidad del servicio se encontrará condicionada a su autorización expresa de circulación por parte de la Dirección de Operaciones de la APT, previo comunicado por parte de las EE.FF.

3.3.10. Vías electrificadas

La red ferroviaria del Puerto de Tarragona está electrificada en la zona que da acceso a la nueva Terminal Intermodal. En el plano del Anexo D y en la imagen 5 se presentan las vías que se encuentran electrificadas existentes en la red ferroviaria gestionada por la APT (en color azul).

3.3.11 Otras características significativas

La red ferroviaria del Puerto de Tarragona tiene otras características relevantes de su infraestructura ferroviaria.



3.3.11.1 Puerta de acceso ferroviario automático al Puerto de Tarragona

Existe una puerta de acceso ferroviario al Puerto de Tarragona con accionamiento automático, que da paso a los trenes que entran/salen del Puerto desde/hacia la RFIG gestionada por Adif, en la entrada del ferrocarril por el Serrallo/Paseo de la Independencia al Puerto (acceso RFIG-Conexión 1).

3.4 Régimen de circulación

El régimen particular de circulación de composiciones ferroviarias entre Adif y la APT se realiza conforme al contenido de la Consigna CO nº5/21, de fecha 29 de octubre de 2021, "Conexión a la RFIG administrada por ADIF con la Red Ferroviaria administrada por la Autoridad Portuaria de Tarragona.

Asimismo, la circulación de composiciones ferroviarias en el interior del Puerto de Tarragona se realiza de conformidad a lo dispuesto en las normas internas del Puerto de Tarragona: Libros de Normas de Circulación Ferroviaria del Puerto (LNCFP), Consigna de "Acceso y regulación de las operaciones en la red ferroviaria interior del Puerto de Tarragona" (C-001), Consigna de "Regulación de los Transportes Excepcionales" (C-002), Consigna de "Comunicación de tren dispuesto para circular" (C-003) y Consigna de "Transmisión de información a las EE.FF." (C-004).

La actuación en la coordinación de la circulación está basada en la identificación precisa de los trenes y maniobras en circulación, y en la información oportuna de las circunstancias particulares de cada una de ellas que se puede intercambiar entre el personal de la APT, de Adif y de las EE.FF.

3.4.1 Sistemas de seguridad y señalización

En la zona de las líneas de conexión de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona y la RFIG administrada por Adif, para señalar el acceso ferroviario al Puerto de Tarragona y la automatización de las entradas y salidas de trenes, se tiene controlado por un enclavamiento electrónico telemandado por Adif.

En la zona interior del Puerto de Tarragona, se controla con autorizaciones de circulación por medio del conocimiento permanente del Responsable de Circulación del Puerto de Tarragona de la situación de los trenes, de la autorización dada al personal de conducción de los trenes y del aviso de llegada y salida de los trenes, realizándose la transmisión de la posición de las agujas de los desvíos con accionamientos mecánicos con la ayuda de un Auxiliar de circulación que acompaña a la composición ferroviaria.

Las intersecciones especiales de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona (anteriormente indicadas), protegidas con SLA y SBA, se encuentran controladas por los equipamientos, según corresponda, siguientes:

- Pedales de aviso: Es un detector electrónico de ejes para detectar la presencia del tren y su sentido de marcha.



- Pedal de rearme: Es igual que un pedal de aviso pero ubicado en la intersección especial para detectar la presencia del tren.
- Señales a la carretera (semáforos) y señales acústicas.
- Semibarreras Automáticas: Son las barreras que cierran la intersección especial a los vehículos viarios.
- Armarios de control y energía: En estos armarios ubican los módulos de control y gestión de la intersección especial, así como baterías y sistemas de energía.
- Caja de mando manual/local rearme técnico: Es un mando local para que el personal autorizado pueda abrir/cerrar toda la intersección especial manualmente.
- Caja de mando manual/local barreras vía: Es un mando local para que el personal autorizado pueda abrir/cerrar sólo las barreras de zona restringida y la señalización luminosa.

En las intersecciones especiales, un Auxiliar de circulación que acompaña a las composiciones ferroviarias al corte de circulación de la carretera, realizando las comprobaciones correspondientes y asegurándose que la vía está libre, llamando la atención de las personas o vehículos que pudieran estar sobre la vía, con la intención de pasar o que invadan el gálibo de libre paso de las composiciones ferroviarias.

La Policía Portuaria y el Centro de Control de Emergencias Terrestres de la APT (CCET-CCV) velan de forma continua para que la zona de gálibo ferroviario esté libre de obstáculos que impidan la circulación ferroviaria.

La red ferroviaria interior del Puerto de Tarragona dispone de los desvíos con accionamiento manual que se han indicado en el apartado 3.3.2. de la presente IRF.

3.4.2 Sistema de comunicación

Los sistemas de comunicación utilizados, para y durante la circulación de las composiciones ferroviarias en la red ferroviaria del Puerto de Tarragona, entre la APT, Adif (Responsable de Circulación) y el personal de conducción de las EE.FF. son los siguientes:

- Radiotelefonía en la modalidad "C" de Tren Tierra.
- Telefonía móvil.
- Radio (VHF).
- Telefonía fija.

De estos sistemas de comunicación, se deberán tener en cuenta las prescripciones establecidas en la legislación vigente para el uso adecuado de dispositivos de comunicación y dispositivos electrónicos durante la conducción.



3.5 Restricciones de tráfico

3.5.1 Líneas especializadas

Las instalaciones ferroviarias del Puerto de Tarragona son de exclusividad de tráfico de mercancías.

3.5.2 Normativa medioambiental

Las EE.FF. están obligadas a cumplir la normativa medioambiental vigente en el Estado Español, que le sea de aplicación, en toda la red ferroviaria del Puerto de Tarragona, especialmente en materia de control de incendios, contaminación acústica, emisiones de humos, mercancías peligrosas, etc. En caso de incumplimiento medioambiental, la APT podrá adoptar medidas oportunas de circulación y de estacionamiento de los trenes.

3.5.3 Transporte de mercancías peligrosas

Las EE.FF. y candidatos habilitados que vayan a transportar MM.PP. por ferrocarril en el Puerto de Tarragona, con independencia de disponer de los permisos y autorizaciones legalmente procedentes para el transporte de este tipo de mercancías, deben comunicar con la suficiente antelación a la APT para ser autorizados a acceder al Puerto con dichas mercancías. Las EE.FF. y demás candidatos que vayan a transportar materias peligrosas en el Puerto deben estar en posesión de la correspondiente habilitación, conocer y aplicar la Reglamentación de materias peligrosas de la RFIG y la normativa del Puerto de Tarragona, en especial:

- Reglamento relativo al Transporte Internacional Ferroviario de Mercancías Peligrosas (RID).
- Real Decreto 145/1989, de 20 de enero. Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas.
- R.D. 412/2001 de 20 de abril, por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.
- Real Decreto 130/2017, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Explosivos.
- Plan de Autoprotección (PAU) del Puerto de Tarragona.

La normativa podrá ser consultada en la página web del Puerto <http://www.porttarragona.cat> o ser solicitada por correo electrónico a la Dirección de Dominio Público y Seguridad Integral de la APT, a la que asimismo se comunicarán dichos transportes, en la siguiente dirección:

seguretat@porttarragona.cat



3.5.4 Restricciones en túneles

No existen restricciones por túneles.

3.5.5 Restricciones en puentes y viaductos

No existen restricciones por puentes y viaductos.

3.6 Disponibilidad de la infraestructura

La disponibilidad de las instalaciones del Puerto, previa solicitud de acceso, y la capacidad de circulaciones ferroviarias que pueden acceder a la red ferroviaria del Puerto de Tarragona se establece para servicios desde las 00:00h del lunes hasta las 06:00h del sábado, en base a las características de la red y a las condiciones de explotación de las circulaciones que a ellas afluyen.

3.7 Instalaciones técnicas y logísticas de mercancías

El Puerto de Tarragona facilita a las EE.FF. y resto de candidatos habilitados, a través de su red de instalaciones el intercambio modal de mercancías.

Se entiende por Instalación técnica, la empleada para realizar operaciones sobre el material ferroviario (estacionamiento, agregación y segregación, preparación para puesta en circulación).

Se entiende por Instalación logística, la que es objeto de la prestación de servicios de manipulación y almacenaje de mercancías, carga y descarga, etc.

3.8 Otras Instalaciones

3.8.1 Vías de formación de trenes

La formación de trenes se podrá realizar en las instalaciones técnicas del Puerto.

3.8.2 Vías de apartado

El Puerto de Tarragona no dispone de vías de apartado bajo el concepto de vías empleadas para el estacionamiento de vehículos ferroviarios por tiempo prolongado.



Las EE.FF. disponen, salvo acuerdo expreso con la APT, de 48 horas para estacionar su material ferroviario en las instalaciones del Puerto. Si una E.F. necesitara estacionar su material ferroviario por un periodo de tiempo superior a 48 horas debe solicitarlo a la APT, a la Dirección de Operaciones de la APT (ver contacto en apartado 1.4.3 Solicitudes, alegaciones y reclamaciones) con una antelación mínima de 24 horas, en el que se estudiará la solicitud.

3.8.3 Instalaciones de suministro de combustible

El Puerto de Tarragona no dispone de instalaciones de suministro de combustible.

La APT permitirá la dispensación de gasóleo para tracción en el Puerto de Tarragona a las EE.FF. que operen trenes en el Puerto previa solicitud y que el suministro sea realizado por empresas legalmente habilitadas y autorizadas para dicha actividad.

3.8.4 Instalaciones auxiliares

El Puerto de Tarragona no dispone de instalaciones auxiliares para la realización de operaciones en el material rodante, relativos a daños en ruedas, cajas calientes, básculas para pesaje de sobrecarga, control de gálibo de carga, etc. Para obtener más información contactar con la Dirección de Operaciones de la APT:

op.portuaries@porttarragona.cat

3.9 Capacidad de la infraestructura de la red ferroviaria del Puerto

La capacidad de circulaciones ferroviarias que pueden acceder a la red ferroviaria del Puerto de Tarragona se establece para servicios desde las 00:00h del lunes hasta las 06:00h del sábado, en base a las características de la red y a las condiciones de explotación de las circulaciones que a ellas afluyen.

Dentro de este horario de servicio se establecen las franjas horarias en las que se recogen las necesidades operativas que precisan los trenes para su traslado y puesta a disposición a/desde las instalaciones ferroportuarias y la correspondiente entrada/salida del Puerto.

Dicha clasificación horaria está aplicada al plan de transporte en vigor de las EE.FF. y las operaciones de maniobras y movimientos necesarios, en función de su capacidad y disponibilidad.

3.10 Ocupación actual de las infraestructuras y nivel de congestión

Actualmente, la infraestructura de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona no se encuentra congestionada.



3.11 Mantenimiento y obras en las instalaciones del Puerto

La APT realiza labores de mantenimiento de las infraestructuras en servicio, así como obras de mejora y ampliación de su red ferroviaria. Las obras de mejora y conservación de la infraestructura ferroviaria y no ferroviaria que afecten al tráfico de los trenes y maniobras, se realizarán con la menor restricción posible de los tráficos programados, con el fin de minimizar al máximo las inevitables perturbaciones y repercusiones de este tipo de actuaciones

Puede suceder que alguna obra se tenga que llevar a cabo en horarios que conlleven restricciones al tráfico, la APT procurará minimizar las repercusiones y avisar con tiempo suficiente a las empresas afectadas.

Con carácter general, la APT programará las tareas de mantenimiento y obras en sus instalaciones en periodos horarios libres de tráfico ferroviario. Si se tuviera que realizar un mantenimiento correctivo o reparación de la infraestructura que pudiera afectar a la circulación de alguna composición ferroviaria, se realizará, si es posible, una reparación provisional, aplicando las restricciones de circulación necesarias con el fin de garantizar la seguridad sin impedir su circulación, planificando la reparación definitiva en periodos con horarios sin tráfico, si fuese posible.

En los casos en que resulte imposible que el tráfico ferroviario no sufra alteraciones considerables, las EE.FF. y demás candidatos habilitados tienen derecho a recibir, en tiempo oportuno, una información precisa de las repercusiones significativas que pudieran producirse en las franjas horarias establecidas.

Los trabajos que se realicen de mantenimiento y conservación de las instalaciones ferroviarias del Puerto de Tarragona son comunicados previamente a su ejecución por los responsables de los mismos a la Dirección de Operaciones de la APT y al Responsable de Circulación del Puerto. Asimismo, informarán previamente a cualquier interesado afectado de la ejecución de los mismos. De esta forma, la APT coordina la realización de los trabajos, así como el control del tráfico ferroviario sobre las zonas afectadas por el mantenimiento y obras que se realicen.

Cuando se realicen trabajos extraordinarios de obras puntuales en la infraestructura ferroviaria y de poca relevancia, estos podrán ser acordados directamente por la APT con los operadores afectados, con la antelación que se estime necesaria.

Cuando los trabajos que se realizan puedan afectar al tráfico regulado por Adif, la APT notificará oportunamente dicha situación a los responsables correspondientes de Adif.

Sin el establecimiento formal de las oportunas comunicaciones y coordinaciones, no se llevarán a cabo los trabajos estipulados.



Asimismo, la finalización de los trabajos y la reanudación de la circulación ferroviaria, también serán comunicados a los interesados por la APT: EE.FF., Adif, otros Candidatos habilitados, etc.

3.12 Perturbaciones en el tráfico

El control de tráfico deberá basarse en principios transparentes y no discriminatorios. Los criterios de regulación que la APT podrá aplicar, cuando lo estime oportuno, son los siguientes:

- Preferencia de los trenes que hayan obtenido adjudicación de Capacidad frente a los trenes que no hayan reservado capacidad.
- Preferencia de los trenes que circulan en su surco frente a aquellos que circulan retrasados, con el objetivo de minimizar la propagación de retrasos.
- Preferencia en el caso de producirse perturbaciones en el tráfico ferroviario debidas a fallos técnicos, accidentes o cualquier otra incidencia se adoptarán las medidas oportunas para restablecer la situación de normalidad, como establece el artículo 37.1 de la LSF. A tal fin, la APT tiene elaborado el PAU de actuación en las contingencias ocurridas en el recinto portuario.
- Serán prioritarios la evacuación de las composiciones ferroviarias con mercancías peligrosas y el material rodante motor de socorro que se haya utilizado para proceder a la liberación de la vía interceptada por algún tipo de incidencia.

En todo caso, tanto la APT como las EE.FF o candidatos colaborarán coordinadamente, asegurando la prestación del servicio y la atención a los clientes de la forma más eficiente posible.

Asimismo, la APT y Adif, adoptarán en su ámbito de responsabilidad 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 las líneas de conexión de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona y la RFIG, garantizando la coherencia y coordinación de los planes de contingencias de ambas entidades que afecten a dichas líneas de conexión. De forma análoga procederá la APT, en su ámbito de responsabilidad, cuando ocurra en la red ferroviaria interior del Puerto de Tarragona.

En los supuestos previstos en el artículo 37 de la LSF, las EE.FF. o candidatos están obligados a poner a disposición de la APT los recursos que esta reclame y a prestarle la colaboración que les sea requerida.





4 SERVICIOS FERROVIARIOS

4.1 Introducción

Los Servicios Ferroviarios Complementarios y Auxiliares, tendentes a facilitar el funcionamiento del sistema ferroviario, se prestarán conforme se establece en el artículo 44 de la LSF y en el RSF, determinando tanto el régimen que les resulta aplicable como los sujetos facultados para su prestación.



Los servicios que puede prestar la APT en su ámbito competencial en la red ferroviaria del Puerto de Tarragona se detallan a continuación:

4.2 Servicios básicos mínimos para el acceso a la infraestructura ferroviaria del Puerto de Tarragona

Las EE.FF. y los candidatos habilitados tendrán derecho a recibir en condiciones no discriminatorias y de igualdad los servicios de acceso a la red ferroviaria del Puerto de Tarragona, concretamente tendrán derecho a:

- Puesta a disposición para la utilización de la infraestructura ferroviaria según se haya establecido.
- Control de la circulación de sus trenes por la red ferroviaria del Puerto de Tarragona por parte de la APT, incluida señalización, regulación, expedición, así como comunicación y suministro de información sobre la circulación ferroviaria.
- Utilización de las instalaciones de alimentación eléctrica para la corriente de tracción, en cuando estén disponibles.
- Información sobre los servicios de circulación de trenes y eventuales retrasos.
- Obtención por el medio más oportuno de la documentación reglamentaria y las ventanas horarias de paso de los trenes, en la parte que les afecte.
- Recepción de apoyo e información en la gestión de incidencias.
- Acceso a una copia de la IRF, en las condiciones establecidas.

El Puerto de Tarragona no dispone de instalaciones de aprovisionamiento de combustible ni instalaciones para el mantenimiento de vehículos ferroviarios ni otras instalaciones técnicas, no obstante las EE.FF. o candidatos habilitados, previa solicitud a la APT podrán, una vez autorizados, auto-prestarse dichos servicios o contratarlos a terceros, siempre y cuando los realicen a través de empresas que estén en posesión de las habilitaciones, autorizaciones y permisos legales necesarios para ello y dispongan de los correspondientes espacios, instalaciones o medios necesarios para la realización de la prestación correspondiente, a través del correspondiente título de dominio público otorgado por la APT.



4.3 Servicios Complementarios

LA APT no presta Servicios Complementarios en la red ferroviaria del Puerto de Tarragona.

La APT posibilitará a las EE.FF y candidatos habilitados el régimen de auto-prestación o la realización de este tipo de servicios por empresas específicamente dedicadas a estas actividades previa petición de autorización a la APT, como pueden el control del transporte de mercancías peligrosas y la asistencia a la circulación de composiciones ferroviarias con transportes excepcionales.

La prestación de estos servicios en el Puerto de Tarragona se realizará en régimen de derecho privado por empresas prestadoras que estén en posesión de las habilitaciones, autorizaciones y permisos legales necesarios para ello. Actualmente estos servicios se prestan por las diferentes empresas concesionarias y estibadoras del Puerto de Tarragona que disponen de los respectivos títulos habilitantes.

Asimismo, deberán disponer de los espacios, instalaciones o medios necesarios para la realización de la prestación correspondiente, a través del correspondiente título de dominio público otorgado por la APT.

4.4 Servicios Auxiliares

La APT no presta Servicios Auxiliares en la red ferroviaria del Puerto de Tarragona.

La prestación de este tipo de servicios en el Puerto de Tarragona, que las EE.FF o candidatos habilitados, pudieran necesitar, podrá ser realizada en régimen de derecho privado por empresas prestadoras que estén en posesión de las habilitaciones, autorizaciones y permisos legales necesarios para la realización de los citados servicios, previa petición de autorización a la APT. Actualmente Adif presta el servicio auxiliar de maniobras en el Puerto de Tarragona, con aplicación de la correspondiente tarifa definida en su Declaración sobre la red.

Asimismo, deberán disponer de los espacios, instalaciones o medios necesarios para la realización del servicio correspondiente, así como del título de dominio público necesario otorgado por la APT.





5 RÉGIMEN ECONÓMICO Y TRIBUTARIO

5.1. Información sobre Cánones y demás Tasas exigibles con arreglo a la Ley del Sector Ferroviario

Las tasas ferroviarias satisfacen los hechos imponibles relacionados con la prestación de servicios ferroviarios regulados en el Capítulo I (Tasas Ferroviarias) del Título VI de la LSF. A la APT no le corresponde actualmente la prestación de estos servicios y por tanto, tampoco le corresponde el cobro de las tasas correspondientes relacionadas con:



- El otorgamiento, modificación o renovación de la licencia de empresa ferroviaria.
- La expedición, modificación, renovación, revisión de las autorizaciones de seguridad.
- La expedición, ampliación, renovación, revisión de los certificados de seguridad.
- La homologación de centros de reconocimiento médico, de formación de personal ferroviario y de mantenimiento del material rodante y sus renovaciones o ampliaciones; la certificación de entidades encargadas de mantenimiento y material rodante; el otorgamiento de títulos y licencias de conducción y autorizaciones de entrada en servicio de vehículos ferroviarios; el otorgamiento de títulos de consejeros de seguridad en relación con el transporte de mercancías peligrosas.
- La prestación de servicios y realización de actividades en materia de seguridad ferroviaria, realizados por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.
- El canon por utilización de las infraestructuras ferroviarias.

La prestación de los Servicios ferroviarios Auxiliares está sujeta a precios libremente acordados entre las partes, efectuándose en régimen de Derecho privado.

Las tarifas de los Servicios ferroviarios serán exigibles a quien se preste el servicio, desde el momento que se solicite la prestación del mismo, la realización de la actividad o la utilización de que se trate. Estas deberán hacerse efectivas en las condiciones que se establezcan en el momento de su fijación o actualización.

Se podrá suspender la prestación del servicio en el supuesto de impago de las tarifas correspondientes, previa comunicación expresa dirigida al obligado al pago. La suspensión del servicio se mantendrá en tanto no se efectúe el pago o se garantice suficientemente la deuda.

La resolución de cuantas disputas se susciten en relación con la determinación o pago de las tarifas a que se refiere este apartado, corresponderá a la jurisdicción ordinaria.



ANEXOS
ANEXO A. GLOSARIO
Siglas y acrónimos

Adif	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
APT	Autoridad Portuaria de Tarragona
CCET-CCV	Centro de Control de Emergencias Terrestres de la APT
CUU	Contrato Uniforme de Utilización de vagones
E.F.	Empresa Ferroviaria
EE.FF.	Empresas Ferroviarias.
IMDG	Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas
IRF	Información sobre la red ferroviaria del Puerto de Tarragona
LNCFP	Libros de Normas de Circulación Ferroviaria del Puerto de Tarragona
LSF	Ley del Sector Ferroviario (Ley 38/2015, de 29 de septiembre)
MM.PP.	Mercancías Peligrosas
OMI	Organización Marítima Internacional
PAU	Plan de Autoprotección del Puerto de Tarragona
RCF	Reglamento de Circulación Ferroviaria
RFIG	Red Ferroviaria de Interés General
RID	Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril
RNT	Rail Net Europe
RSF	Reglamento del Sector Ferroviario (R.D. 2387/2004, de 30 de diciembre)
SBA	Sistema de barreras o semi-barreras automáticas.
SHV	Señalización fija horizontal/vertical.
SLA	Sistema de señalización luminosa y acústica.
UE	Unión Europea
UIC	Unión Internacional de Ferrocarriles.



Definiciones

Adjudicación de Capacidad: Es la asignación por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias de aquellas franjas horarias a los correspondientes candidatos con el fin de que un tren pueda circular entre dos puntos, durante un periodo determinado.

Candidato: Son las EE.FF. con Licencia o una agrupación internacional de EE.FF. Asimismo, pueden ser candidatos las Administraciones Públicas con atribuciones en materia de servicio de transporte que estuvieran interesadas en la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario, así como otras personas jurídicas, que sin tener la condición de EE.FF., estén interesadas en la explotación del servicio, tales como agentes de transporte, los cargadores y los operadores de transporte combinado.

Capacidad de Infraestructura: El número de franjas horarias que pueden disponerse en un tramo de la infraestructura ferroviaria durante un periodo determinado de tiempo en función de la tipología de tráfico.

Certificado de Seguridad: Acredita que la E.F. ha establecido un sistema propio de gestión de la seguridad y está en condiciones de cumplir los requisitos sobre sistemas de control, circulación y seguridad ferroviaria, sobre conocimientos y requisitos de su personal relacionado con la seguridad de la circulación ferroviaria y sobre características técnicas del material rodante que utilizará y de las condiciones de su mantenimiento, con objeto de controlar los riesgos y operar en la red de manera segura.

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

Empresa Ferroviaria: Son las entidades, titulares de una licencia de empresa ferroviaria, cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de viajeros o de mercancías por ferrocarril, en los términos establecidos en la LSF. Las empresas ferroviarias deberán, en todo caso, aportar la tracción. Se consideran, asimismo, empresas ferroviarias aquellas que aporten exclusivamente la tracción.

Enclavamiento: Dispositivo de señalización y movimiento de los desvíos, que dependen unos de otros y se accionan en un determinado orden para garantizar la seguridad de la explotación ferroviaria.

Horario de Servicio: Documento en el que se incluye el conjunto de todos los datos que determinan los movimientos planificados de trenes y material rodante que tendrán lugar sobre una determinada infraestructura, en el periodo al que dicho Horario de Servicio se refiere.

Información sobre la Red Ferroviaria del Puerto de Tarragona (IRF): Documento que expone las características de las infraestructuras ferroviarias que integran la red ferroviaria del Puerto de Tarragona, puestas a disposición de las EE.FF. y demás candidatos, y que contiene información sobre las condiciones de acceso a las mismas, con el fin de garantizar



la transparencia y el acceso no discriminatorio a la infraestructura ferroviaria de todos los candidatos a solicitar capacidad de infraestructura para prestar servicios de transporte ferroviario.

Infraestructura congestionada: Infraestructura ferroviaria sobre la cual, tras coordinar las franjas horarias solicitadas y consultar con los afectados, no sea posible atender, en la debida forma, las solicitudes de capacidad de infraestructura ferroviaria.

Intersecciones Especiales: Intersecciones o vías de comunicación con líneas férreas cuando estas se produzcan dentro de las zonas portuarias o en los accesos a las mismas.

Itinerario: Recorrido que realiza un tren de un origen a un destino.

Licencia de Empresa Ferroviaria: Autorización concedida por un Estado a una empresa a la que se reconoce su condición de Empresa Ferroviaria, que puede estar limitada a la prestación de determinados tipos de servicios de transporte y que podrán acceder a la infraestructura ferroviaria en los términos y condiciones establecidos en la LSF.

Material rodante ferroviario: Conjunto de vehículos ferroviarios con o sin motor. Se clasifican en material motor (locomotoras, unidades autopropulsadas), y material remolcado (coches para viajeros, vagones de mercancías, material rodante auxiliar).

Red Ferroviaria de Interés General (RFIG): Red ferroviaria que está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resultan esenciales para garantizar un sistema común de transportes ferroviario en todo el territorio del Estado, o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía o defensa nacional. Las infraestructuras ferroviarias que, en cada momento, existan en el ámbito de los Puertos de Interés General y estén conectadas con la Red Ferroviaria de Interés General, formarán parte de esta desde que así se establezca mediante Orden del Ministerio de Fomento.

Registro Especial Ferroviario: Es un registro de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, que tiene por objeto la inscripción, de oficio, de las entidades y personas físicas y jurídicas cuya actividad esté vinculada al sector ferroviario y requieran, para su ejercicio, de la correspondiente licencia, autorización, certificado o habilitación o bien así lo establezca expresamente algún precepto legal o reglamentario. En la inscripción habrán de figurar, también, las condiciones impuestas a dichas entidades y personas para el ejercicio de su actividad propia y sus modificaciones, así como las posibles sanciones impuestas a las mismas, a efectos de la aplicación de las reglas de agravamiento de las infracciones tipificadas en la LSF. Asimismo, en el registro se inscribirá el material rodante que circula por la Red Ferroviaria de Interés General y las entidades encargadas de su mantenimiento.



Sistema de gestión de la seguridad ferroviaria: Conjunto de medidas establecidas en el seno de su organización por un administrador de la infraestructura ferroviaria o una empresa ferroviaria para garantizar la gestión de sus operaciones en condiciones de seguridad.

Surco: Capacidad de infraestructura necesaria para que un tren circule entre dos puntos de la red ferroviaria, en un periodo de tiempo determinado.



ANEXO B. DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA

De toda la documentación que se relaciona a continuación se utilizará la versión con sus correcciones y modificaciones más moderna de la misma, independientemente de que estas modificaciones se citen, o no, en el texto.

NORMATIVA EUROPEA:

- ✓ Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria (versión refundida)
Reglamento (UE) 2020/1530 de 21 de octubre de 2020 por el que se modifica la Directiva (UE) 2016/798 en lo que respecta a la aplicación de las normas de seguridad e interoperabilidad ferroviarias en la conexión fija a través del canal de la Mancha.
Directiva (UE) 2020/700 del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de mayo de 2020 que modifica las Directivas (UE) 2016/797 y (UE) 2016/798 en lo relativo a la prórroga de sus periodos de transposición.
Corrección de errores 09/12/2019
- ✓ Directiva 2008/110/CE de 16 de diciembre, por la que se modifica la Directiva 2004/49/CE.
- ✓ Directiva 2009/149/CE de 27 de noviembre, por la que se modifica la Directiva 2004/49/CE en lo que se refiere a los indicadores comunes de seguridad y a los métodos comunes de cálculo de los costes de los accidentes
- ✓ Directiva 2014/88/UE de 9 de julio, por la que se modifica la Directiva 2004/49/CE en lo que se refiere a los indicadores comunes de seguridad y a los métodos comunes de cálculo de los costes de los accidentes.
- ✓ 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 (Version refundida).
- ✓ Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (versión refundida)
- ✓ Directiva (UE) 2020/700 del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de mayo de 2020 que modifica las Directivas (UE) 2016/797 y (UE) 2016/798 en lo relativo a la prórroga de sus periodos de transposición.
- ✓ Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria (versión refundida)
- ✓ Directiva 2008/68/CE, Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas.
- ✓ Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2016 sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea.
- ✓ Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2016 sobre la seguridad ferroviaria.
- ✓ Decisión de la Comisión Europea C(2009) 4246, Decisión de la Comisión Europea, de 5 de junio de 2009, por la que se adopta en aplicación del artículo 6 de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo un método común de seguridad para evaluar la consecución de los objetivos de seguridad.



- ✓ Reglamento (UE) 36/2010 de la Comisión, de 3 de diciembre de 2009 sobre los modelos comunitarios de licencias de conducción de trenes, certificados complementarios, copias autenticadas de certificados complementarios y formularios de solicitud de licencias de conducción de trenes, en aplicación de la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.
- ✓ 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 (versión refundida).
Modificado por el Reglamento (UE) Nº 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de diciembre de 2013 por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa».
- ✓ Reglamento de Ejecución (UE) 2019/779 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, por el que se establecen disposiciones detalladas relativas a un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de vehículos de conformidad con la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga el Reglamento (UE) nº 445/2011 de la Comisión.
- ✓ Reglamento (UE) nº 1078/2012 de la Comisión de 16 de noviembre de 2012 sobre un método común de seguridad en materia de vigilancia que deberán aplicar las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras que hayan obtenido un certificado de seguridad o una autorización de seguridad, así como las entidades encargadas del mantenimiento
- ✓ Reglamento Delegado (UE) 2018/761 de 16 de febrero de 2018, por el que se establecen métodos comunes de seguridad para la supervisión por las autoridades nacionales de seguridad tras la expedición de un certificado de seguridad único o una autorización de seguridad con arreglo a la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga el Reglamento (UE) nº 1077/2012 de la Comisión.
- ✓ Reglamento Delegado (UE) 2020/782 de la Comisión de 12 de junio de 2020 por el que se modifican los Reglamentos Delegados (UE) 2018/761 y (UE) 2018/762 en lo que se refiere a sus fechas de aplicación tras la prórroga del plazo de transposición de la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo.
- ✓ Reglamento de ejecución (UE) Nº 402/2013 de la Comisión de 30 de abril de 2013 relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo y por el que se deroga el Reglamento (CE) Nº 352/2009.
- ✓ Reglamento de Ejecución (UE) 2015/10 de la Comisión de 6 de enero de 2015 sobre los criterios para los candidatos a la obtención de capacidad de infraestructura ferroviaria.
- ✓ Reglamento de Ejecución (UE) 2016/545 de la Comisión de 7 de abril de 2016 sobre los procedimientos y criterios relativos a los acuerdos marco de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.
- ✓ Decisión 2009/460/CE de 5 de junio de 2009, por la que se adopta en aplicación del artículo 6 de la Directiva 2004/49/CE un método común de seguridad para evaluar la consecución de los objetivos de seguridad.
- ✓ Decisión 2010/409/UE de 19 de julio de 2010, sobre los objetivos comunes de seguridad previstos en el artículo 7 de la Directiva 2004/49/CE.
- ✓ Decisión 2012/226/UE de 23 de abril de 2012, por la que se establece la segunda serie de objetivos comunes de seguridad para el sistema ferroviario.



- ✓ Decisión 2013/753/UE de 11 de diciembre, que modifica la Decisión 2012/226 por la que se establece la segunda serie de objetivos comunes de seguridad para el sistema ferroviario.
- ✓ Reglamento 402/2013 de 30 de abril, relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo y por el que se deroga el Reglamento 352/2009.
- ✓ Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1136 de la Comisión de 13 de julio de 2015, por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) nº 402/2013 relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo
- ✓ Reglamento (UE) 2021/267 del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de febrero de 2021 por el que se establecen medidas específicas y temporales, como consecuencia de la persistencia de la crisis de la COVID-19, relativas a la renovación o prórroga de determinados certificados, permisos, licencias y autorizaciones, al aplazamiento de determinados controles periódicos y formación continua en ciertos ámbitos de la legislación en materia de transporte y a la ampliación de determinados períodos contemplados en el Reglamento (UE) 2020/698.
- ✓ Reglamento (UE) 2020/698 del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de mayo de 2020 por el que se establecen medidas específicas y temporales, como consecuencia del brote de COVID-19, relativas a la renovación o prórroga de determinados certificados, permisos, licencias y autorizaciones, y al aplazamiento de determinados controles periódicos y formación continua en ciertos ámbitos de la legislación en materia de transporte.
- ✓ Reglamento Delegado (UE) 2018/762 DE LA COMISIÓN de 8 de marzo de 2018 por el que se establecen métodos comunes de seguridad sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad de conformidad con la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan los Reglamentos (UE) nº 1158/2010 y (UE) nº 1169/2010 de la Comisión.
- ✓ Reglamento Delegado (UE) 2020/782 de la Comisión de 12 de junio de 2020 por el que se modifican los Reglamentos Delegados (UE) 2018/761 y (UE) 2018/762 en lo que se refiere a sus fechas de aplicación tras la prórroga del plazo de transposición de la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo.
- ✓ Reglamento de Ejecución (UE) 2018/763 DE LA COMISIÓN de 9 de abril de 2018 por el que se establecen las modalidades prácticas para la expedición de certificados de seguridad únicos a empresas ferroviarias con arreglo a la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 653/2007 de la Comisión.
- ✓ Reglamento de Ejecución (UE) 2020/777 de la Comisión de 12 de junio de 2020 por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/763 en lo que se refiere a las fechas de aplicación y determinadas disposiciones transitorias tras la ampliación del plazo de transposición de la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo.
- ✓ Recomendación (UE) 2019/780 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, sobre disposiciones prácticas para la expedición de autorizaciones de seguridad a los administradores de infraestructuras
- ✓ Reglamento de Ejecución (UE) 2020/572 de la Comisión de 24 de abril de 2020 relativo a la estructura de presentación de información a la que deberán atenderse los informes de investigación de accidentes e incidentes ferroviarios.



- ✓ Directiva 2008/57/CE de 17 de junio, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad
Directiva 2009/131/CE de 16 de octubre, que modifica el anexo VII de la Directiva 2008/57/CE.
Directiva 2011/18/UE de 1 de marzo de 2011, por la que se modifican los anexos II, V y VI de la Directiva 2008/57/CE.
Directiva 2013/9/UE de 11 de marzo, que modifica el anexo III de la Directiva 2008/57/CE.
Directiva 2014/38/UE de 10 de marzo, por la que se modifica el anexo III de la Directiva 2008/57/CE en lo relativo a la contaminación acústica.
Directiva 2014/106/UE de 5 de diciembre, por la que se modifica los anexos V y VI de la Directiva 2008/57/CE.
- ✓ Reglamento de Ejecución (UE) 2020/424 de la Comisión de 19 de marzo de 2020, relativo a la presentación de información a la Comisión en relación con la no aplicación de las especificaciones técnicas de interoperabilidad de conformidad con la Directiva (UE) 2016/797
- ✓ Recomendación 2014/881/UE de 18 de noviembre, relativa al procedimiento para la demostración del nivel de cumplimiento de los parámetros básicos de las especificaciones técnicas de interoperabilidad por parte de las líneas ferroviarias existentes.
- ✓ Recomendación 2014/897/UE de 5 de diciembre, sobre cuestiones relacionadas con la entrada en servicio y la utilización de los subsistemas de carácter estructural y de los vehículos contemplados en las Directivas 2008/57/CE y 2004/49/CE.
- ✓ Reglamento de Ejecución (UE) 2019/777 de la Comisión de 16 de mayo de 2019 sobre las especificaciones comunes del registro de la infraestructura ferroviaria y por el que se deroga la Decisión de Ejecución 2014/880/UE
- ✓ Decisión de Ejecución 2018/1614 de 25 de octubre de 2018 por la que se establecen especificaciones para los registros de vehículos contemplados en el artículo 47 de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo y se modifica y deroga la Decisión 2007/756/CE de la Comisión
- ✓ Decisión 2011/107/UE de 10 de febrero, que modifica la Decisión 2007/756/CE, por la que se adopta una especificación común para el registro nacional de vehículos.
- ✓ Decisión 2011/665/UE de 4 de octubre, sobre el Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos Ferroviarios.
- ✓ Recomendación 2011/622/UE de 20 de septiembre, sobre el procedimiento para la demostración del nivel de cumplimiento con los parámetros básicos de las especificaciones técnicas de interoperabilidad por parte de las líneas ferroviarias existentes.
- ✓ Decisión 2014/880/UE de 26 de noviembre, sobre las especificaciones comunes del registro de la infraestructura ferroviaria y por la que se deroga la Decisión de Ejecución 2011/633
- ✓ Infraestructura. Reglamento (UE) n° 1299/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, relativo a las especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema «infraestructura» en el sistema ferroviario de la Unión Europea.
- ✓ Nota técnica NT-01/2022 “Nota técnica relativa a la utilización de material de segundo uso en infraestructuras ferroviarias”.



- ✓ Energía. Reglamento (UE) n° 1301/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema de energía del sistema ferroviario de la Unión.
- ✓ Seguridad en los túneles ferroviarios. Reglamento (UE) n° 1303/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a la «seguridad en los túneles ferroviarios» del sistema ferroviario de la Unión Europea.
- ✓ Personas de movilidad reducida. Reglamento (UE) n° 1300/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a la accesibilidad del sistema ferroviario de la Unión para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida.
- ✓ Locomotoras y material rodante de viajeros. Reglamento (UE) n°1302/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante «locomotoras y material rodante de viajeros» del sistema ferroviario en la Unión Europea.
- ✓ Material rodante vagones de mercancías. Reglamento (UE) n° 321/2013 de la Comisión, de 13 de marzo de 2013, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «material rodante — vagones de mercancías» del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se deroga la Decisión 2006/861/CE.
- ✓ Material rodante – ruido. Reglamento (UE) n° 1304/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad aplicable al subsistema «material rodante-ruido» y por el que se modifica la Decisión 2008/232/CE y se deroga la Decisión 2011/229/UE.
- ✓ Control – mando y señalización. Reglamento (UE) 2016/919 de la Comisión, de 27 de mayo de 2016, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea.
- ✓ Explotación y gestión del tráfico. Reglamento de Ejecución (UE) 2019/773 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «explotación y gestión del tráfico» del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se deroga la Decisión 2012/757/UE.
- ✓ Aplicaciones telemáticas para mercancías. Reglamento (UE) n° 1305/2014 de la Comisión, de 11 de diciembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema de aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías en la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (CE) n° 62/2006.
- ✓ Aplicaciones telemáticas para viajeros. Reglamento (UE) n° 454/2011 de la Comisión, de 5 de mayo de 2011, relativa a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros» del sistema ferroviario transeuropeo.
- ✓ Directiva 2007/59/CE de 23 de octubre, sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras.
- ✓ Directiva 2014/82 de 24 de junio, que modifica la Directiva 2007/59/CE, en lo que respecta a los conocimientos profesionales generales, los requisitos médicos y las prescripciones relativas a la licencia.



- ✓ Reglamento (UE) 2019/554 de la Comisión de 5 de abril de 2019, que modifica el anexo vi de la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la comunidad.
- ✓ Directiva (UE) 2016/882 de la Comisión de 1 de junio de 2016, que modifica la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, en lo que respecta a los requisitos lingüísticos.
- ✓ Reglamento 36/2010 de 3 de diciembre, sobre los modelos comunitarios de licencias de conducción de trenes, certificados complementarios, copias autenticadas de certificados complementarios y formularios de solicitud de licencias de conducción de trenes, en aplicación de la Directiva 2007/59/CE.
- ✓ Decisión 2010/17/CE de 29 de octubre, sobre la adopción de parámetros básicos para los registros de licencias de conducción de trenes y los certificados complementarios previstos en la Directiva 2007/59/CE .
- ✓ Decisión 2011/765/UE de 22 de noviembre, sobre los criterios para el reconocimiento de los centros que participan en la formación de maquinistas, los criterios de reconocimiento de los examinadores y los criterios para la organización de los exámenes, de conformidad con la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.
- ✓ Recomendación de la Comisión 2011/766/UE de 22 de noviembre, sobre el procedimiento de reconocimiento de centros de formación y examinadores de maquinistas con arreglo a la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.
- ✓ Texto enmendado del Reglamento relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril (RID 2021), Apéndice C del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF), hecho en Berna el 9 de mayo de 1980, con las Enmiendas adoptadas por la Comisión de expertos para el transporte de mercancías peligrosas mediante procedimiento escrito. (BOE de 20 de mayo de 2021)
- ✓ Enmiendas de 2020 al Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) adoptadas en Londres el 11 de noviembre de 2020 mediante la Resolución MSC.477(102) (Texto refundido).

NORMATIVA ESTATAL:

- ✓ Ley 26/2007, de 23 de octubre de 2007, de Responsabilidad Medioambiental.
- ✓ Ley 15/2009, de 11 de noviembre de 2009, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.
- ✓ Ley 25/2009, de 22 de diciembre de 2009, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (entre ellas la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario).
- ✓ Ley 2/2011, de 4 de marzo de 2011, de Economía Sostenible, por la que se introducen algunas modificaciones en la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario en el marco de la política de liberalización del ferrocarril impuesta desde la Comisión Europea.
- ✓ Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.



- ✓ 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.
- ✓ Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios.
- ✓ Real Decreto-ley 1/2014, de 24 de enero, de reforma en materia de infraestructuras y transporte, y otras medidas económicas.
- ✓ Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.
- ✓ Ley 38/2015, del Sector Ferroviario, de 29 de septiembre.
- ✓ Real Decreto 145/1989, de 20 de enero de 1989, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos.
- ✓ Real Decreto 130/2017, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Explosivos.
- ✓ Real Decreto 412/2001, de 20 de abril de 2001, por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.
- ✓ Real Decreto 2387/2004, Reglamento del Sector Ferroviario, de 30 de diciembre de 2004.

Se modifica la disposición adicional 11 por el Real Decreto 623/2014, de 18 de julio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.

- ✓ Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias.
- ✓ Real Decreto 2090/2008, de 22 de diciembre de 2008, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo parcial de la Ley 26/2007, de 23 de octubre de Responsabilidad Medioambiental.
- ✓ Real Decreto 100/2010, de 5 de febrero de 2010, por el que por el que se modifica el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.
- ✓ Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias.
- ✓ Real Decreto 623/2014, de 18 de julio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.
- ✓ Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre, por el que se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y se aprueba su Estatuto.
- ✓ Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.
- ✓ Orden FOM/897/2005, de 7 de abril de 2005, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria. Modificada por la Orden FOM/420/2014, de 7 de marzo.



- ✓ Orden FOM/898/2005, de 8 de abril de 2005, por la que se fijan las cuantías de los cánones ferroviarios establecidos en los artículos 74 y 75 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

Modificados los anejos II y V por la Orden Ministerial 3852/2007, de 20 de diciembre.

- ✓ Orden FOM/233/2006, de 31 de enero de 2006, por la que se regulan las condiciones para la homologación del material rodante y de los centros de mantenimiento y se fijan las cuantías de la tasa por certificación de dicho material.

SE DEROGA CON EFECTOS DESDE EL 16 DE JUNIO DE 2025 POR Orden TMA/404/2022, de 25 de abril, por la que se regulan aspectos del régimen de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de vehículos ferroviarios, se modifican los datos inscribibles en el Registro Especial Ferroviario del Reglamento del Sector Ferroviario, aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, y se establece un régimen transitorio de homologación para los centros de mantenimiento de material rodante distinto de vagones de mercancías regulado en la Orden FOM/233/2006, de 31 de enero.

- ✓ Orden FOM/2520/2006, del 27 de julio de 2006, por la que se determinan las condiciones para la obtención de títulos y habilitaciones que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad, así como el régimen de los centros de formación de dicho personal y de los de valoración de su aptitud psicofísica.
- ✓ Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre de 2010, 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.

Modificada por la Orden FOM/679/2015, de 9 de abril.

SE DEROGA, CON EFECTOS DESDE EL 16 DE JUNIO DE 2025, el título V, por Orden TMA/404/2022, de 25 de e abril, por la que se regulan aspectos del régimen de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de vehículos ferroviarios, se modifican los datos inscribibles en el Registro Especial Ferroviario del Reglamento del Sector Ferroviario, aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, y se establece un régimen transitorio de homologación para los centros de mantenimiento de material rodante distinto de vagones de mercancías regulado en la Orden FOM/233/2006, de 31 de enero

- ✓ Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias.
- ✓ Orden FOM/1630/2015, de 14 de julio, por la que se aprueba la «Instrucción ferroviaria de gálibos».
- ✓ Orden FOM/679/2015, de 9 de abril, por la que se modifica 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.
- ✓ Resolución de 6 de octubre de 2011, de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias, por la que se publica la nueva relación de números telefónicos a utilizar para la notificación de accidentes y otros datos de interés en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril.



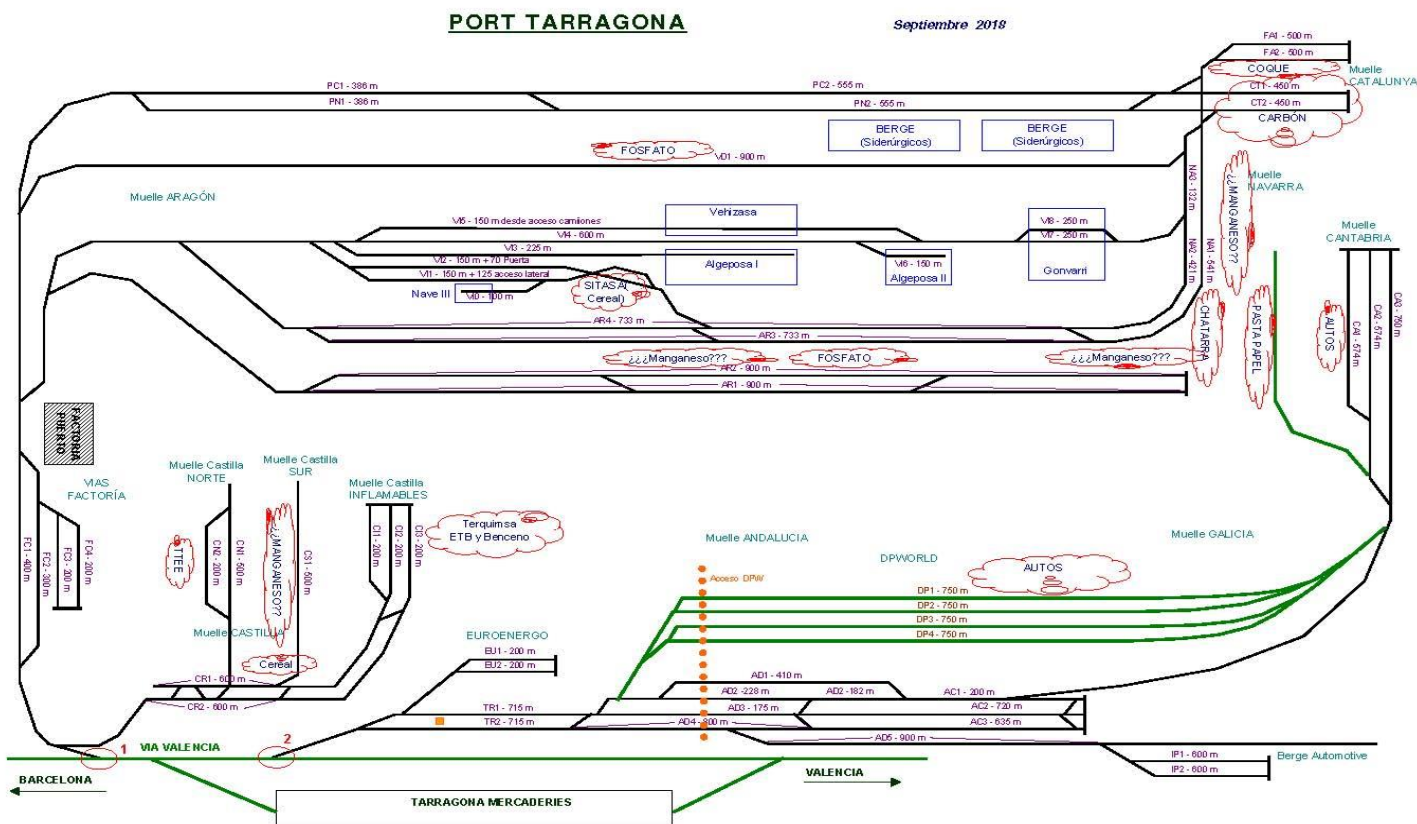
- ✓ Recomendación técnica 1/2014 de la Dirección General de Ferrocarriles al personal de conducción y centros de formación relacionadas con la verificación de la radiotelefonía
- ✓ Recomendación técnica 2/2014 de la Dirección General de Ferrocarriles sobre pautas para evitar el deterioro de ejes montados del material rodante durante su explotación y mantenimiento
- ✓ Recomendación técnica 3/2014 de la Dirección General de Ferrocarriles en relación con la identificación de defectos y averías en el material rodante y su posterior actuación
- ✓ Recomendación técnica 4/2014 de la Dirección General de Ferrocarriles sobre actuación del personal de circulación y conducción en casos de rebases de señales con orden de comprobación de los aparatos de vía
- ✓ Recomendación técnica 5/2014 de la Dirección General de Ferrocarriles sobre el uso adecuado de dispositivos de comunicación y dispositivos electrónicos durante la conducción de trenes y maniobras
- ✓ Recomendación técnica 6/2014 de la Dirección General de Ferrocarriles sobre procedimientos de verificación en el inicio y finalización de los servicios ferroviarios
- ✓ Recomendación técnica 7/2014 de la Dirección General de Ferrocarriles sobre procedimientos de control de los tiempos máximos de conducción
- ✓ Recomendación técnica 1/2015 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre los procesos previos a la puesta en servicio de nuevas líneas o el inicio de la explotación de nuevos tipos de servicios.
- ✓ Recomendación técnica 2/2015 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre formación al personal de conducción en condiciones de anomalías o situaciones degradadas relacionadas con el material rodante.
- ✓ Real Decreto 623/2014, de 18 de julio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.
- ✓ Procedimiento para la investigación técnica de accidentes ferroviarios de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, de junio de 2015.
- ✓ Resolución 759 de 23 de diciembre de 2015, de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, por la que se establecen los itinerarios formativos básicos y la carga lectiva mínima de los programas formativos para las habilitaciones de personal ferroviario, a impartir en los centros homologados de formación de personal ferroviario.
- ✓ Recomendación técnica 1/2016 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre criterios para la implantación en los sistemas de gestión de la seguridad del reglamento de circulación ferroviaria y la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema "explotación y gestión del tráfico".
- ✓ Recomendación técnica 2/2016 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre criterios para la elaboración de programas formativos para personal de conducción.
- ✓ Convenio marco entre Puertos del Estado y Adif, de 30 de diciembre de 2005.
- ✓ Convenio entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Puertos del Estado y la APT, de 24 de octubre de 2011, de conexión de las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Tarragona con la Red Ferroviaria de Interés General.



- ✓ Reglamento de Servicio y Policía de las zonas de servicio de los puertos incluidos en el ámbito de actuación del Puerto de Tarragona y sus modificaciones o norma que lo sustituya.
- ✓ Libros de Normas de Circulación Ferroviaria del Puerto (LNCFP).
- ✓ Consigna de la APT de “Acceso y regulación de las operaciones en la red ferroviaria interior del Puerto de Tarragona” (C-001).
- ✓ Consigna de la APT de “Regulación de los Transportes Excepcionales” (C-002).
- ✓ Consigna de la APT de “Comunicación de tren dispuesto para circular” (C-003).
- ✓ Consigna de la APT de “Transmisión de información a las EE.FF.” (C-004).
- ✓ Consigna CO nº16/16, de fecha 20 de diciembre de 2016, “Regula la conexión a la RFIG de la Autoridad Portuaria de Tarragona, en la Estación de Tarragona” de la Subdirección de Operaciones Noreste de Adif, o aquella que la sustituya.
- ✓ Plan de Autoprotección del Puerto de Tarragona (PAU).
- ✓ Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona (PCFPT).



ANEXO C. ESQUEMA DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE TARRAGONA



Fecha: diciembre 2022

Revisión 6

Página 61 de 63

CSV : GEN-11d5-3909-d605-e056-9fa0-0fad-6bc4-1d92

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : RAMON IGNACIO GARCIA RODRIGUEZ | FECHA : 16/01/2023 12:51 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-11d5-3909-d605-e056-9fa0-0fad-6bc4-1d92 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront...>



ANEXO D. PLANO DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE TARRAGONA



Fecha: diciembre 2022

Revisión 6

Página 62 de 63

CSV : GEN-11d5-3909-d605-e056-9fa0-0fad-6bc4-1d92

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : RAMON IGNACIO GARCIA RODRIGUEZ | FECHA : 16/01/2023 12:51 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-11d5-3909-d605-e056-9fa0-0fad-6bc4-1d92 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront>



ANEXO E. PLANO DE LAS INTERSECCIONES ESPECIALES DEL PUERTO DE TARRAGONA



Fecha: diciembre 2022

Revisión 6

Página 63 de 63

CSV : GEN-11d5-3909-d605-e056-9fa0-0fad-6bc4-1d92

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : RAMON IGNACIO GARCIA RODRIGUEZ | FECHA : 16/01/2023 12:51 | Sin acción específica

Código seguro de Verificación : GEN-11d5-3909-d605-e056-9fa0-0fad-6bc4-1d92 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront...>

