



Fecha: Junio 2016

Tipo de documento: INFORME

Nº de referencia:

Información sobre la red ferroviaria del Puerto de Santander

Con incorporación de los cambios indicados por PdeE (21102016)

Información sobre la red ferroviaria del Puerto de Santander

Fecha: Junio 2016

Tipo de documento: INFORME

Nº de referencia:

Datos de estado: Borrador Final **Versión nº: 2**

Redactor:	Fecha	Firma
Juan Antonio García Avellán		
Supervisado:		
Alberto Rodríguez Solórzano		
Aprobación técnica:		
Cristina López Arias		

Grupo de trabajo:	Colaboradores:
Eduardo Ansorena Maria Cuesta Sainz	INECO
Fotografías:	Ilustraciones:
Otros:	

INFORMACIÓN SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE SANTANDER

ÍNDICE:

CAPITULO I: INFORMACIÓN GENERAL.....	10
1.1. ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO	10
1.2. INTRODUCCIÓN	10
1.3. OBJETIVOS Y ÁMBITO DE APLICACIÓN.....	10
1.3.1. ÁMBITO DE APLICACIÓN: RED GESTIONADA POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER	11
1.4. DETERMINACION DEL MARCO JURIDICO APLICABLE.....	12
1.5. ESTATUS JURÍDICO: DERECHOS Y OBLIGACIONES.....	12
1.5.1. SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN.....	12
1.5.2. RECLAMACIONES	13
1.6. ELABORACIÓN, APROBACIÓN Y PERÍODO DE VIGENCIA.....	13
1.7. PUBLICACIÓN, DISTRIBUCIÓN Y ACTUALIZACIÓN.....	13
1.8. DIRECTORIO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA. CONTACTOS Y PROCEDIMIENTOS.....	14
1.9. GLOSARIO DE TERMINOS ESPECÍFICOS	15
CAPITULO II: CONDICIONES GENERALES DE ACCESO A LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE SANTANDER.....	16
2.1. CONDICIONES GENERALES DE ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA DEL PUERTO.....	16
2.2. CONDICIONES DE SEGURIDAD.....	17

2.2.1. CERTIFICADO DE SEGURIDAD.....	17
2.2.2. RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS.....	17
2.3. CONDICIONES GENERALES COMERCIALES.....	18
2.3.1. CONVENIOS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS.....	18
CAPITULO III: DESCRIPCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA DEL PUERTO DE SANTANDER.....	19
3.1. ÁMBITO GEOGRÁFICO DE LA RED, LÍNEAS Y ELEMENTOS FUNCIONALES.....	19
3.2. DESCRIPCIÓN Y CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LA RED FERROVIARIA GESTIONADA POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER.....	20
3.2.1. ACCESOS FERROVIARIOS.....	30
3.2.1.1. Líneas y puntos de conexión con la red de ancho ibérico y ancho métrico.....	30
3.2.1.2. Áreas de acceso a la red ferroviaria del Puerto de Santander.....	31
3.2.2. INTERSECCIONES ESPECIALES.....	32
3.2.3. PRESTACIONES DE LA RED.....	32
3.2.3.1. Gálibo.....	32
3.2.3.2. Ancho de vía.....	34
3.2.3.3. Velocidad admisible.....	34
3.2.3.4. Longitud máxima de los trenes.....	34
3.2.3.5. Carga por eje.....	36
3.2.3.6. Rampas características.....	36
3.2.3.7. Radio mínimo de curva.....	37
3.2.3.8. Energía disponible	37
3.2.4. INSTALACIONES TÉCNICAS Y LOGÍSTICAS DE MERCANCÍAS: TERMINALES.....	37
3.3. OTRAS INSTALACIONES.....	42
3.4. RESTRICCIONES DE TRÁFICO.....	42
3.4.1. DISPONIBILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA.....	45
3.5. RÉGIMEN DE CIRCULACIÓN	45

3.6. CAPACIDAD ESTIMADA DE LA INFRAESTRUCTURA.....	45
3.7. OCUPACIÓN ACTUAL DE LA INFRAESTRUCTURA Y NIVEL DE CONGESTIÓN.....	45
3.8. PLANIFICACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA EN EL PUERTO DE SANTANDER.....	46
CAPITULO IV: ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD.....	47
4.1. DESCRIPCIÓN DEL PROCESO.....	47
4.2. REQUISITOS QUE DEBEN CUMPLIR LOS CANDIDATOS.....	48
4.2.1. TIPOS DE CANDIDATOS Y REQUISITOS.....	48
4.2.2. SOLICITUDES DE SURCOS.....	49
4.2.3. CONTROL DE USO DE SURCOS.....	49
4.3. PLAZOS EN LA TRAMITACIÓN.....	49
4.4. CRITERIOS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA ELABORACIÓN DEL PROYECTO DE HORARIO DE SERVICIO Y COORDINACIÓN ENTRE LOS CANDIDATOS Y EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS.....	50
4.5. PROCEDIMIENTO DE REAJUSTE Y REASIGNACIÓN DE CAPACIDAD ADJUDICADA.....	50
4.6 CRITERIOS APLICABLES.....	51
4.6.1. PROCEDIMIENTO DE ADJUDICACIÓN.....	51
4.6.2. PROCEDIMIENTO DE COORDINACIÓN DE SOLICITUDES.....	52
4.6.3 DECLARACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA COMO CONGESTIONADA.....	52
4.7. RESTRICCIONES DE USO DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA. . .	52
4.7.1. TRANSPORTES EXCEPCIONALES.....	53
4.7.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.....	53
4.8. PERTURBACIONES Y CONTROL EN EL TRÁFICO.....	54

4.8.1. CRITERIOS PARA EL CONTROL DEL TRÁFICO.....	54
4.8.2. NORMAS APLICABLES.....	54
4.8.3. MEDIDAS A ADOPTAR RESPECTO A LAS PERTURBACIONES EN EL TRÁFICO...55	
4.9. RECLAMACIONES ANTE LA COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y COMPETENCIA.....	55
4.10. MEDIDAS PARA FAVORECER EL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES IMPUESTAS A LAS EMPRESAS FERROVIARIAS.....	56
CAPITULO V: SERVICIOS FERROVIARIOS DEL PUERTO DE SANTANDER (BÁSICOS MÍNIMOS, COMPLEMENTARIOS Y AUXILIARES).....	57
5.1. SERVICIOS DE ACCESO A LA RED GESTIONADA POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER.....	58
5.2. SERVICIOS BÁSICOS MÍNIMOS, COMPLEMENTARIOS Y AUXILIARES	59
CAPITULO VI: RÉGIMEN ECONÓMICO Y TRIBUTARIO.....	61
6.1. INFORMACIÓN SOBRE CÁNONES Y DEMÁS TASAS EXISTENTES.....	61
6.2. TARIFAS APLICABLES POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS POR EL ADMINISTRADOR DE LA INFRAESTRUCTURA.....	61
ANEJO 1: FUNCIONES Y COMPETENCIAS ASIGNADAS A LOS PRINCIPALES AGENTES DEL SECTOR FERROVIARIO	62
ANEJO 2: MARCO JURÍDICO DE APLICACIÓN.....	64
ANEJO 3: GLOSARIO DE TÉRMINOS ESPECÍFICOS.....	68
ANEJO 4: MODELO DE SOLICITUD DE CAPACIDAD.....	73
ANEJO 5: ACUERDO COMERCIAL Y PRIMER PROTOCOLO ENTRE ADIF Y LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER PARA LA GESTIÓN DE LAS OPERACIONES EN LA RED FERROVIARIA EN EL INTERIOR DEL PUERTO DE SANTANDER.....	76

CAPITULO I: INFORMACIÓN GENERAL

1.1. ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO

Con fecha 4 de abril de 2013 la Autoridad Portuaria de Santander suscribió el *“Convenio de Conexión de las Infraestructuras Ferroviarias del Puerto de Interés General Santander con la Red de Interés General administrada por la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias”*. Conforme a lo dispuesto por la cláusula 9 de dicho Convenio, la Autoridad Portuaria de Santander se compromete a elaborar, actualizar, aprobar y publicar un documento de información sobre la red ferroviaria existente en el Puerto de Santander, donde expondrá las características de las infraestructuras ferroviarias que formen parte de la misma e informará de sus condiciones de acceso.

De acuerdo con la Orden Ministerial FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, este documento se estructura en los siguientes capítulos:

- I. INFORMACIÓN GENERAL
- II. CONDICIONES GENERALES DE ACCESO A LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE SANTANDER
- III. DESCRIPCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA DEL PUERTO DE SANTANDER
- IV. ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD
- V. SERVICIOS FERROVIARIOS DEL PUERTO DE SANTANDER
- VI. RÉGIMEN ECONÓMICO Y TRIBUTARIO

Los compromisos asumidos y las medidas adoptadas para garantizar un trato adecuado a las solicitudes de capacidad, señalados en el apartado 3 del artículo 4 de la Orden Ministerial FOM/897/2005, se describen en el capítulo IV (apartados 4.1, 4.4, 4.6 y 4.10).

Asimismo, la posibilidad que tienen los candidatos de acudir al Comité de Regulación Ferroviaria si se consideran perjudicados por cualquier actuación, indicada en el apartado 4 del artículo 4 de la Orden Ministerial FOM/897/2005, se recoge en el capítulo IV (apartado 4.9).

1.2. INTRODUCCIÓN

El régimen jurídico establecido desde la aprobación y entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario bascula en torno a la separación de las actividades de explotación de los servicios de transporte ferroviario y de administración de la infraestructura.

Las funciones y competencias correspondientes se desarrollan en el Anejo 1.

1.3. OBJETIVOS Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

El presente documento “Información sobre la Red Ferroviaria del Puerto de Santander”, en adelante (IRFPS), expone las características de la infraestructura ferroviaria en la zona de servicio del puerto. Dicha infraestructura se pone a disposición de las Empresas Ferroviarias



(en adelante EEFF) y demás Candidatos para la prestación de servicios de transporte ferroviario en el puerto. También se define la línea de conexión entre las instalaciones ferro portuarias y la Red Ferroviaria de Interés General (en adelante RFIG).

Por último, se informa sobre las condiciones de acceso a la red y los principios de tarificación aplicables por la prestación de los diferentes servicios ferroviarios a las EEFF y expone las normas, procedimientos, plazos y criterios que rigen para la adjudicación de capacidad.

1.3.1. ÁMBITO DE APLICACIÓN: RED GESTIONADA POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER

La red gestionada por la Autoridad Portuaria de Santander (en adelante APS) comprende las infraestructuras ferroviarias en la zona de servicio del Puerto de Santander, cuya administración se le encomienda a la Autoridad Portuaria de Santander, (en adelante APS), en los términos previstos por la Ley del Sector Ferroviario.

La RFIG se compone de infraestructuras de ancho ibérico y métrico que vertebran la zona de servicio portuaria. En la actualidad y conforme a la Consigna CO, que figura como anexo 3 del convenio de conexión entre la RFIG y la RFIGS, el punto de conexión funcional que delimita el ámbito de actuación del Jefe de circulación de Muriedas y del autorizado responsable de circulación del Puerto de Santander se encuentra a 1200 m. de la señal M4 de la estación de Muriedas, debajo del puente de la autovía S-10 y se corresponde con el límite de la zona de servicio del puerto de titularidad de la APS.

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

El punto de conexión físico que delimita la titularidad de las infraestructuras ferroviarias coincide con el punto de conexión funcional.

CONEXIÓN CON RFIG ANCHO IBÉRICO

LINEA DE CONEXIÓN: desde la señal M4, pk. 509/784 en la Estación de Muriedas, hasta el punto de conexión funcional en el límite de la zona de servicio del puerto.

PUNTO DE CONEXIÓN FUNCIONAL: a 1.200 m. de la señal M4, bajo el puente de la autovía S-10.

PUNTO DE CONEXIÓN FÍSICO: a 1.200 m. de la señal M4 bajo el puente de la autovía S-10.

CONEXIÓN CON RFIG ANCHO MÉTRICO

LINEA DE CONEXIÓN: desde la señal S2/3A, pk 0/982 en la estación de Maliaño, hasta el punto de conexión funcional en límite de la zona de servicio del Puerto.

PUNTO DE CONEXIÓN FUNCIONAL: a 1700 metros de la señal S2/3A, bajo el puente de la autovía S-10.

PUNTO DE CONEXIÓN FÍSICO: a 1700 metros de la señal S2/3A, bajo el puente de la autovía S-10.

LONGITUD DE LAS REDES GESTIONADAS POR LA APS

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

1.4. DETERMINACION DEL MARCO JURIDICO APLICABLE

El marco jurídico aplicable se desarrolla en el Anejo 2.

1.5. ESTATUS JURÍDICO: DERECHOS Y OBLIGACIONES

La Información sobre la Red del Puerto de Santander tendrá carácter vinculante para las EEFF y otros Candidatos que quieran acceder a las infraestructuras ferroviarias de la zona de servicio del puerto para la prestación de servicios de transporte ferroviario, así como para la Autoridad Portuaria de Santander, en cuanto a los derechos y deberes que de ella se deriven.

1.5.1. SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN

En materia de seguridad y en relación con la circulación ferroviaria y normativa al respecto, la información contenida en este documento se considera únicamente a título informativo, siendo de aplicación en cualquier caso lo establecido en el Reglamento de Circulación Ferroviaria específico del Puerto de Santander. Para todo aquello que no esté expresamente



determinado en el citado reglamento, se estará a lo dispuesto en el Reglamento [General de Circulación \(RGC\)](#) – Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF) a partir del 17 de enero de 2017 - y demás normativa vigente.

1.5.2. RECLAMACIONES

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) Comité de Regulación Ferroviaria resolverá con carácter vinculante los conflictos que pudieran surgir entre las EEFF o los Candidatos y ADIF, en relación con la declaración sobre la red, el procedimiento de adjudicación de capacidad y el otorgamiento y uso del certificado de seguridad, lo que se pondrá en conocimiento de la APS. Del mismo modo, la citada Comisión ejercerá las competencias propias de la Administración General del Estado en cuanto a la interpretación de las cláusulas para la obtención de licencias y autorizaciones para la prestación de servicios.

Para aquellos conflictos que pudieran surgir entre las EEFF y Candidatos y la APS, respecto a la cuantía, estructura y aplicación de las tarifas exigibles por la prestación de servicios, o los niveles de prestación de los mismos, se acudirá a la CNMC, que podrá solicitar la intervención del Ministerio de Fomento para la inspección técnica de los servicios, instalaciones y actuaciones de las empresas del sector ferroviario.

1.6. ELABORACIÓN, APROBACIÓN Y PERÍODO DE VIGENCIA

Según establece la cláusula novena del Convenio de Conexión suscrito entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Santander, la citada Autoridad Portuaria se compromete a elaborar, actualizar, aprobar y publicar el presente documento.

Con carácter previo a su aprobación, será remitido a Puertos del Estado para que, en el plazo máximo de 2 meses, realice las observaciones que considere oportunas. Transcurrido dicho plazo, la Autoridad Portuaria de Santander aprobará la presente Información de la Red Ferroviaria del Puerto de Santander, que entrará en vigor 15 días después de la fecha de aprobación.

La IRFPS será válida hasta que sea publicada alguna modificación, que entrará en vigor a partir de su publicación y se dará a conocer a las empresas ferroviarias que tengan capacidad adjudicada en el Puerto.

1.7. PUBLICACIÓN, DISTRIBUCIÓN Y ACTUALIZACIÓN

Las modificaciones que se produzcan en la IRFPS deberán ser publicadas de la misma forma que el presente documento, en el plazo máximo de diez días desde que se adopten y quince días antes de la fecha en que surtirán efecto.

Estas modificaciones, salvo circunstancias acreditadas o bajo el consentimiento de los adjudicatarios afectados, no podrán suponer limitaciones o restricciones de la capacidad y deberán ser comunicadas a las empresas adjudicatarias de capacidad afectadas con la suficiente antelación para que hagan las alegaciones oportunas si así lo considerasen.

Para el conocimiento de las Empresas Ferroviarias y demás Candidatos, el presente documento de información sobre la red estará disponible en la página web del Puerto de Santander, www.puertasantander.es

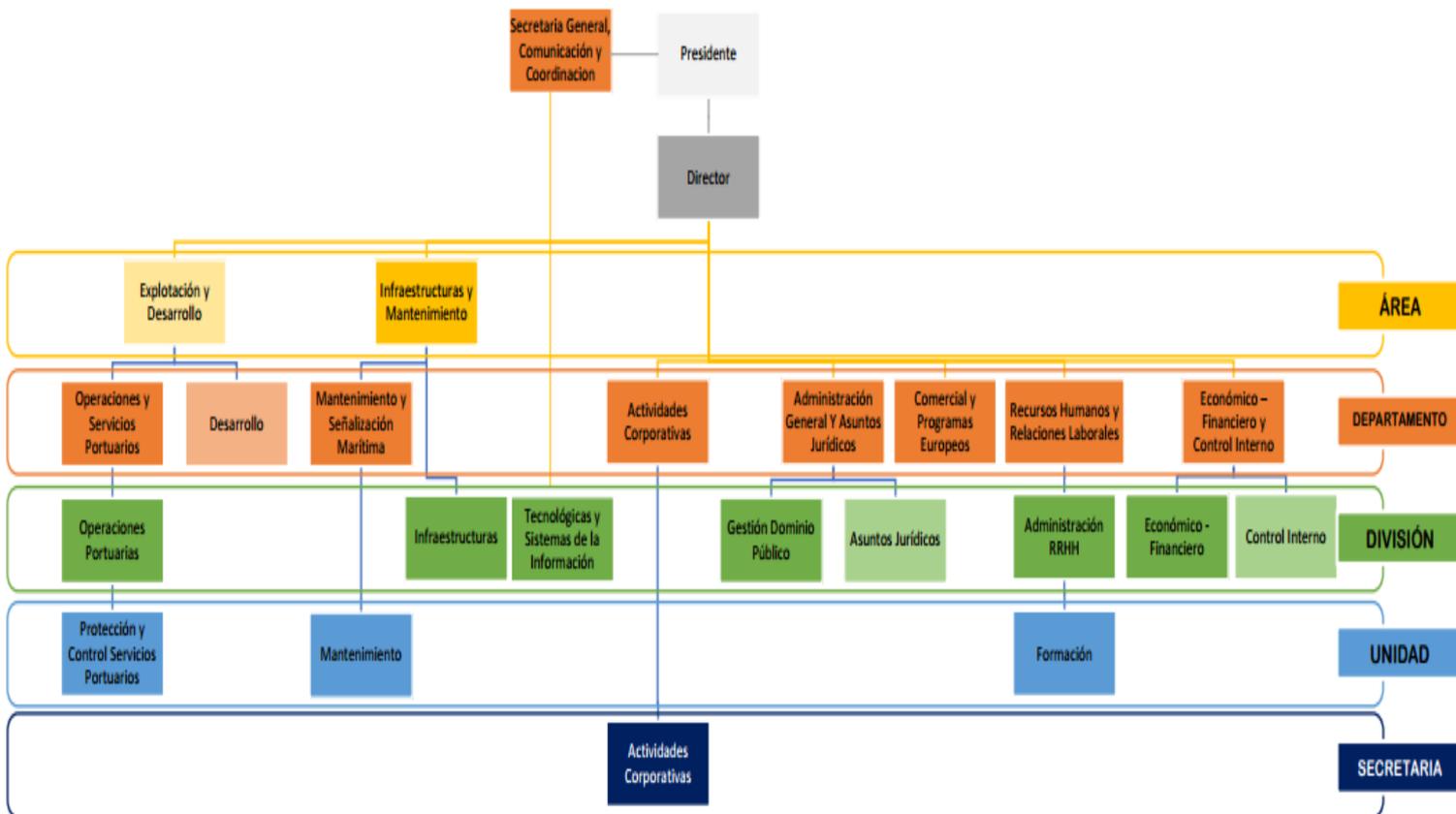
1.8. DIRECTORIO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA. CONTACTOS Y PROCEDIMIENTOS

El Departamento de Operaciones y Servicios Portuarios de la Autoridad Portuaria de Santander es la que se relaciona con las Empresas Ferroviarias y resto de Candidatos, en relación con la seguridad y explotación ferro-portuaria, de manera que las funciones ferroviarias en la estructura de la Autoridad Portuaria se desarrollarían en el marco del organigrama vigente en cada momento en la APS, y que a la fecha de este documento se muestra en la página siguiente.

Las Empresas Ferroviarias y resto de Candidatos a la adjudicación de capacidad de la infraestructura ferroviaria del Puerto de Santander deben dirigirse a la Dirección de la Autoridad Portuaria de Santander

1.9. GLOSARIO DE TERMINOS ESPECÍFICOS

La relación de términos se desarrolla en el Anejo 3 de este documento.



CAPITULO II: CONDICIONES GENERALES DE ACCESO A LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE SANTANDER

2.1. CONDICIONES GENERALES DE ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA DEL PUERTO

Con arreglo a lo previsto en el Artículo 49.7 de la Ley del Sector Ferroviario (LSF), pueden acceder a la Red Ferroviaria del Puerto de Santander incluida en la RFIG, en las condiciones que la ley determina, las Empresas Ferroviarias con licencia o título habilitante en vigor, emitida por el Ministerio de Fomento o por la autoridad competente de otro Estado Miembro de la Unión Europea, para realizar servicios ferroviarios de mercancías (Art. 49 del Reglamento del Sector Ferroviario).

Se considera que las EEFF son aquellas entidades titulares de una Licencia de Empresa Ferroviaria, cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril, acorde a lo estipulado en la LSF, debiendo ser dicha empresa la que aporte la tracción. Se incluyen también en este concepto las empresas que aportan exclusivamente tracción.



Tractor de maniobras de ADIF

Las EEFF y demás Candidatos que deseen operar en la Red que gestiona la Autoridad Portuaria de Santander deberán estar inscritos en el Registro Especial Ferroviario (Art. 61 de la LSF y Art. 129 del RSF), dependiente del Ministerio de Fomento.

Cualquier empresa ferroviaria que desee acceder al mercado del transporte ferroviario y a la red ferroviaria del Puerto de Santander, debe cumplir lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario (LSF) y en su normativa de desarrollo. Entre las condiciones más importantes a cumplir destacan:

- La posesión de Licencia de Empresa Ferroviaria o Título Habilitante para otros Candidatos distintos de EEFF
- La obtención del Certificado de Seguridad



- La Adjudicación de la Capacidad de la Infraestructura necesaria

La licencia de EF o habilitación necesaria será otorgada por el Ministerio de Fomento.

Las EEFF que estén en posesión de una licencia y quieran acceder a la red ferroviaria gestionada por la APS, deberán solicitar la correspondiente capacidad a ADIF para la línea de conexión del Puerto, de acuerdo al procedimiento establecido en la Orden FOM/897/2005.

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

No obstante, aquellos Candidatos y EEFF que deseen prestar servicio ferroviario de mercancías en el Puerto de Santander deberán comunicarlo a la APS. La coordinación entre la APS y ADIF está especificada en el convenio de conexión entre la RFIG gestionada por ADIF y la RFPS gestionada por la APS, firmado por ambas partes.

2.2. CONDICIONES DE SEGURIDAD

2.2.1. CERTIFICADO DE SEGURIDAD

Las EEFF en posesión de la licencia de EF que deseen prestar servicios de transporte ferroviario en el Puerto de Santander deberán obtener previamente el Certificado de Seguridad.

El otorgamiento, renovación, modificación y revocación de los certificados de seguridad de las empresas ferroviarias es competencia de la [Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria](#), según lo dispuesto en [el Real Decreto 1072/2014 de 19 de diciembre](#).

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 implantado por la EF, las habilitaciones exigidas al personal de conducción y al material rodante y cuantas condiciones aparezcan recogidas en el RD 810/2007, de 22 de junio, modificado por los Reales Decretos 918/2010, de 16 de julio y 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento sobre Seguridad en la Circulación de la RFIG.

2.2.2. RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS

De acuerdo al Artículo 53 de la LSF, la Entidad solicitante de una licencia deberá tener suficientemente garantizada la Responsabilidad Civil en la que pueda incurrir, en particular, la derivada de los daños causados a la carga y a terceros. Igualmente, esa garantía cubrirá la responsabilidad derivada de daños a las infraestructuras ferroviarias.

Por otra parte, el Reglamento del Sector Ferroviario establece en su Artículo 63 el importe y las condiciones de cobertura de Responsabilidad Civil, en función de la naturaleza de los servicios que se vayan a prestar.

Del mismo modo, de conformidad con lo dispuesto en el Art.91 del Reglamento del Sector Ferroviario, los cargadores y destinatarios de las mercancías que se ocupen de efectuar la entrega o recogida de las mismas en una terminal ferroviaria, deberán estar autorizados para poder entrar en dicha terminal con los vehículos apropiados, siendo preciso siempre que esté cubierta por el correspondiente seguro, la Responsabilidad Civil en la que puedan incurrir por los daños y perjuicios que pudieran causar.

2.3. CONDICIONES GENERALES COMERCIALES

2.3.1. CONVENIOS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS

La Autoridad Portuaria de Santander firmó el 1 de Enero de 2010 un **Acuerdo de Prestación de Servicios con ADIF** para la gestión de las operaciones ferroviarias en la red del Puerto. Este acuerdo ha sido renovado desde entonces con carácter anual. En él se encomienda a ADIF la ejecución de las siguientes actividades:

- Coordinación de las operaciones de circulación sobre la línea de conexión del Puerto en ancho ibérico para garantizar la entrada y salida de trenes desde y/o hacia la Red Ferroviaria del Puerto de Santander.
- La gestión de los sistemas de control, seguridad y circulación del tráfico ferroviario que se produzca en la RFPS y su línea de conexión en ancho ibérico.
- Colaboración en materia de seguridad con el responsable de seguridad en la circulación de la APS.

La cuantía de los cargos por estos servicios está determinada en dicho acuerdo y en el capítulo VI de este documento. En cualquier caso, y de manera general, la prestación de servicios se realizará en base a los precios y condiciones convenidos con las EEFF y Candidatos Habilitados.



La prestación de servicios ferroviarios en la red de ancho métrico del Puerto de Santander se rige por el **Convenio de colaboración entre la APS y RAM** de fecha 2 de diciembre de 2009.

La coordinación de las circulaciones en vías de doble ancho la realiza ADIF en base al Convenio vigente entre ADIF y la APS, siguiendo criterios de equitativa operatividad, de modo que no se interfieran en sus operaciones.

CAPITULO III: DESCRIPCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA DEL PUERTO DE SANTANDER

En este capítulo se describen las principales características de la RFPS en la zona de servicio del Puerto de Santander que, de conformidad al Artículo 39 de la Ley del Sector Ferroviario, administra la Autoridad Portuaria de Santander.

3.1. ÁMBITO GEOGRÁFICO DE LA RED, LÍNEAS Y ELEMENTOS FUNCIONALES

El Puerto de Santander se encuentra ubicado en las coordenadas geográficas 3° 48' longitud Oeste y 43° 27' latitud Norte, en un enclave estratégico para el comercio con la Europa atlántica y el resto del mundo.



La red ferroviaria gestionada por la APS incluye las infraestructuras ferroviarias de la zona de servicio del Puerto de Santander y está compuesta por líneas de dos anchos de vía, ancho

ibérico (1,668 m) y ancho métrico (1,000 m), que dan acceso a los muelles comerciales. Algunos tramos cuentan con doble ancho en secciones de línea de tres o cuatro carriles.

3.2. DESCRIPCIÓN Y CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LA RED FERROVIARIA GESTIONADA POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER

Actualmente la RFPS consta aproximadamente de 32 km de longitud de vía no electrificada, que da acceso a las terminales ferroviarias de la zona de servicio del Puerto de Santander.

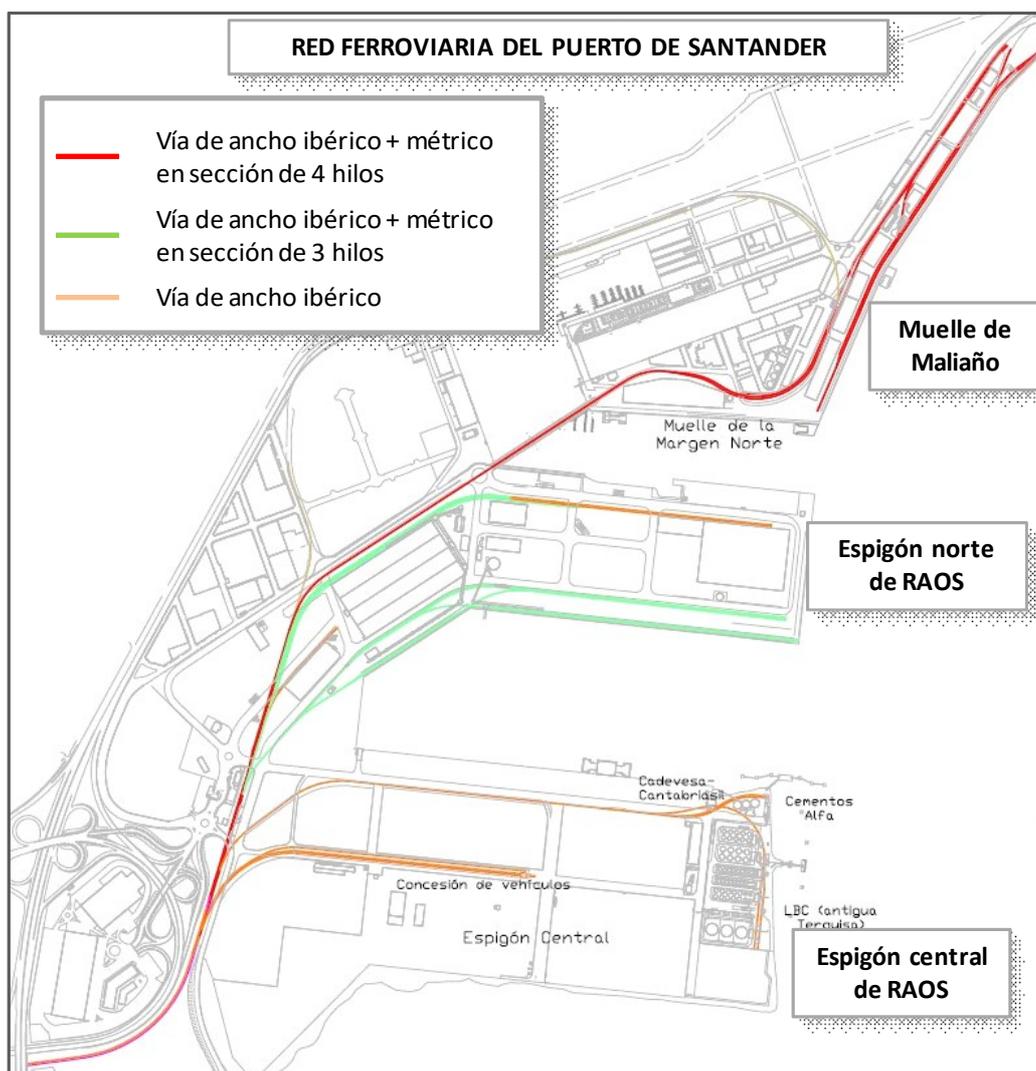
Las características de las instalaciones ferroviarias del Puerto de Santander se recogen en el cuadro siguiente.



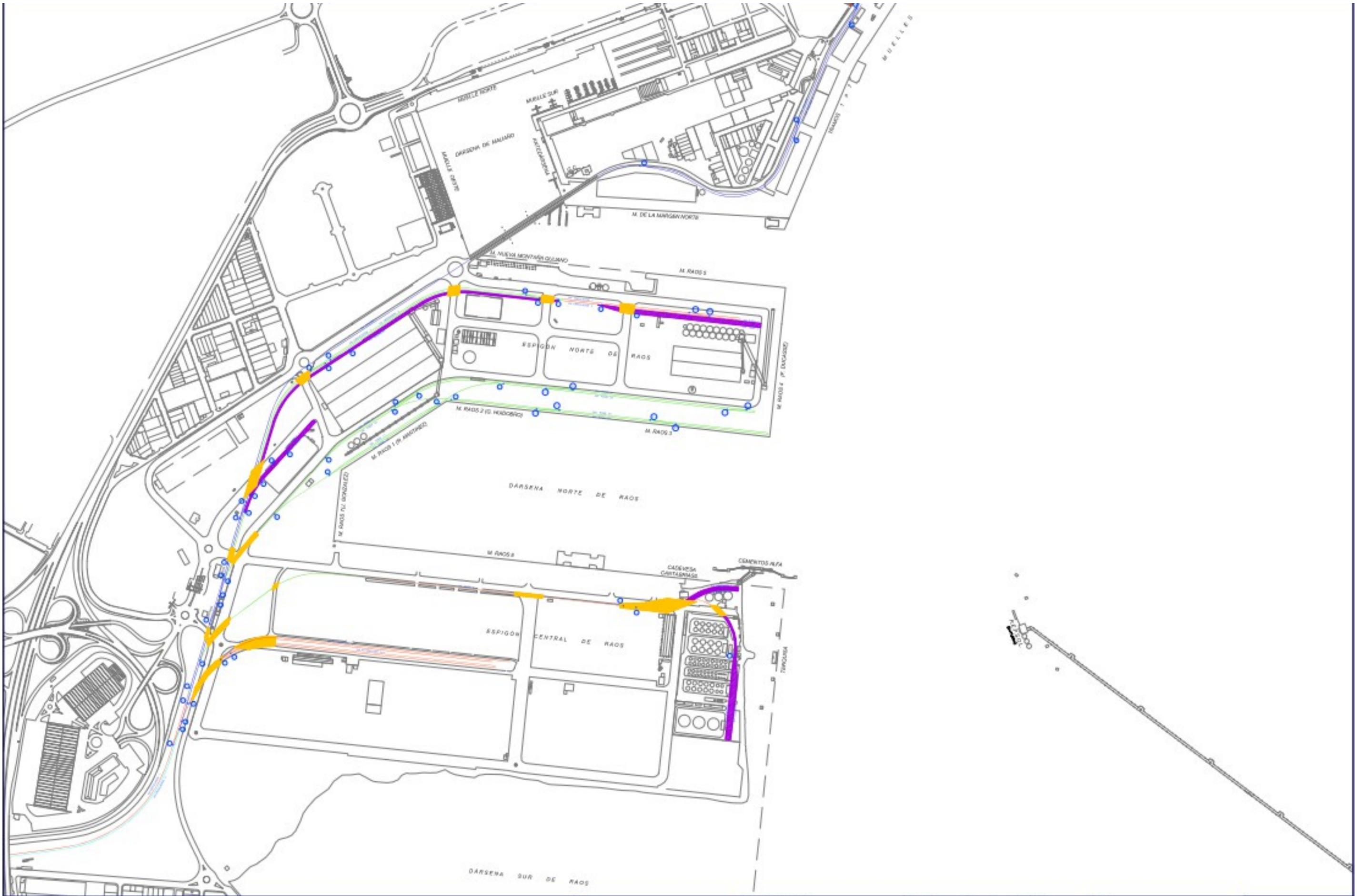
ZONA	DENOMINACIÓN DE VÍAS	TRAMO	LONGITUD (metros).	ANCHO DE VÍA	SERVICIO
Muelles Maliaño	Maliaño	desvío 13 - desvío 18	1448	4 hilos	Muelles públicos. Mercancía general
	Maliaño 1	desvío 18 – topera	800		
	Maliaño 2	desvío 18 – topera	813		
Espigón Norte (zona norte)	Agro 1	desvío 17.9 - topera	378	ibérico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

ZONA	DENOMINACIÓN DE VÍAS	TRAMO	LONGITUD (metros)	ANCHO DE VÍA	SERVICIO
Vías de circulación	Circulación 1	Acceso - desvío 5	652	ibérico	Espigón Central
		desvío 5 - hasta cambio a 3 hilos	562	4 hilos	Espigón Norte (norte)
		cambio a 3 hilos - cambio a ibérico	917	3 hilos	
		cambio a ibérico - topera	424	ibérico	
	Circulación 2	acceso - desvío 2	557	métrico	Espigón Central
		desvío 2 - cambio a 3 hilos	418	4 hilos	
		cambio a 3 hilos - cambio a ibérico	1157	3 hilos	Espigón Norte (norte)
		cambio ibérico - topera	424	ibérico	

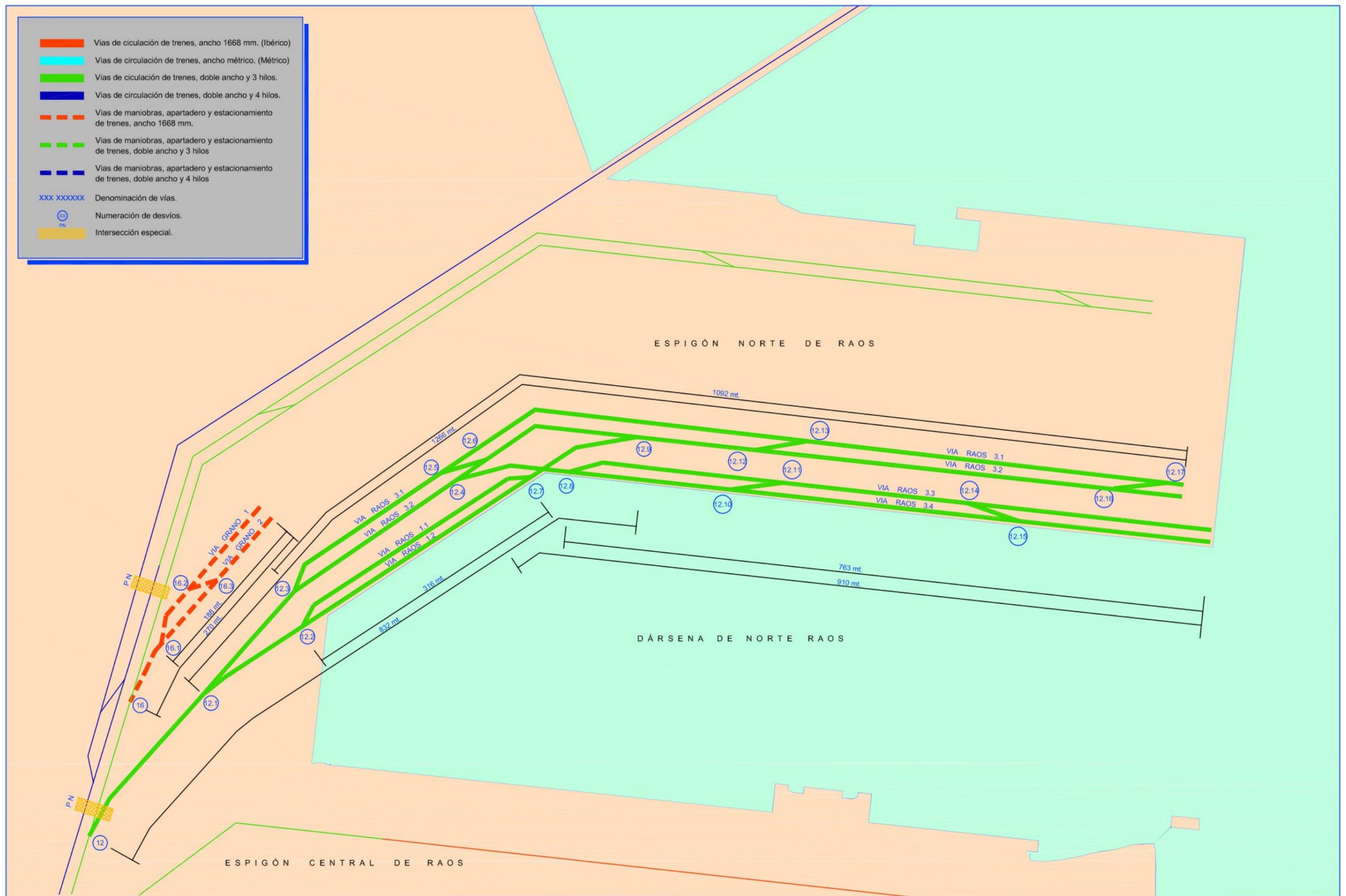
A continuación se incluye un esquema de la red ferroviaria del Puerto de Santander y seguidamente, con mayor detalle, las instalaciones de los diversos muelles.



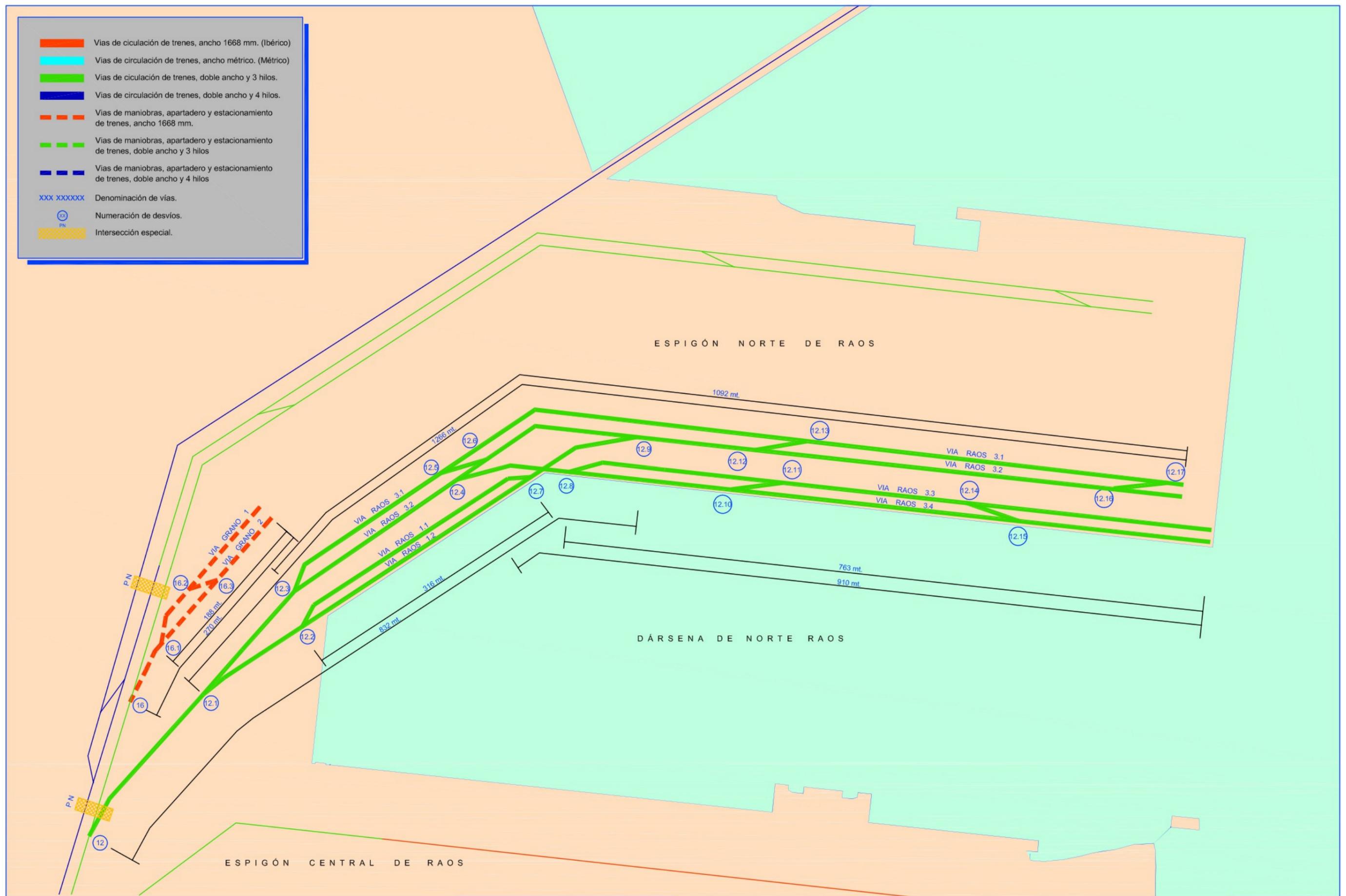


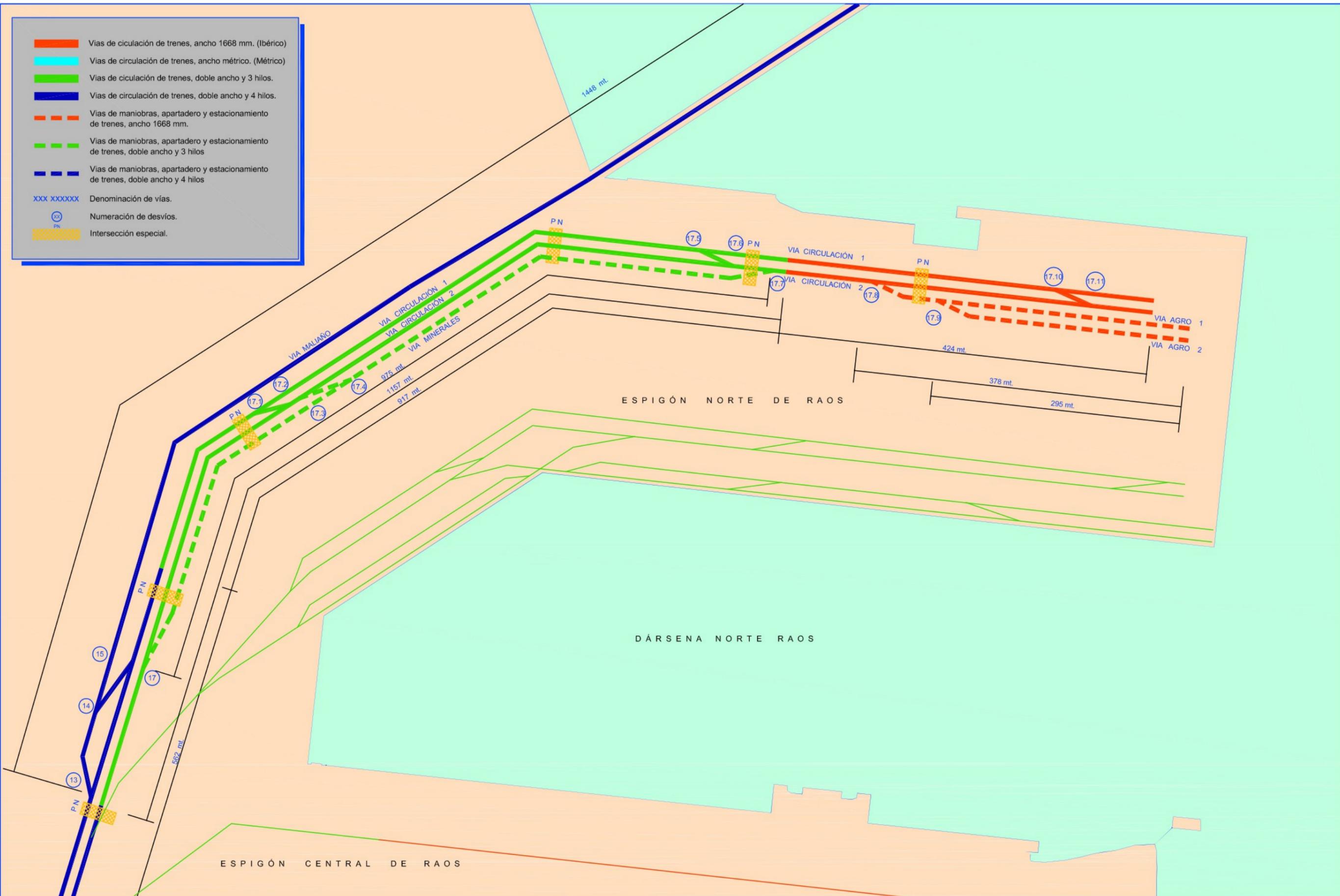


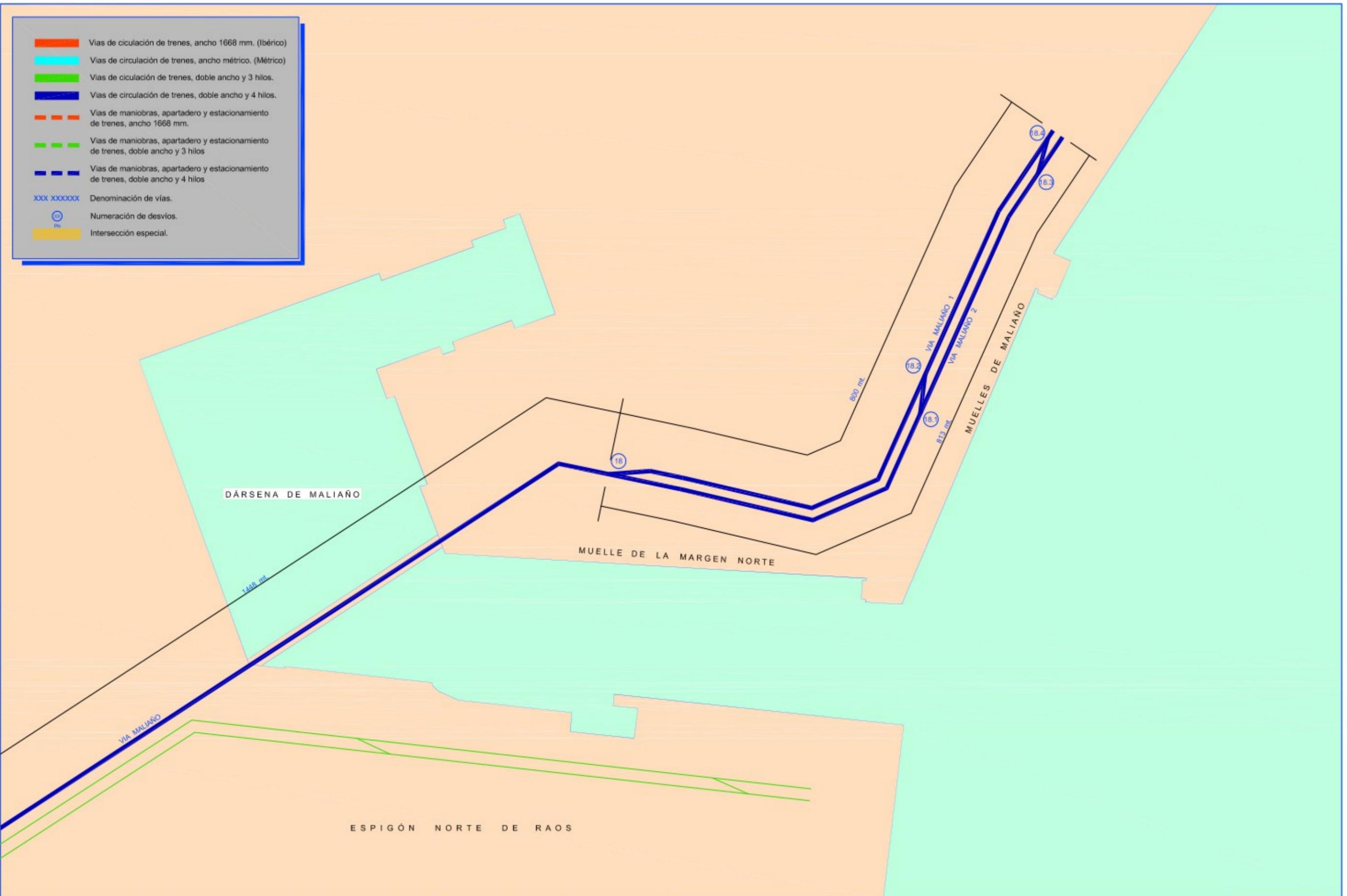
- Vías de circulación de trenes, ancho 1668 mm. (Ibérico)
- Vías de circulación de trenes, ancho métrico. (Métrico)
- Vías de circulación de trenes, doble ancho y 3 hilos.
- Vías de circulación de trenes, doble ancho y 4 hilos.
- Vías de maniobras, apartadero y estacionamiento de trenes, ancho 1668 mm.
- Vías de maniobras, apartadero y estacionamiento de trenes, doble ancho y 3 hilos
- Vías de maniobras, apartadero y estacionamiento de trenes, doble ancho y 4 hilos
- Denominación de vías.
- XX Numeración de desvíos.
- Intersección especial.



- Vías de circulación de trenes, ancho 1668 mm. (Ibérico)
- Vías de circulación de trenes, ancho métrico. (Métrico)
- Vías de circulación de trenes, doble ancho y 3 hilos.
- Vías de circulación de trenes, doble ancho y 4 hilos.
- Vías de maniobras, apartadero y estacionamiento de trenes, ancho 1668 mm.
- Vías de maniobras, apartadero y estacionamiento de trenes, doble ancho y 3 hilos.
- Vías de maniobras, apartadero y estacionamiento de trenes, doble ancho y 4 hilos.
- Denominación de vías.
- XX Numeración de desvíos.
- PN Intersección especial.







- Vías de circulación de trenes, ancho 1668 mm. (Ibérico)
- Vías de circulación de trenes, ancho métrico. (Métrico)
- Vías de circulación de trenes, doble ancho y 3 hilos.
- Vías de circulación de trenes, doble ancho y 4 hilos.
- Vías de maniobras, apartadero y estacionamiento de trenes, ancho 1668 mm.
- Vías de maniobras, apartadero y estacionamiento de trenes, doble ancho y 3 hilos
- Vías de maniobras, apartadero y estacionamiento de trenes, doble ancho y 4 hilos
- Denominación de vías.
- 18 Numeración de desvíos.
- PI Intersección especial.

3.2.1. ACCESOS FERROVIARIOS

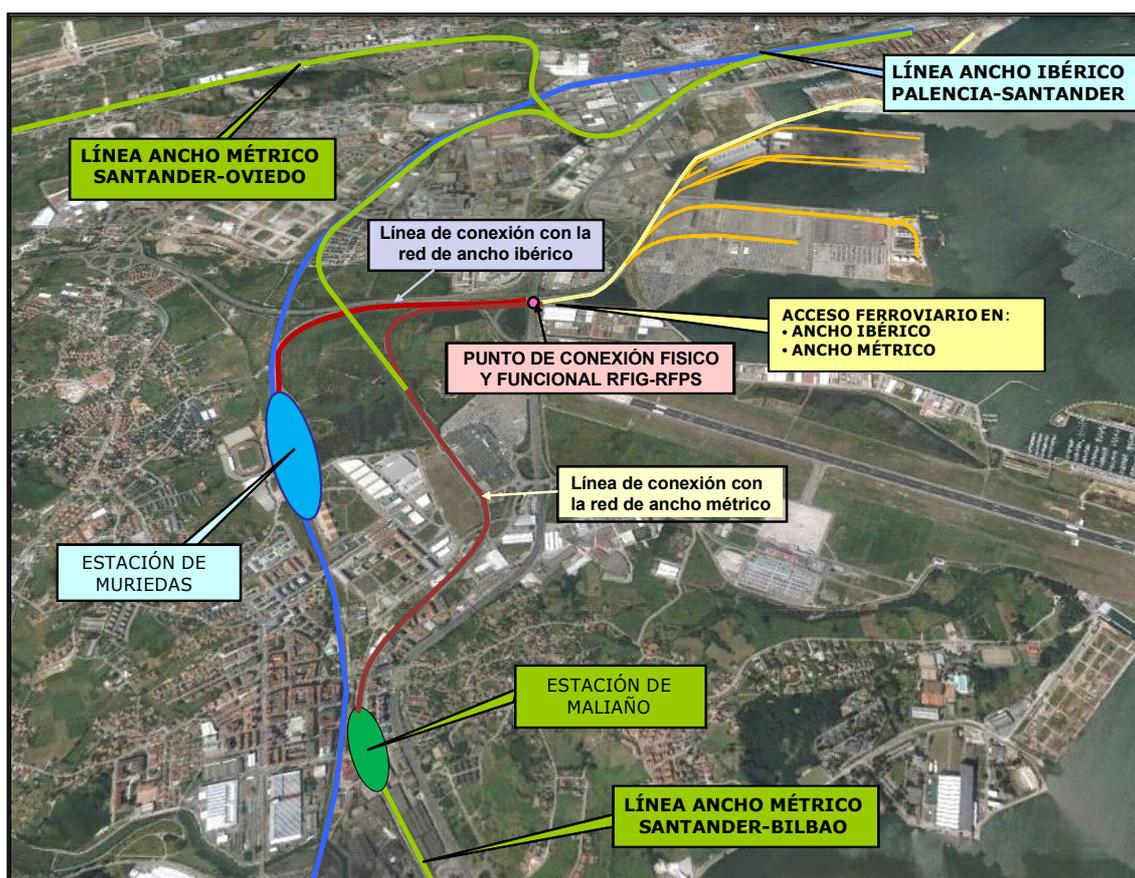
3.2.1.1. Líneas y puntos de conexión con la red de ancho ibérico y ancho métrico

La RFIG en ancho ibérico administrada por ADIF está conectada físicamente con la RFPS, de titularidad de la APS, a través de un ramal ferroviario de ancho ibérico que conecta con la línea Palencia-Santander. Este ramal comienza en el desvío de la vía de la RFIG procedente de la Estación de Clasificación de Muriedas de ADIF que sirve de apoyo a los tráficos ferroviarios de ancho ibérico con el Puerto de Santander.

El ramal de acceso de la RFIG de ancho métrico (también administrado por ADIF) parte del desvío de la línea Santander-Bilbao, discurre paralelo al ramal de ancho ibérico y permite la explotación ferroviaria de las terminales de carbonato sódico y graneles sólidos minerales en los muelles de Raos.

Los ramales de conexión, en ancho métrico e ibérico, no están electrificados.

El esquema de situación de los accesos ferroviarios al Puerto de Santander es el siguiente:



El punto de conexión funcional APS-ADIF se define en la consigna CO que figura como anexo 3 en el “Convenio de Conexión de las Infraestructuras Ferroviarias del Puerto de Interés General de Santander con la RFIG administrada por ADIF”.



3.2.1.2. Áreas de acceso a la red ferroviaria del Puerto de Santander



Existen cinco puertas de acceso a la RFPS:

- Puertas 1 y 2: Espigón Norte de Raos y Muelles de Maliaño (Muelles públicos y terminales de NOATUM y TASA).
- Puerta 3: Espigón Central de Raos (Cementos Alfa y LBC Tank Terminals)
- Puertas 4 y 5: Espigón Central de Raos (Terminal de automóviles)

La apertura y cierre de las puertas es automática y está controlada por cámaras de vigilancia las 24 horas del día, los 365 días del año, desde el Centro de Coordinación de Servicios (CCS) de la APS.

3.2.2. INTERSECCIONES ESPECIALES

Se denominan intersecciones especiales de caminos o vías de comunicación con líneas férreas cuando estas se produzcan dentro de las zonas portuarias o en los accesos a las mismas (definición recogida en la Orden FOM de 2 de agosto de 2001 por la que se desarrolla el artículo 235 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de supresión y protección de pasos a nivel (B.O.E., nº 190, de 9 de agosto de 2001)).

En el Puerto de Santander existen 14 intersecciones especiales. De ellas, solamente una está dotada de mecanismo automático de protección.

Esta intersección especial está situada sobre el vial de Raos a Actimarsa y está considerada como punto de entrada/salida de los trenes al recinto portuario vallado. La intersección dispone de semibarreras automáticas que regularizan la intersección entre la red viaria y ferroviaria del Puerto en este punto.



Intersección especial sobre el Vial de Raos a Actimarsa con semibarreras automáticas

3.2.3. PRESTACIONES DE LA RED

3.2.3.1. Gálibo

Las prescripciones técnicas que deberán cumplir la carga y el acondicionamiento de las mercancías sobre los vagones tienen por objeto garantizar la seguridad en la circulación y la prevención de incidentes, tanto en la RFPS como en la RFIG.

3.2.3.2. Ancho de vía

La red ferroviaria del Puerto de Santander consta de dos anchos:

- Ancho métrico que conecta con la [RAM \(Red de Ancho Métrico, 1,000 m\) de ADIFRAM](#)
- Ancho ibérico que conecta con la red de ADIF (1,668 m)

Ambos anchos coexisten en una serie de vías que cuentan con tres o cuatro carriles.

El ancho de cada una de las vías está representado en los esquemas de las páginas 19 a 23.

3.2.3.3. Velocidad admisible

Por motivos de seguridad y como norma general, la velocidad máxima de circulación de trenes en la zona de servicio del Puerto de Santander será de **20 km/h**, con excepción de los cruces con viales (intersecciones especiales) cuya velocidad no superará los **4 km/h**.

En cualquier caso, la velocidad se adecuará a la indicada por las señales correspondientes recogidas en el Reglamento de Circulación Ferroviaria del Puerto de Santander y en su defecto en el RGC.

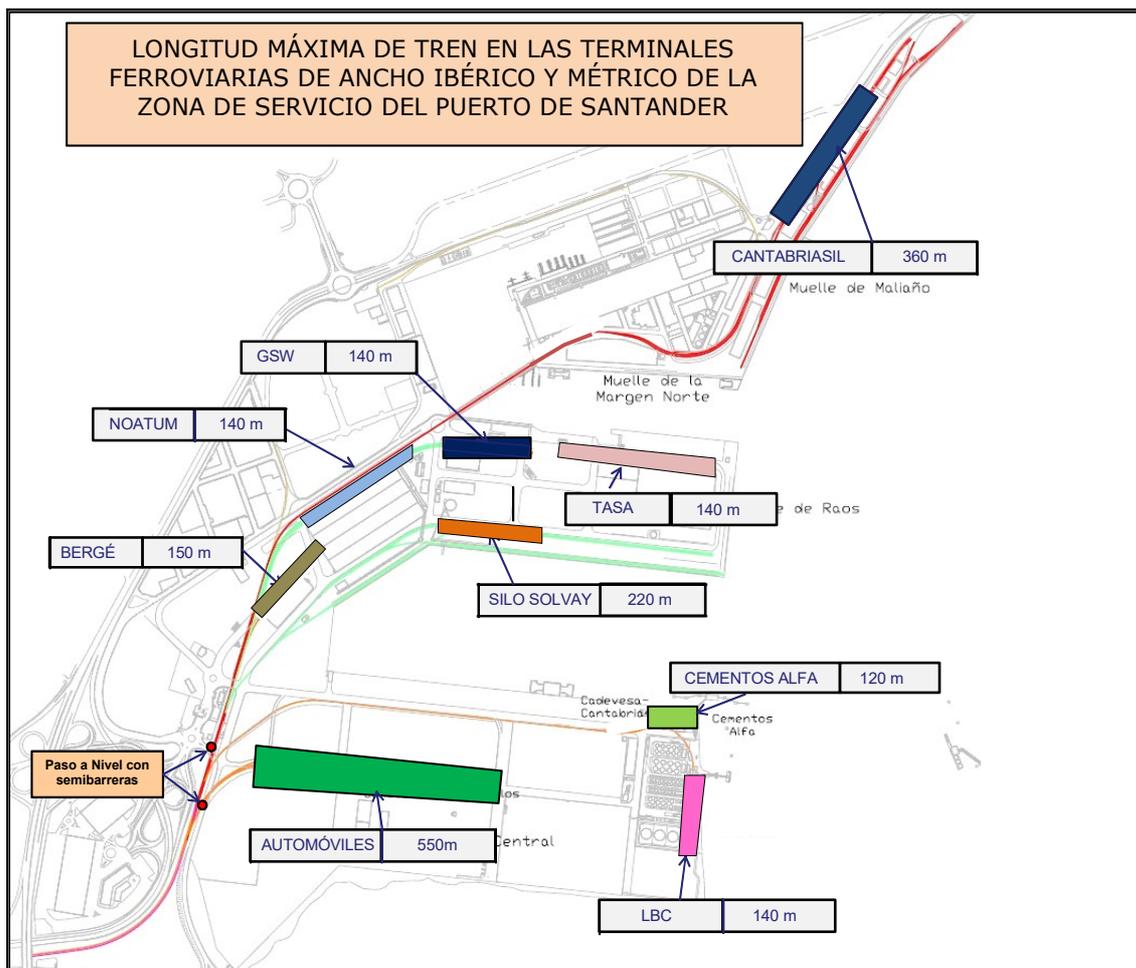
3.2.3.4. Longitud máxima de los trenes

La determinación de la longitud máxima de los trenes en la red ferroviaria del Puerto de Santander, por razones de limitación física, seguridad o explotación, tiene por objeto operar en condiciones adecuadas que optimicen la explotación.

En la zona de servicio del Puerto de Santander, la longitud máxima de los trenes en la red de ancho ibérico es de 550 m, dada por la capacidad de estacionamiento de las vías de la terminal de automóviles del Espigón Central de Raos y por la limitación impuesta por ADIF relativa a la longitud de trenes de mercancías en la RFIG exterior al Puerto.

ZONA PORTUARIA Y TERMINAL		LONGITUD VÍA ÚTIL (metros)	LONGITUD MÁXIMA DE TREN (metros)
Muelles de Maliaño y Margen Norte	CANTABRIASIL	2 vías x 800	180*
Espigón Norte de Raos	GSW	172,25 m	140
	Silo SOLVAY	2 vías x 235 m	220
	NOATUM	3 vías x 292,56 m	140
	Nave BERGÉ	2 vías x 188 m	150
	TASA	2 vías x 295 m	140
Espigón Central de Raos	CEMENTOS ALFA	2 vías x 75,62 m	120
	AUTOMÓVILES	1 vía x 590 m 3 vías x 550 m	590
	LBC TANK	2 vías x 165 m	140

* Longitud máxima impuesta por limitación de radio mínimo en la curva de Cantabriasil



3.2.3.5. Carga por eje

La carga máxima por eje en la red ferroviaria administrada por la APS es de **24 toneladas por eje**, para ambas redes de ancho ibérico y métrico.

3.2.3.6. Rampas características

La rampa característica determina la carga máxima remolcable por una locomotora en un itinerario concreto. La aplicación de la carga máxima puede dar lugar a limitaciones de velocidad de circulación (20 km/h en la red del Puerto) y a restricciones en la capacidad del tramo.

La **rampa característica** de las líneas de conexión Estación de Muriedas-Puerto de Santander y Estación de Maliaño-Puerto de Santander no supera el **5 ‰**.

La **máxima rampa característica** de la RFPS está situada en el puente levadizo que une las zonas de Raos y Maliaño del puerto, en donde se alcanzan las **20 ‰** a lo largo de los 273 m de puente. Esta rampa limita la explotación ferroviaria de la terminal de Cantabriasil en los muelles de la Margen Norte y Maliaño.

La máxima carga remolcable (TBR) en función del tractor diesel de maniobras es la siguiente:

TERMINAL	RAMPA CARACTERÍSTICA	LOCOMOTORA DIESEL	MÁXIMA CARGA REMOLCABLE (TBR)
CANTABRIASIL	20 ‰*	ADIF-serie 310.045	480
		RAM serie 1600	460
LBC TANK	2 ‰	ADIF-serie 310.045	1.820
		RAM serie 1600	1.350
NOATUM	2 ‰	ADIF-serie 310.045	1.820
		RAM serie 1600	1.350
Nave BERGÉ	2 ‰	ADIF-serie 310.045	1.820
		RAM serie 1600	1.350
Silo SOLVAY	2 ‰	ADIF-serie 310.045	1.820
		RAM serie 1600	1.350
GSW	2 ‰	ADIF-serie 310.045	1.820
		RAM serie 1600	1.350
TASA	2 ‰	ADIF-serie 310.045	1.820
		RAM serie 1600	1.350
		RAM serie 1600	1.350
CEMENTOS ALFA	2 ‰	ADIF-serie 310.045	1.820
		RAM serie 1600	1.350
AUTOMÓVILES	2 ‰	ADIF-serie 310.045	1.820
		RAM serie 1600	1.350

*Rampa característica en el puente levadizo de conexión con los Muelles de Maliaño

3.2.3.7. Radio mínimo de curva

El radio mínimo de curva en la red ferroviaria del Puerto de Santander es de unos 120 metros y se sitúa en la vía de ancho ibérico del Espigón Central de Raos (Terminal de LBC TANK).

3.2.3.8. Energía disponible

La red ferroviaria del Puerto de Santander no está electrificada, por lo que la tracción de las composiciones ferroviarias es siempre diesel.

3.2.4. INSTALACIONES TÉCNICAS Y LOGÍSTICAS DE MERCANCÍAS: TERMINALES

Muriedas: Estación de Clasificación en el exterior de la zona de servicio del puerto

La terminal ferroviaria que sirve de apoyo a los tráficos del puerto de ancho ibérico es la estación de Muriedas, situada fuera de la zona de servicio del Puerto y gestionada por ADIF. Se trata de una estación de clasificación asignada a la Gerencia Operativa de Miranda de Ebro. En Muriedas se realiza la recepción y expedición de las composiciones del con destino y origen en el puerto, así como las operaciones y maniobras de los trenes.

El esquema de vías de la terminal es el siguiente:

Las longitudes de vía útil son las siguientes:

VÍA	LONGITUD ÚTIL APROXIMADA (m)	ELECTRIFICACIÓN	ENCLAVAMIENTO
1	954	Si	Tele mandado
2	751	Si	Tele mandado
4	554	Si	Tele mandado
6	554	Si	Tele mandado
8	555	Si	Manual
10	550	Si	Manual
12	565	Si	Manual
14	480	Si	Manual
16	480	Si	Manual
18	574	Si	Manual
20	610	Si	Manual
22	460	Si	Manual
24	460	Sí (Cabeceras 30 m)	Manual
26 A	120	Sí (100 m)	Manual
26 B	428	Sí (65 m)	Manual

Los horarios de prestación de servicios complementarios en esta instalación logística son los siguientes:



Servicios Complementarios y Horarios

Horarios de los servicios de tipo complementario

Servicio	L	M	X	J	V	S	D	Festivo
Maniobras de entrega y/o recogida en otras Instalaciones.	06:00 a 24:00	00:00 a 06:00						
Maniobras de formación/selección, con vehículo de maniobras.	06:00 a 24:00	00:00 a 06:00						
Maniobras de formación/selección, sin vehículo de maniobras.	06:00 a 24:00	00:00 a 06:00		00:00 a 24:00				
Maniobras de posicionamiento en las instalaciones logísticas de las Instalaciones Principales.	06:00 a 24:00	00:00 a 06:00		00:00 a 24:00				
Maniobras en Instalaciones con vehículo de maniobras.	06:00 a 24:00	00:00 a 06:00						
Maniobras en Instalaciones sin vehículo de maniobras.	06:00 a 24:00	00:00 a 06:00		00:00 a 24:00				
Operaciones de acceso a Instalaciones exteriores con vehículo de maniobras.	06:00 a 24:00	00:00 a 06:00						
Operaciones sobre el material asociadas al acceso o expedición de trenes.	06:00 a 24:00	00:00 a 06:00		00:00 a 24:00				

Terminales ferro portuarias en la zona de servicio del puerto

Todos los muelles tienen conexión ferroviaria en ancho ibérico y/o ancho métrico. Entre las terminales ferroviarias interiores destacan las terminales de AUTOMÓVILES, CEMENTOS ALFA y LBC TANK del Espigón Central, y las terminales de graneles sólidos de NOATUM, Silo SOLVAY, TASA y Nave BERGÉ en el Espigón Norte.

3.3. OTRAS INSTALACIONES

En las proximidades del paso a nivel sobre el vial de Raos a Actimarsa, está ubicada una báscula que actualmente está en desuso, ya que el pesaje de vagones se realiza en la Estación de Muriedas donde se obtiene el comprobante de peso correspondiente.



Las operaciones de pesaje de los vagones por parte de las circulaciones de ancho métrico las realiza el mismo operador.

3.4. RESTRICCIONES DE TRÁFICO

En materia de control de incendios, contaminación acústica y emisiones de humos, las empresas ferroviarias deberán cumplir la normativa medioambiental vigente que sea de aplicación. En este sentido, en caso de incumplimiento medioambiental, la Autoridad Portuaria podrá adoptar las medidas oportunas en la circulación y operación de trenes.

El transporte de mercancías peligrosas en la red gestionada por la APS se rige por las prescripciones principales del Real Decreto 412/2001, de 20 de abril, por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril (RID), Real Decreto 145/89, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos, así como las prescripciones de la Instrucción General nº 43.

En caso de anomalía, la Autoridad Portuaria podrá adoptar las medidas oportunas de circulación y operación de los trenes.

A este respecto, el conjunto de procedimientos alternativos a la operativa habitual debe estar recogido en el Plan de Contingencias y Sistema de Gestión de la Seguridad elaborado por la APS.

Asimismo, desde el punto de vista de la explotación, las limitaciones impuestas por las características técnicas de la red ferroviaria del Puerto de Santander son las siguientes:



TERMINAL	PARÁMETRO	LIMITACIÓN	
CANTABRIASIL	Velocidad máxima	20 km/h (4 km/h en cruces IE)	
	Longitud máxima de tren ⁽¹⁾	180 m	
	Rampa característica ⁽²⁾ de 20 ‰	ADIF-serie 310	480 TBR
		RAM serie 1600	460 TBR
	Dimensiones máximas de los trenes (m)	Ancho IBÉRICO	180 x 3,44 x 4,33
		Ancho MÉTRICO	180 x 2,60 x 3,70
Radio mínimo	148 m		
LBC TANK	Velocidad máxima	20 km/h (4 km/h en cruces IE)	
	Longitud máxima de tren	140 m	
	Rampa característica 2 ‰	ADIF-serie 310	1.820 TBR
	Dimensiones máximas de los trenes (m)	140 x 3,44 x 4,33	
NOATUM	Velocidad máxima	20 km/h (4 km/h en cruces IE)	
	Longitud máxima de tren	140 m	
	Rampa característica 2 ‰	ADIF-serie 310	1.820 TBR
		RAM serie 1600	1.350 TBR
	Dimensiones máximas de los trenes (m)	140 x 3,44 x 4,33	
Nave BERGÉ	Velocidad máxima	20 km/h (4 km/h en cruces IE)	
	Longitud máxima de tren	150 m	
	Rampa característica 2 ‰	ADIF-serie 310	1.820 TBR
		RAM serie 1600	1.350 TBR
	Dimensiones máximas de los trenes (m)	Ancho IBÉRICO	150 x 3,44 x 4,33
		Ancho MÉTRICO	150 x 2,60 x 3,70
Silo SOLVAY	Velocidad máxima	20 km/h (4 km/h en cruces IE)	
	Longitud máxima de tren	220 m	
	Rampa característica 2 ‰	ADIF-serie 310	1.820 TBR
		RAM serie 1600	1.350 TBR
	Dimensiones máximas de los trenes (m)	Ancho IBÉRICO	220 x 3,44 x 4,33
Ancho MÉTRICO		220 x 2,60 x 3,70	
GSW	Velocidad máxima	20 km/h (4 km/h en cruces IE)	
	Longitud máxima de tren	140 m	
	Rampa característica 2 ‰	ADIF-serie 310	1.820 TBR
		RAM serie 1600	1.350 TBR
	Dimensiones máximas de los trenes (m)	Ancho IBÉRICO	280 x 3,44 x 4,33
Ancho MÉTRICO		280 x 2,60 x 3,70	
TASA	Velocidad máxima	20 km/h (4 km/h en cruces IE)	
	Longitud máxima de tren	140 m	
	Rampa característica 2 ‰	ADIF-serie 310	1.820 TBR
		RAM serie 1600	1.350 TBR
	Dimensiones máximas de los trenes (m)	Ancho IBÉRICO	140 x 3,44 x 4,33
Ancho MÉTRICO		140 x 2,60 x 3,70	
CEMENTOS ALFA	Velocidad máxima	20 km/h (4 km/h en cruces IE)	
	Longitud máxima de tren	120 m	
	Rampa característica 2 ‰	ADIF-serie 310	1.820 TBR
	Dimensiones máximas de los trenes (m.)	120 x 3,44 x 4,33	
AUTOMÓVILES	Velocidad máxima	20 km/h (4 km/h en cruces IE)	
	Longitud máxima de tren	590 m	
	Rampa característica 2 ‰	ADIF-serie 310	1.820 TBR
	Dimensiones máximas de los trenes (m)	590 x 3,44 x 4,33	



- (1) Longitud máxima de tren cargado (composición de 9 vagones) impuesta por la limitación del radio mínimo de inscripción del vehículo en la curva de la terminal Cantabriasil de productos forestales y carga general de los muelles de la Margen Norte y Maliaño.
- (2) Limitación impuesta por la rampa del puente basculante

3.4.1. DISPONIBILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA

Actualmente y al amparo del acuerdo vigente entre ADIF y la Autoridad Portuaria de Santander para la realización de los servicios ferroviarios especificados, el horario semanal de servicio del Puerto de Santander es:

06:00 horas de LUNES a 06:00 horas de SÁBADO, excluidos los festivos

No obstante, este horario puede modificarse si las EEFF así lo requieren y en función de los recursos y plazos requeridos, para lo cual deben solicitarlo a la Autoridad Portuaria de Santander.

3.5. RÉGIMEN DE CIRCULACIÓN

El régimen de circulación en la red ferroviaria del Puerto de Santander, detallado en función del tipo de línea y los sistemas de señalización, de alimentación eléctrica, de comunicación y de seguridad, se recoge en el documento "Reglamento de Circulación Ferroviaria del Puerto de Santander".

3.6. CAPACIDAD ESTIMADA DE LA INFRAESTRUCTURA

La capacidad de la red ferroviaria del Puerto del Santander depende de factores como características de la infraestructura, recursos disponibles, horario de servicio del puerto, etc. En la estimación de la capacidad, es crítico el tramo de conexión de la línea de ancho ibérico (estación de Muriedas) y métrico (estación de Maliaño) con el Puerto de Santander.

El tramo Reinosa-Santander, perteneciente a la red de ancho ibérico de ADIF exterior al Puerto de Santander, ofrece una capacidad expresada en surcos de trenes de mercancías correspondiente a 21 trenes/día, en ambos sentidos. La capacidad total de este tramo ferroviario es de 72 trenes/día, también en ambos sentidos.

Teniendo en cuenta los factores anteriores, se estima una capacidad teórica máxima de la red ferroviaria del Puerto de Santander de 8-10 trenes/día por sentido, variable en función de los factores enunciados.

3.7. OCUPACIÓN ACTUAL DE LA INFRAESTRUCTURA Y NIVEL DE CONGESTIÓN

La utilización del tramo Reinosa-Santander, perteneciente a la red de ancho ibérico de ADIF exterior al Puerto de Santander, es de 20 trenes de mercancías/día (suma de ambos sentidos), lo que supone una ocupación media diaria del 95% de los surcos de trenes de mercancías, existiendo franjas horarias en las que se alcanza el 100% de la capacidad de la infraestructura.

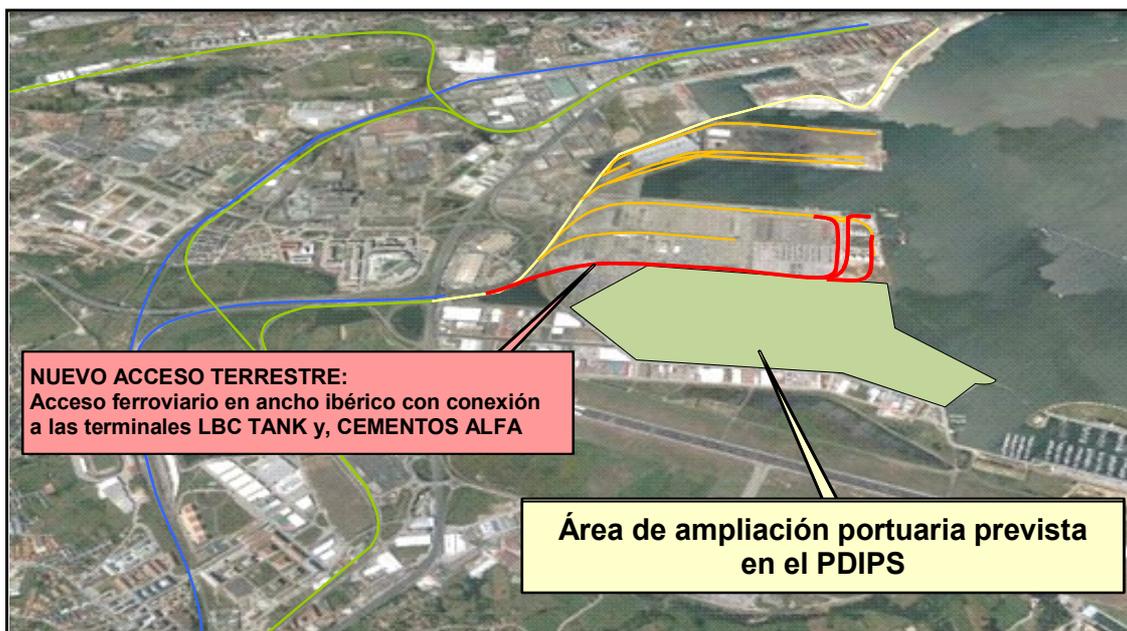
En el caso de la red ferroviaria del Puerto de Santander, el tráfico actual es de unos 7 trenes de mercancías/día, alcanzando en torno al 78% de su capacidad teórica máxima.

3.8. PLANIFICACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA EN EL PUERTO DE SANTANDER

Con la puesta en servicio de una cuarta vía para tráfico de automóviles en el Espigón Central de Raos, según se recoge en la presente revisión, el Puerto de Santander incorpora una vía capaz de atender los trenes de longitud especial (608 m) que ADIF está poniendo en servicio.

Por la zona Sur del Espigón Central de Raos, se proyecta un nuevo acceso ferroviario de ancho ibérico, que enlazará con la actual conexión ferroviaria de la terminal de productos químicos LBC TANK y con la terminal de CEMENTOS ALFA.

El Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Santander, que propone el crecimiento en espacio de almacenamiento y línea de muelle en el espacio de la actual dársena sur de Raos, deberá incorporar, en el momento oportuno de su tramitación, la planificación de infraestructura ferroviaria que requiera.





CAPITULO IV: ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD

Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 33 de la Ley del Sector Ferroviario, la adjudicación de capacidad de infraestructura es la asignación de las franjas horarias definidas en la Declaración sobre la Red, a las EEFF y Candidatos, con el fin de que un tren pueda circular, entre dos puntos, durante un período de tiempo determinado.

La adjudicación de capacidad es un trámite esencial dentro de los requisitos establecidos a los Candidatos y EEFF que quieran acceder a la RFIG y, por tanto, deseen prestar servicios ferroviarios en la RFPS.

Es responsabilidad de ADIF la adjudicación de capacidad en los tramos de línea ferroviaria que enlazan las redes de ancho ibérico y la red de ancho métrico con la RFPS administrada por la APS, a través de los puntos de conexión funcional. A este respecto, será de aplicación en las infraestructuras ferroviarias de la zona de servicio del puerto el procedimiento general establecido en el artículo 7.3 apartados a) y b) de la Orden FOM/897/2005.

Actualmente en la red de ancho ibérico del Puerto de Santander operan: ADIF (en virtud del acuerdo para la prestación de servicios ferroviarios en el Puerto de Santander, incluido como Anejo 5) y otros prestadores de servicios ferroviarios.

ADIF pondrá en conocimiento de la APS aquellos Candidatos y EEFF que soliciten capacidad para operar en el Puerto de Santander para la conformidad y consentimiento de ésta. Una vez adjudicada la capacidad por parte de ADIF, los Candidatos tendrán preferencia para circular sobre la línea de conexión del puerto, frente a otras composiciones sin capacidad asignada.

La adjudicación de capacidad comporta el derecho de acceso a la infraestructura adjudicada y a las correspondientes bifurcaciones y desvíos de la red gestionada por la APS, así como a recibir el servicio de control de circulación de tren, incluida la señalización, en las instalaciones de la misma.

4.1. DESCRIPCIÓN DEL PROCESO

Según lo señalado en el capítulo VIII de la LSF sobre infraestructuras ferroviarias en los puertos y aeropuertos, las Autoridades Portuarias de los Puertos de Interés General no tienen competencias en la adjudicación de capacidad de las infraestructuras en los puertos.

La adjudicación de la capacidad de la red ferroviaria del Puerto de Santander y de la línea de conexión con la red administrada por ADIF y con la red de ancho métrico será responsabilidad de ADIF, conforme a lo establecido 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.
- Los métodos y procedimientos definidos en la Declaración de Red actualizada por el ADIF.

El criterio principal empleado en la adjudicación de capacidad de la red ferroviaria de la zona de servicio del puerto será el de operar en condiciones de seguridad, con optimización de los medios disponibles. Para las solicitudes y adjudicación de capacidad ADIF pondrá a disposición

de los Candidatos y EEFF la utilización de medios informáticos o en su defecto aceptará solicitudes por escrito.

Adicionalmente, ADIF propondrá a las EEFF y demás Candidatos el establecimiento de acuerdos marco que agilicen los trámites de solicitud de capacidad. Los acuerdos marco no especificarán las franjas horarias, pero establecerán las características de la capacidad de infraestructura solicitada y ofrecida a los candidatos y los procedimientos para satisfacer sin merma los derechos de los demás candidatos y sus legítimas necesidades comerciales. Asimismo, podrán establecer pautas de colaboración entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y los candidatos para la mejora de la calidad de los servicios ofrecidos. En todo caso, la existencia de un acuerdo marco entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y un candidato no exime a éste de efectuar la solicitud de la capacidad de infraestructura que precise.

4.2. REQUISITOS QUE DEBEN CUMPLIR LOS CANDIDATOS

4.2.1. TIPOS DE CANDIDATOS Y REQUISITOS

Conforme a lo estipulado en el artículo 34 de la LSF y 47.4 del Reglamento que la desarrolla, los Candidatos que podrán solicitar capacidad comprenden:

- EEFF con licencia en vigor, o Agrupaciones Empresariales Internacionales debidamente autorizadas.
- Personas jurídicas distintas de las anteriores (cargadores y operadores de transporte combinado) que estén interesados en la prestación de servicios de transporte ferroviario en el Puerto de Santander y disponga de la correspondiente autorización.
- Administraciones Públicas con atribuciones en materia de prestación de servicios de transporte.

Los Candidatos solicitarán a ADIF la adjudicación de capacidad en los términos que se recogen en el Registro Especial Ferroviario (REF), adjuntando los siguientes datos y documentos:

- Identificación del Candidato y representante, con la acreditación de las personas que le representan, incluyendo el domicilio social y documento acreditativo de su inscripción en el REF.
- En caso de EEFF, se presentará una copia compulsada del Certificado de Seguridad. En las solicitudes de capacidad para la elaboración del Horario de Servicios se admite un documento que recoja el compromiso de aportar una copia compulsada del Certificado de Seguridad, cuando sea aprobado, que se presentará en la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias por parte de la EF antes de la aprobación definitiva del Horario de Servicio y un mes antes del inicio del mismo.
- En el transporte de mercancías peligrosas el Candidato declarará las garantías que ofrece para salvaguardar la seguridad de terceros y de las propias infraestructuras, de acuerdo a la legislación vigente.
- Los datos de la solicitud quedarán recogidos conforme al modelo vigente recogido en el anexo correspondiente de la Declaración de Red de ADIF.



4.2.2. SOLICITUDES DE SURCOS

Además del proceso de adjudicación de capacidad, los distintos Candidatos podrán reservar surcos para el desarrollo del tráfico ferroviario, lo que redundará en una mejora de la calidad y gestión del tráfico e influyendo de manera positiva en la puntualidad, velocidad comercial y capacidad de la vía.

El procedimiento de solicitud y adjudicación de los distintos tipos de surcos se especificará en el sistema que previamente cada Candidato acuerde con ADIF, para lo cual los Candidatos utilizarán preferentemente los medios informáticos, o el correo electrónico, de acuerdo al modelo del correspondiente Anexo de la Declaración sobre la Red de ADIF actualizada. En el caso de que esta solicitud competa a la Red Ferroviaria del Puerto de Santander, se requerirá el conocimiento y confirmación expresa de la APS.

Las EEFF que realicen transportes excepcionales en la RFPS deberán solicitar autorización expresa a la APS y al Departamento de Explotación y Seguridad Ferroviaria, informando del transporte a realizar, las características, gálibo, horario e itinerario.

Si el Candidato no lo comunicara la Autoridad Portuaria, la APS podrá penalizar al Candidato y este último será responsable de cualquier incidente que se pudiera producir en la circulación de aquel tren en la red del Puerto de Santander.

4.2.3. CONTROL DE USO DE SURCOS

Las EEFF y los Candidatos están obligados a utilizar la capacidad adjudicada y en las condiciones en que les fue asignada. Se considera una infracción grave la no utilización de la capacidad adjudicada en el caso de infraestructura congestionada cuando sea por causas imputables a la EF.

Mensualmente, el Gestor de Capacidades (en adelante GC) de ADIF realizará un análisis del nivel de utilización de los surcos que han sido asignados, que será comunicado a las EEFF y demás Candidatos. Cuando el GC detecte una falta de utilización reiterada de los surcos asignados, propondrá a los Candidatos la supresión o modificación de los mismos, especialmente en el caso de infraestructuras congestionadas. Este hecho se pondrá asimismo en conocimiento de la APS.

Si durante un periodo continuado de un mes el porcentaje de uso de la infraestructura es inferior al 50 %, el GC podrá modificar la asignación de capacidad sin restricciones de horario, comunicando por escrito y justificando las causas de la solución adoptada. Posteriormente, el Candidato o la EF disponen de un periodo de 10 días para la presentación de alegaciones.

4.3. PLAZOS EN LA TRAMITACIÓN

El plazo para la presentación de las solicitudes de adjudicación de capacidad se iniciará en la fecha en que se publique el acuerdo de aprobación de la declaración sobre la red y concluirá, en el caso de las solicitudes de capacidad para tráficos ferroviarios internacionales, ocho meses antes de la entrada en vigor del horario de servicio y seis meses antes de la referida fecha para el resto de las solicitudes.

4.4. CRITERIOS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA ELABORACIÓN DEL PROYECTO DE HORARIO DE SERVICIO Y COORDINACIÓN ENTRE LOS CANDIDATOS Y EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS

Según el artículo 7.2 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, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias adjudicará la capacidad de infraestructura ferroviaria de acuerdo con el siguiente procedimiento:

- ❑ El horario de servicio se fijará una vez al año y entrará en vigor a las doce de la noche del segundo sábado de diciembre. El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias podrá acordar otras fechas de entrada en vigor y de vigencia para el nuevo horario de servicio siempre que lo comunique, previamente y con la necesaria antelación, al Ministerio de Fomento y, en el caso de que aquél afecte a tráficos internacionales, a la Comisión Europea.
- ❑ El horario de servicio recoge 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 período al que dicho horario de servicio se refiere.
- ❑ El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias determinará, en colaboración con los administradores de infraestructuras de otros Estados, las franjas horarias consideradas necesarias para la explotación de tráficos internacionales, como mínimo, once meses antes de que vaya a entrar en vigor el horario de servicio.
- ❑ Cumplidos los plazos de presentación de las solicitudes de adjudicación de capacidad referidos en el apartado anterior, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias elaborará el proyecto de horario de servicio y lo comunicará a los solicitantes, como mínimo, tres meses antes de la entrada en vigor de dicho horario. Durante este periodo, se intentará la coordinación de las solicitudes presentadas.
- ❑ Los solicitantes de capacidad dispondrán de quince días naturales, a contar desde la comunicación del proyecto de horario de servicio, para presentar las alegaciones que estimen oportunas.
- ❑ Dos meses antes de la entrada en vigor del horario de servicio, se procederá a su aprobación y a la adjudicación definitiva de la capacidad, comunicando la correspondiente resolución a todos los candidatos que hubieren presentado solicitud.

No obstante lo anterior, la declaración sobre la red para las solicitudes de capacidad para tráficos ferroviarios internacionales, podrá contemplar unos plazos diferentes a los fijados, en función de los acuerdos que, a tal efecto, adopte el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias con los administradores de infraestructuras de otros Estados.

4.5. PROCEDIMIENTO DE REAJUSTE Y REASIGNACIÓN DE CAPACIDAD ADJUDICADA

Un mes antes de la entrada en vigor del horario de servicio, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pondrá a disposición de los candidatos la capacidad que no hubiere sido adjudicada de acuerdo con el procedimiento descrito anteriormente. La referida capacidad podrá ser solicitada, a partir de dicho momento y hasta la conclusión de la vigencia del horario de servicio, conforme al siguiente procedimiento:



- Las solicitudes de adjudicación de capacidad de infraestructura, a las que se refiere este apartado, obtendrán la respuesta del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias en el plazo máximo de cinco días hábiles a contar desde la fecha de su recepción en su registro de entrada, de acuerdo con las reglas o criterios por él establecidos y siempre que se cumplan los requisitos previstos, para la solicitud de capacidad, en el artículo 10.
- Excepcionalmente y en la forma y condiciones que establezca el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias en la declaración sobre la red, los candidatos podrán solicitar, de forma motivada, la adjudicación de capacidad hasta un día antes de la utilización efectiva de la franja ferroviaria solicitada. A tal efecto, esta solicitud deberá ser presentada por el candidato antes de las doce horas del día anterior al de la pretendida prestación del servicio. El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias responderá a dicha solicitud antes de las dieciocho horas del referido día.

La resolución adoptada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias que ponga fin al procedimiento de adjudicación de capacidad, podrá ser impugnada ante el Comité de Regulación Ferroviaria, en aplicación del artículo 153.3 del Reglamento del Sector Ferroviario.

4.6 CRITERIOS APLICABLES

4.6.1. PROCEDIMIENTO DE ADJUDICACIÓN

Conforme a lo indicado en el artículo 11 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, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias adjudicará la capacidad de infraestructura solicitada de la siguiente forma:

- a. Si hubiere capacidad disponible para todos los candidatos, se les adjudicará.
- b. Si existiera coincidencia de solicitudes para una misma franja horaria o la red hubiere sido declarada como congestionada, se tomarán en cuenta para su asignación, por orden descendente de prioridad, las siguientes prioridades de adjudicación:
 1. Las que, en su caso, establezca el Ministerio de Fomento para los distintos tipos de servicios dentro de cada línea, tomando en especial consideración los servicios de transporte de mercancías.
 2. La existencia de infraestructuras especializadas y la posibilidad de atender dichas solicitudes en dichas infraestructuras.
 3. Los servicios declarados de interés público.
 4. La asignación y utilización efectiva por el solicitante, en anteriores horarios de servicio, de las franjas horarias cuya adjudicación se solicita.
 5. Los servicios internacionales.
 6. La eventual existencia de acuerdos marco que prevean la adjudicación de esa solicitud de capacidad.
 7. La solicitud, por un candidato, de una misma franja horaria durante varios días de la semana o en sucesivas semanas del periodo horario.
 8. La eficiencia del sistema.

4.6.2. PROCEDIMIENTO DE COORDINACIÓN DE SOLICITUDES

De acuerdo con el artículo 8 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, si durante el período previsto para la elaboración del proyecto de horario de servicio el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias comprobara que, una vez aplicados los criterios de adjudicación descritos en el apartado anterior, existen solicitudes incompatibles entre sí, recurrirá a su coordinación para intentar, en lo posible, satisfacerlas.

En la coordinación de solicitudes, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias resolverá los conflictos, pudiendo proponer a los candidatos adjudicaciones de capacidad de infraestructuras que difieran de lo solicitado. Los candidatos podrán aceptar o rechazar la propuesta en el plazo máximo de diez días hábiles desde que se les notifique.

4.6.3 DECLARACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA COMO CONGESTIONADA

Siguiendo el artículo 17 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, cuando, tras coordinar las franjas horarias solicitadas y consultar con los candidatos afectados, no sea posible atender, en la debida forma, las solicitudes de capacidad de infraestructura ferroviaria, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias declarará la parte de la infraestructura afectada como congestionada, informando de ello al Ministerio de Fomento.

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, en caso de infraestructura congestionada, podrá modular la aplicación de los estrictos criterios de adjudicación descritos anteriormente, con objeto de garantizar, en la mayor medida posible, el acceso de todos los candidatos que hayan solicitado la adjudicación de capacidad.

En el plazo de seis meses desde la declaración de la infraestructura como congestionada, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias realizará el análisis de capacidad. Dicho análisis tendrá por objeto determinar, por una parte, las limitaciones de capacidad de infraestructura que impiden atender debidamente las solicitudes y, por otra, proponer actuaciones que permitan satisfacer solicitudes adicionales. El análisis establecerá las causas de la congestión y las medidas que pueden adoptarse a corto y medio plazo para mitigarlas.

En el plazo máximo de seis meses a contar desde la fecha de finalización del análisis de capacidad, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias deberá elaborar un plan de aumento de capacidad, previa consulta a los candidatos afectados, que tendrá por objeto minimizar las limitaciones de capacidad que hayan motivado la calificación de un tramo como infraestructura congestionada y será remitido al Ministerio de Fomento.

4.7. RESTRICCIONES DE USO DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

Las labores de mantenimiento y conservación de las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Santander son competencia de la Autoridad Portuaria. Generalmente, este trabajo no conlleva restricciones de tráfico, pero, cuando el tráfico ferroviario se vea inevitablemente afectado, la Autoridad Portuaria procurará minimizar las repercusiones de las obras en el mismo, a la vez que asegurará que los trabajos se ejecutan de manera razonable desde un punto de vista técnico y económico.



En los casos que se produzcan alteraciones significativas en el tráfico, las EEFF y los Candidatos tienen derecho a recibir en el tiempo y la forma oportuna la información precisa de las repercusiones que pudieran afectar a los tráficos programados.

La programación de actuaciones en la infraestructura se canalizará a través del Responsable de Mantenimiento de Obra Civil de la APS.

A estos efectos, se consideran trabajos permanentes, aquellos que tengan una repercusión continuada de tres meses, o cuando las consecuencias en el tráfico sean significativas.

En los casos en que se vayan a producir variaciones importantes en los Horarios de Servicio, se programarán sesiones ordinarias de ajuste y sesiones extraordinarias cuando por motivos excepcionales sea necesario.

Los Candidatos deberán asumir en sus trenes las repercusiones que se deriven de los trabajos llevados a cabo cuando la Autoridad Portuaria haya comunicado con suficiente antelación con un plazo mínimo de dos meses.

4.7.1. TRANSPORTES EXCEPCIONALES

Los transportes excepcionales en la RFIG gestionada por ADIF, como es el caso de la conexión ferroviaria de la red de ancho convencional con el Puerto de Santander, están regulados en la Instrucción General IG 2 de 31 de enero de 1995.

En el caso de los transportes excepcionales en la RFPS, la Autoridad Portuaria podrá establecer una regulación específica, coherente con la instrucción señalada anteriormente.

4.7.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

El transporte de mercancías peligrosas por la RFPS y en las líneas de conexión de ésta con la red ferroviaria administrada por ADIF, está regulado por lo establecido en el Reglamento Relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID). En la red de ancho ibérico del puerto y en su conexión con la red de ADIF, se seguirán también las Condiciones de Aplicación al Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (Norma ADIF de Reglamentación Nº1, NAR Nº1), que recoge fundamentalmente las condiciones exigibles al transportista y expedidor de un mercancía por ferrocarril y otras disposiciones contenidas en el R.D. 412/2001 de 20 de abril por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril (B.O.E. nº 110 de 8 de mayo de 2001).

Además de las normas anteriores, en la zona de servicio del Puerto de Santander es de aplicación el Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos. Este Real Decreto describe de manera detallada las condiciones por las que deben admitirse en el puerto, tanto por vía marítima como terrestre, las mercancías peligrosas, asignando responsabilidades a cada una de las partes involucradas en dicho transporte.

Las EEFF que tengan que circular con mercancías peligrosas por la RFPS, tanto en ancho ibérico como en ancho métrico, deberán cumplir las condiciones necesarias para garantizar la seguridad de su circulación, así como solicitar autorización expresa a la APS.



4.8. PERTURBACIONES Y CONTROL EN EL TRÁFICO

4.8.1. CRITERIOS PARA EL CONTROL DEL TRÁFICO

El control del tráfico debe basarse en principios de transparencia y no discriminación, pudiéndose aplicar los siguientes criterios de regulación:

- ❑ Preferencia de los trenes con reserva de capacidad frente a aquellos que no hayan reservado.
- ❑ Con el objetivo de minimizar los efectos de posibles retrasos, se dará preferencia a los trenes que circulan en el tiempo y surco asignado frente a los retrasados.
- ❑ En el caso de perturbaciones de tráfico por incidencia o accidente que perturbe el tráfico ferroviario, la APS adoptará las medidas oportunas para restablecer la situación de normalidad a la mayor brevedad posible. A tal fin, la APS dispone de un Plan de Contingencias con las medidas técnicas, humanas y organizativas para minimizar los posibles efectos.

En el Plan de trabajo operativo de la conexión ferroviaria del Puerto de Santander se incluyen los movimientos planificados de los trenes por las líneas de conexión correspondientes a los horarios de servicio del Puerto de Santander e Instalaciones Técnicas de las redes de ancho métrico e ibérico.

4.8.2. NORMAS APLICABLES

La APS deberá adoptar las medidas necesarias para restablecer la situación de normalidad, de conformidad con lo estipulado en el artículo 37.1 de la LSF, cuando se produzca una perturbación del tráfico.

El Plan de Contingencias de la Autoridad Portuaria recoge el conjunto de procedimientos alternativos a la operativa habitual, con el objetivo de minimizar las consecuencias de cualquier incidencia o contingencia que pueda perturbar el desarrollo del tráfico ferroviario, desde el plano preventivo, predictivo y correctivo.



En virtud del artículo 37.2 de la LSF, en caso de urgencia o cuando la infraestructura ferroviaria haya quedado inutilizable, la APS podrá, de acuerdo con ADIF y sin previo aviso, suprimir o desviar los surcos en la red ferroviaria que administra durante el tiempo que estime oportuno, además de informar lo antes posible a los operadores a los efectos que estime oportunos. En este caso, los Candidatos y EEFF no tendrán derecho a exigir compensación o indemnización alguna.

La Autoridad Portuaria podrá exigir a las EEFF y a su personal que ponga a su disposición los medios técnicos y humanos que se consideren necesarios, para restablecer el tráfico a la mayor brevedad posible. A tal fin, las EEFF y la APS actuarán en coordinación y colaboración mutuas, para conseguir los objetivos de calidad del servicio perseguidos.

4.8.3. MEDIDAS A ADOPTAR RESPECTO A LAS PERTURBACIONES EN EL TRÁFICO

La APS ejerce, en virtud de lo dispuesto en la LSF, las competencias de administrador de infraestructuras ferroviarias. No obstante, la gestión de los sistemas de control, circulación y seguridad del tráfico ferroviario en la RFPS es realizado por ADIF, en virtud del acuerdo firmado por esta entidad y la Autoridad Portuaria en enero de 2010. En un futuro próximo está previsto que la APS asuma esta gestión.

Con arreglo a este acuerdo comercial establecido entre ADIF y la APS, es ADIF quien realiza la coordinación de las operaciones de circulación sobre la línea de conexión del puerto y en la RFPS, estableciendo los itinerarios y controlando los sistemas de seguridad, señalización y comunicaciones con el objetivo de que la circulación real de trenes se ajuste lo máximo posible a la capacidad asignada por ADIF. Por su parte, el Centro de Coordinación de Servicios (CCS) de la APS está coordinado con ADIF para la apertura y cierre de las puertas de la zona portuaria de acceso restringido.

La APS, como responsable de seguridad en la circulación ferroviaria, requerirá de las EEFF toda la información necesaria, previamente a la salida del tren o durante su recorrido por la zona de servicio del puerto, en tiempo y forma oportunos. Si las características técnicas del tren no coincidiesen con las de la solicitud de capacidad, se adoptarán las medidas de desregulación oportunas e incluso impedir su circulación.

Para la resolución de los conflictos que pudieran plantearse en relación con los procedimientos de adjudicación de capacidad, aplicación de tarifas y aplicación de los criterios contenidos en las declaraciones sobre la red, se acudirá al Comité de Regulación Ferroviaria (CRF).

4.9. RECLAMACIONES ANTE LA COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y COMPETENCIA

La presentación de alegaciones respecto a la asignación de capacidad tendrá un plazo establecido por quince días naturales a contar desde la fecha de comunicación del horario de servicio a los Candidatos.

Independientemente de las alegaciones previstas en el proceso de asignación de capacidades de la Declaración sobre la Red de ADIF, los Candidatos podrán acudir, si así lo estiman conveniente, en el plazo máximo de un mes desde la correspondiente resolución, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante CNMC)

La CNMC procederá a resolver los conflictos que puedan plantearse entre ADIF y los Candidatos, en relación con los procedimientos de adjudicación de capacidades, dictando resoluciones vinculantes para las entidades que actúen en el ámbito ferroviario, que tendrán eficacia ejecutiva, sin perjuicio de poder ser recurridas, en alzada, ante el Ministro de Fomento.

De este modo, ADIF y los Candidatos están obligados a cumplir las resoluciones que dicte la CNMC en el ejercicio de sus funciones.

Las reclamaciones de los Candidatos y las resoluciones la CNMC que puedan suponer una modificación significativa de las condiciones de operación pactadas con las Empresas Ferroviarias y/o Candidatos, o afectar a terceros, serán materia de análisis de la Comisión mixta de seguimiento del Convenio entre ADIF y la APS.

4.10. MEDIDAS PARA FAVORECER EL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES IMPUESTAS A LAS EMPRESAS FERROVIARIAS

Con objeto de hacer posible el cumplimiento de las obligaciones de colaboración de las EEFF, sobre todo para el tratamiento de las perturbaciones de tráfico ferroviario, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias facilitará a las mismas toda la información necesaria al respecto, aplicando el principio de transparencia para ayudar a las empresas ferroviarias a comprender lo que de ellas se espera (incluido lo que deben y no deben hacer).

La APS y las EEFF establecerán un acuerdo de tráfico en el que se designarán las personas o entes autorizados para la toma rápida de decisiones operativas, especialmente en lo que respecta a las interrupciones de tráfico.



CAPITULO V: SERVICIOS FERROVIARIOS DEL PUERTO DE SANTANDER (BÁSICOS MÍNIMOS, COMPLEMENTARIOS Y AUXILIARES)

Con arreglo a lo dispuesto en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario:

- ❑ La prestación de los **servicios básicos mínimos de acceso a la infraestructura ferroviaria** serán proporcionados por los administradores de infraestructuras ferroviarias (Art. 20) y, el ámbito de los puertos de interés general (cuyo administrador es la autoridad portuaria) podrán prestarse por los administradores generales de infraestructuras ferroviarias u otras entidades públicas o privadas, previo acuerdo entre dicha entidad y la correspondiente autoridad portuaria.
- ❑ La prestación de **servicios complementarios** en la Red Ferroviaria de Interés General y en las áreas de las zonas de servicio ferroviario administradas por el administrador de infraestructuras ferroviarias, se efectuará en régimen de Derecho privado y podrá ser realizada:
 - a. Por el administrador de infraestructuras ferroviarias por sus propios medios o mediante gestión indirecta a través de empresas contratistas seleccionadas conforme a la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales; y en los supuestos que ésta no sea de aplicación, conforme al ordenamiento jurídico privado con observancia de los principios de publicidad y concurrencia. Dichas empresas contratistas deberán disponer de un título habilitante para la prestación del servicio complementario correspondiente, otorgado por el administrador de infraestructuras ferroviarias; y deberán ajustar su actuación a los principios de igualdad de trato, transparencia y no discriminación.
 - b. Directamente, a su riesgo y ventura, por empresas prestadoras provistas del preceptivo título habilitante otorgado por el administrador de infraestructuras ferroviarias, siempre que dispongan de los espacios, instalaciones o medios necesarios para la realización de la prestación correspondiente, a través del oportuno acuerdo o contrato con dicho administrador.
 - c. Las empresas ferroviarias y los candidatos titulares de material rodante, presten o no servicios complementarios al amparo de lo establecido en los epígrafes a) y b) anteriores, podrán realizar para sí mismos dichos servicios complementarios siempre que hayan suscrito con el administrador de infraestructuras ferroviarias el correspondiente acuerdo o contrato sobre disponibilidad de espacios y, en su caso, de instalaciones o medios que sean solicitados por la empresa ferroviaria o candidato. La autoprestación podrá realizarse directamente o a través de contrato con terceros. En este caso, los prestadores deberán estar en posesión del correspondiente título habilitante otorgado por dicho administrador. En el supuesto contemplado en la presente letra c) las empresas ferroviarias y otros candidatos tendrán prohibida la prestación de servicios complementarios a empresas distintas.
- ❑ La prestación de **servicios auxiliares** en la Red Ferroviaria de Interés General y las áreas de sus zonas de servicio administradas por el administrador de infraestructuras ferroviarias se

efectuará en régimen de Derecho privado, sin que sea precisa autorización previa alguna de la administración ferroviaria y sin que sea obligatoria dicha prestación. En todo caso la empresa prestadora deberá haber suscrito con el administrador de infraestructuras ferroviarias el correspondiente acuerdo o contrato sobre disponibilidad de espacios y, en su caso, de las instalaciones o medios cuya utilización le hubiera solicitado al mismo. El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá prestar en cualquier caso los servicios auxiliares.

En el ámbito de su competencia, las Autoridades Portuarias realizarán las funciones asignadas al administrador de infraestructuras ferroviarias en los apartados anteriores en relación con los servicios básicos mínimos, complementarios y auxiliares. Los servicios adicionales de acceso a y desde la vía a las redes ferroviarias de los Puertos de Interés General del Estado podrán prestarse por la entidad pública empresarial ADIF previo acuerdo entre dicha entidad y la correspondiente Autoridad Portuaria.

El resto de **los servicios ferroviarios en la zona de servicio del Puerto de Santander podrán ser prestados por ADIF, con arreglo a las condiciones establecidas en el Acuerdo comercial firmado por ADIF y la Autoridad Portuaria de Santander,** garantizando la seguridad, eficacia y calidad del servicio, aportando los medios y el personal habilitado para su ejecución, sin perjuicio de que cualquier otro operador debidamente habilitado pudiera llevar a cabo servicios complementarios y adicionales con la autorización previa de la APS



5.1. SERVICIOS DE ACCESO A LA RED GESTIONADA POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER

Todas las EEFF y resto de Candidatos debidamente habilitados tendrán derecho a recibir en condiciones de igualdad el denominado paquete de acceso mínimo, conforme a la Directiva 2001/14/CE, en el que se incluye:

- a)** Tramitación de la solicitud de capacidad de la infraestructura.
- b)** Derecho a utilizar la capacidad adjudicada.
- c)** Utilización de las bifurcaciones y desvíos de la red.

- d) Control del tren, incluida señalización, regulación, expedición, así como la comunicación y suministro de información sobre circulación ferroviaria.
- e) Suministro de cualquier información necesaria para la explotación del servicio ferroviario para el que se le ha adjudicado capacidad.

Además de los anteriores, los accesos a las instalaciones y suministro de servicios comprenden:

- f) Las terminales de carga.
- g) La estación de clasificación.
- h) Las instalaciones de formación de trenes; excluyendo las operaciones sobre el material, que corresponden a la empresa ferroviaria.
- i) Las vías de apartado.
- j) Las instalaciones de mantenimiento y otras instalaciones técnicas.

5.2. SERVICIOS BÁSICOS MÍNIMOS, COMPLEMENTARIOS Y AUXILIARES

En virtud de lo dispuesto por el artículo 20 de la Ley 38/2015, del sector ferroviario, los **servicios básicos mínimos de acceso a la infraestructura**, prestados en las instalaciones del Puerto de Santander son los siguientes:

- Tramitación de las solicitudes de capacidad de infraestructura ferroviaria.
- Puesta a disposición de la capacidad concedida.
- Utilización de la infraestructura ferroviaria, incluidas bifurcaciones y desvíos de la red.
- Control del tren, incluida señalización, regulación, expedición, así como comunicación y suministro de información sobre circulación ferroviaria.
- Utilización de las instalaciones de alimentación eléctrica para la corriente de tracción, cuando estén disponibles.
- Información sobre los servicios de circulación de trenes y eventuales retrasos.
- Cualquier otra información necesaria para introducir o explotar el servicio para el que se ha concedido capacidad.

Son **servicios complementarios**, según el Anexo I.18 de la LSF los siguientes:

- Suministro de corriente de tracción.
- Suministro de combustible de tracción en instalaciones fijas.
- Pre calentamiento de trenes de viajeros.
- Contratos personalizados para:
 - Control de transporte de mercancías peligrosas.
 - Asistencia a la circulación de convoyes especiales.

- Carga y descarga de unidades de transporte intermodal (UTI) sobre y desde vagón.

Son servicios auxiliares los siguientes:

- El acceso a las redes de telecomunicación.
- El suministro de información complementaria.
- La inspección técnica del material rodante.
- Los servicios de venta de billetes en estaciones de transporte de viajeros.
- Los servicios de mantenimiento pesado de material rodante, siendo éstos los que requieren instalaciones específicas en las que se realizan tareas que no se llevan a cabo como parte de las operaciones diarias de rutina y que requieren que el vehículo sea retirado del servicio.
- Los servicios de maniobras y cualquier otro relacionado con las operaciones del tren.



CAPITULO VI: RÉGIMEN ECONÓMICO Y TRIBUTARIO

6.1. INFORMACIÓN SOBRE CÁNONES Y DEMÁS TASAS EXISTENTES

La Ley del Sector Ferroviario regula el régimen jurídico de aplicación de las tasas, cánones y tarifas. El régimen general de tarifas se acoge a lo dispuesto en el artículo 101 de la LSF.

- La prestación de los servicios complementarios estará sujeta al pago de tarifas, que se determinarán conforme a lo dispuesto en el artículo 102 de la LSF, y tendrán el carácter de precios privados.
- La prestación de servicios auxiliares estará sujeta a precios libremente acordados entre las partes. No obstante, cuando tales servicios sean prestados por un solo proveedor, los precios que éste aplique no podrán superar el coste de su prestación más un beneficio razonable.

6.2. TARIFAS APLICABLES POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS POR EL ADMINISTRADOR DE LA INFRAESTRUCTURA

La prestación de servicios auxiliares y complementarios por parte de la Autoridad Portuaria será en régimen de concurrencia y de Derecho privado y estarán sujetos al pago de las correspondientes tarifas a cargo de las personas beneficiarias de los citados servicios.

La prestación de servicios auxiliares, así como el uso de sus Instalaciones y espacios disponibles, se realizará en base a precios convenidos con las Empresas Ferroviarias y resto de Candidatos habilitados.

Para la formalización de esta prestación se establecerán Acuerdos Específicos con sujeción a precios equivalentes a las tarifas de servicios complementarios o a los precios específicos de los servicios auxiliares.

Con arreglo al acuerdo entre ADIF y la APS, ADIF presta servicios básicos mínimos, complementarios y auxiliares en las condiciones establecidas, garantizando la seguridad, eficacia y calidad del servicio, y aportando los medios y el personal habilitado para su ejecución. Los precios de estos servicios se publican anualmente por ADIF en su Declaración de Red.

ANEJO 1: FUNCIONES Y COMPETENCIAS ASIGNADAS A LOS PRINCIPALES AGENTES DEL SECTOR FERROVIARIO

MINISTERIO DE FOMENTO

Es el encargado de la ordenación y planificación estratégica del sector ferroviario y su desarrollo. Entre sus principales funciones se incluye el establecimiento y elaboración de las reglas básicas y normativas que rigen el mercado ferroviario, especialmente lo relacionado con la seguridad e interoperabilidad del sistema y las relaciones existentes entre los distintos agentes del sector.

Como órgano encargado de la definición y supervisión del régimen tarifario, podrá modificar la cuantía de los cánones ferroviarios de acuerdo con lo estipulado en la Ley del Sector Ferroviario y demás normativa vigente.

AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) es un organismo público de los regulados en la Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias estatales para la mejora de los servicios públicos.

Su ámbito de competencias es el sistema ferroviario de competencia estatal: la Red Ferroviaria de Interés General, y los servicios que por ella discurren.

En dicho ámbito ejercerá como **autoridad responsable de la seguridad ferroviaria**, tal y como se establece en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, realizando la ordenación y supervisión de la seguridad de todos los elementos del sistema ferroviario: las infraestructuras, el material rodante, el personal ferroviario y la operación ferroviaria.

Asimismo, llevará a cabo las funciones relacionadas con la interoperabilidad del sistema ferroviario de competencia estatal, correspondiéndoles asimismo el otorgamiento, suspensión y revocación de licencias a las empresas ferroviarias.

Su Estatuto fue aprobado mediante el [Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre](#), que fija como inicio de su actividad el 1 de abril de 2015.

AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER

El papel ejercido por la Autoridad Portuaria de Santander en materia ferroviaria viene establecido en el Artículo 39 de la Ley del Sector Ferroviario, por el que las Autoridades Portuarias son llamadas a asumir una serie de funciones propias de un administrador de infraestructuras ferroviarias, sobre las infraestructuras ferro-portuarias presentes en la zona de servicio del puerto.

Según este artículo, en su apartado 2, la Autoridad Portuaria las competencias de un administrador de infraestructuras ferroviarias definidos en el apartado 1 del artículo 23, salvo en lo siguiente:

- La elaboración, aprobación y publicación de la declaración sobre la red.
- La adjudicación de capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias y restantes candidatos enumerados en el artículo 34 que lo soliciten y la celebración de acuerdos marco con aquéllas.



- La determinación, revisión y cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, conforme al régimen legal y reglamento de aplicación.
- La cooperación con los organismos que en otros Estados miembros de la Unión Europea administren las infraestructuras ferroviarias, para establecer y adjudicar capacidad de infraestructura que abarque más de una red nacional.

Por último, la disposición adicional séptima de la LSF contiene el régimen de aplicación previsto para los puertos de interés general.

ADIF

Se configura como un organismo público adscrito al Ministerio de Fomento con personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio. Se rige por el Estatuto de ADIF, la Ley del Sector ferroviario, Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado y normativa que las desarrolle.

COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA

Es el organismo independiente encargado de resolver los conflictos que pudieran surgir entre los Candidatos y ADIF, en relación con el procedimiento de adjudicación de capacidad, o trato discriminatorio en el acceso a las infraestructuras y/o servicios, el otorgamiento y uso de los certificados de seguridad, la aplicación de los criterios de la Declaración de Red de ADIF y de la cuantía y estructura tarifaria a los operadores

Asimismo, resolverá cuantas dudas surjan respecto a la interpretación de las cláusulas de las licencias y autorizaciones para la prestación de servicios ferroviarios en la RFIG y en el Puerto de Santander.

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Es el órgano independiente encargado de la investigación técnica de los accidentes graves e incidentes que se produzcan sobre la RFIG y del establecimiento del alcance y los procedimientos que habrán de seguirse en la investigación de los mismos, así como para poder evitarlos en el futuro.

No obstante, con independencia de la investigación que decida emprender esta Comisión en el caso de producirse un accidente sobre la red ferroviaria del Puerto de Santander, perteneciente a la RFIG, tanto la Autoridad Portuaria como la Empresa Ferroviaria implicada llevarán a cabo una investigación interna de los mismos, colaborando con la Comisión en lo que ésta estime conveniente, sin interferir en la misma.

ANEJO 2: MARCO JURÍDICO DE APLICACIÓN

1. NORMATIVA DE PUERTOS

2. NORMATIVA GENERAL FERROVIARIA

a. General del sector

[Ley 38/2015 de 29 de septiembre](#), del sector ferroviario

[Ley 39/2003 de 17 de noviembre](#), del sector ferroviario. (Versión consolidada)
-Ley derogada-

[Real Decreto 2387/2004 de 30 de diciembre](#), por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario. (Versión consolidada)

b. Normas reguladoras de los agentes del sistema

[Ley 28/2006 de 18 de julio](#), de Agencias estatales para la mejora de los servicios públicos (Versión consolidada)

[Ley 40/2015 de 1 de octubre](#), de Régimen Jurídico del Sector Público

[Ley 3/2013 de 4 de junio](#), de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (Versión consolidada)

[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-ley 15/2013 de 13 de diciembre](#), sobre reestructuración de la entidad pública empresarial «Administrador de Infraestructuras Ferroviarias» (ADIF) y otras medidas urgentes en el orden económico.

[Real Decreto 2395/2004 de 30 de diciembre](#), por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (versión consolidada).

[Real Decreto 1044/2013 de 27 de diciembre](#), por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad.

[Real Decreto-ley 22/2012 de 20 de julio](#), por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios.

[Real Decreto 2396/2004 de 30 de diciembre](#), por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora (Versión consolidada).

c. Otra normativa de funcionamiento del sector ferroviario

[Orden FOM/1977/2015 de 29 de septiembre](#), sobre el procedimiento de licitación para el otorgamiento del título habilitante para la realización del transporte ferroviario de viajeros previsto en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 13 de junio de 2014, por el que se determina el número y vigencia de títulos habilitantes para la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros

en régimen de concurrencia en determinadas líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General.

[Orden FOM/189/2015 de 11 de febrero](#), por la que se desarrollan principios básicos de aplicación de incentivos en el sistema de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, establecidos en el artículo 73 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

[Orden FOM/710/2015 de 30 de enero](#), por la que se aprueba el Catálogo de líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General.

[Real Decreto 627/2014 de 18 de julio](#), de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares.

[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 (Versión consolidada).

[Orden FOM/898/2005 de 8 de abril](#), 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.

[Orden FOM/1403/2013 de 19 de julio](#), sobre servicios de transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística.

[Resolución de 27 de junio de 2014](#), de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 13 de junio de 2014, por el que se determina el número y vigencia de títulos habilitantes para la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros en régimen de concurrencia en determinadas líneas y tramos de la Red Ferroviaria de interés general

3. NORMATIVA EN MATERIA DE SEGURIDAD

a. Disposiciones generales

[Real Decreto 810/2007 de 22 de junio](#), por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General. (Texto Consolidado)

[Real Decreto 918/2010 de 16 de julio](#), por el que se modifica el Real Decreto 810/2007.

[Real Decreto 641/2011 de 9 de mayo](#), por el que se modifica el Real Decreto 810/2007.

[Real Decreto 1006/2015 de 6 de noviembre](#), por el que se modifica el Real Decreto 810/2007

[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.

b. Certificados y autorizaciones de seguridad

[Orden FOM/2257/2010 de 2 de agosto](#), por la que se establece la fecha a partir de la que la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias asumirá las competencias en materia de certificados de seguridad establecidas en el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General.

4. NORMATIVA EN MATERIA DE INTEROPERABILIDAD

[Real Decreto 1434/2010 de 5 de noviembre](#), sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de interés general.

[Orden FOM/3218/2011 de 7 de noviembre](#), por la que se modifican los anexos II, V y VI del Real Decreto 1434/2010.

[Orden FOM/421/2014 de 13 de marzo](#), por la que se modifica el anexo III del Real Decreto 1434/2010.

[Orden FOM/22/2015 de 19 de enero](#), por la que se modifica el anexo III del Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de interés general.

[Orden FOM/167/2015 de 6 de febrero](#), por la que se regulan las condiciones para la entrada en servicio de subsistemas de carácter estructural, líneas y vehículos ferroviarios.

[Orden FOM/2437/2015 de 13 de noviembre](#), por la que se modifican los anexos I, V y VI del Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de interés general

5. NORMATIVA RELATIVA AL PERSONAL FERROVIARIO

[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.

[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 (Versión consolidada).

6. NORMATIVA RELATIVA A VEHÍCULOS Y A SU MANTENIMIENTO

[Orden FOM/167/2015 de 6 de febrero](#), por la que se regulan las condiciones para la entrada en servicio de subsistemas de carácter estructural, líneas y vehículos ferroviarios.

[Real Decreto 1544/2007 de 23 de noviembre](#), por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.

[Orden FOM/233/2006 de 31 de enero](#), por al que se determina el régimen de homologación de los centros de material rodante y sus condiciones de funcionamiento (versión consolidada).



7. NORMATIVA REGLAMENTARIA DE CIRCULACIÓN

[Real Decreto 664/2015 de 17 de julio](#), por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.

ANEJO 3: GLOSARIO DE TÉRMINOS ESPECÍFICOS

- ❑ **Adjudicación de Capacidad:** Otorgamiento por parte de ADIF del derecho a servirse de capacidad de infraestructura ferroviaria.
- ❑ **Apartadero:** Infraestructura ferroviaria de titularidad pública o privada, consistente en una instalación de vías para la carga, descarga y estacionamiento de vagones con enlace a una línea mediante una o más agujas de plena vía, que sirve para complementar la Red Ferroviaria de Interés General.
- ❑ **Autorización de circulación de vehículos ferroviarios:** Es otorgada, por ADIF al fabricante o titular del vehículo ferroviario que va a circular por la Red Ferroviaria de Interés General (en adelante RFIG), una vez obtenida la Autorización de Puesta en Servicio otorgada por la [Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria](#) (en adelante [AESF](#))
- ❑ **Autorización de Puesta en Servicio:** Todo vehículo ferroviario que vaya a circular por la RFIG, entre la que se incluye la red del Puerto de Santander, deberá disponer de dicha autorización (de primer o segundo nivel), otorgada por la [AESF](#)
- ❑ **Autorización de seguridad:** Otorgada por la [AESF](#) acredita que el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha establecido un sistema propio de gestión de la seguridad, y está en condiciones de cumplir los requisitos necesarios para administrar la infraestructura ferroviaria en condiciones de seguridad.
- ❑ **Banda de mantenimiento:** Reserva de capacidad de vía necesaria para el mantenimiento ordinario de la infraestructura.
- ❑ **Candidato:** La empresa ferroviaria con licencia o una agrupación internacional de empresas ferroviarias. Asimismo, pueden ser Candidatos otras personas jurídicas, que sin tener la condición de empresas ferroviarias, estén interesadas en la explotación del servicio, tales como las agencias de transporte, los cargadores y los operadores de transporte combinado.
- ❑ **Capacidad de infraestructura:** Número de franjas horarias que pueden disponerse en un tramo de la infraestructura ferroviaria durante un periodo de tiempo determinado y en función del tipo de tráfico.
- ❑ **Certificado de Seguridad:** Establece las condiciones que deben cumplir las Empresas Ferroviarias que presten un servicio ferroviario en materia de gestión de la seguridad, de personal de conducción y acompañamiento, y de material rodante, así como en cualquier otras materias que se determinen reglamentariamente.
- ❑ **Convenio Marco:** Convenio firmado entre ADIF y Puertos del Estado firmado el 30 de diciembre de 2005, sobre la aplicación de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario en la Red Ferroviaria de Interés General ubicada en los Puertos de Interés General.
- ❑ **Declaración sobre la red:** Declaración que detalla las normas generales, plazos, procedimientos y criterios relativos a los sistemas de cánones y adjudicación de



capacidad. Contiene, asimismo, cualquier otra información que pueda ser necesaria para cursar una solicitud de capacidad de infraestructura.

- ❑ **Empresa Ferroviaria (EF)**: Aquella entidad cuya actividad principal consista en prestar servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa, en todo caso, la que aporte la tracción. También se incluyen en el concepto las empresas que aportan exclusivamente la tracción.
- ❑ **Especificaciones Técnicas de Homologación (ETH)**: Conjunto de normas técnicas, requisitos y condiciones que, en materia de seguridad, fiabilidad, compatibilidad técnica, salubridad, protección del medioambiente y, en su caso, interoperabilidad (ETI), deben cumplir todos los vehículos ferroviarios para obtener las autorizaciones de puesta en servicio y circulación.
- ❑ **Franja horaria**: Capacidad de infraestructura necesaria para que un tren circule entre dos puntos, en un momento dado.
- ❑ **Habilitación**: Título diferente al de licencia, necesario para solicitar por otros Candidatos distintos de las Empresas Ferroviarias (EEFF) y que estén interesados por su vinculación directa con el ejercicio de su actividad, la capacidad de explotación de un servicio ferroviario. Se exceptúan de dicho requisito las Administraciones Públicas.
- ❑ **Horario de servicio**: Conjunto de los tráficos programados durante un periodo acordado y que, en la actualidad, se hace coincidir con el año natural.
- ❑ **Información sobre la Red**: Documento que detalla las normas generales, plazos, procedimientos y criterios relativos al sistema tarifario y de adjudicación de capacidad. Contiene, asimismo, cualquier otra información que pueda ser necesaria para cursar una solicitud de capacidad de infraestructura.
- ❑ **Infraestructura congestionada**: Tramo de infraestructura para el cual no puede atenderse plenamente la demanda de capacidad de infraestructura durante determinados periodos, ni siquiera tras la coordinación de las distintas solicitudes de capacidad.
- ❑ **Licencia**: Autorización concedida por un Estado a una empresa a la que se reconoce como EF, que puede estar limitada a la prestación de determinados tipos de servicios de transporte.
- ❑ **Línea**: Parte de la infraestructura ferroviaria que une dos puntos determinados y que está integrada por los siguientes elementos: plataformas de vía, superestructuras, como carriles y contracarriles, traviesas y material de sujeción, obras civiles e instalaciones de seguridad, de electrificación, de señalización y de telecomunicación de la vía y elementos que permiten el alumbrado.
- ❑ **Línea de conexión del Puerto de Santander**: Línea que conecta la red de ADIF con el complejo ferro portuario de Santander.
- ❑ **Manual de Circulación**: Conjunto de normas de circulación, complementarias al Reglamento de Circulación.

- ❑ **Plan de Aumento de Capacidad:** Medidas que acompañadas de un calendario de aplicación, se proponen para mitigar las limitaciones de capacidad que hayan motivado la calificación de un tramo como infraestructura congestionada.
- ❑ **Plan de Contingencias:** Plan elaborado por la APS que recoge las medidas necesarias para restablecer la situación de normalidad en caso de accidente de fallo técnico, o de cualquier otra incidencia que perturbe el tráfico ferroviario. En el ámbito de la RFIG, su aprobación corresponde al Ministerio de Fomento.
- ❑ **Plan de Transporte (PT):** Conjunto de operaciones planificadas de manera estable por una EF u otros Candidatos, encaminadas a la prestación de servicios de transporte, asociadas a una asignación de surcos y de recursos técnicos y humanos.
- ❑ **Punto de conexión físico:** Punto que delimita la titularidad de las infraestructuras ferroviarias que integran la línea de conexión. El punto de conexión física del Puerto de Santander con la red de ADIF se encuentra en el pk 1,336 de la línea de conexión, coincidiendo con el cruce a distinto nivel (paso superior) de la autovía de acceso a Santander S-10.
- ❑ **Punto de conexión funcional:** Punto situado en la línea de conexión que delimita el ámbito de actuación de cada responsable de circulación en una línea de conexión. Sirve para determinar la responsabilidad derivada de la gestión de las operaciones. En la actualidad y conforme a la Consigna AO/CO nº 1611, el punto de conexión funcional se encuentra en la señal M4 de la estación de Muriedas.
- ❑ **Red Ferroviaria de Interés General (RFIG):** Está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resultan esenciales para garantizar un sistema común de transportes ferroviarios 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.
- ❑ **Reglamento de Circulación del Puerto de Santander:** Conjunto de normas y disposiciones fundamentales que rigen la circulación de trenes y maniobras. Tienen como objetivo último la garantía de una explotación ferroviaria segura y eficiente en la zona de servicio del Puerto de Santander.
- ❑ **Reglamento General de Circulación (RGC):** Conjunto de normas y disposiciones fundamentales que rigen la circulación de trenes y maniobras y tienen como objetivo último la garantía de una explotación ferroviaria segura y eficiente en la Red Ferroviaria de Interés General.
- ❑ **Servicio internacional de transporte de mercancías:** Cualquier servicio de transporte en que el tren cruce, al menos, una frontera de un Estado miembro. El tren puede componerse y/o dividirse y las distintas secciones tener diferentes orígenes y destinos, siempre que todos los vagones crucen, al menos, una frontera.
- ❑ **Surco:** Capacidad de la infraestructura necesaria para que un tren se desplace de un punto a otro de la Red, en un periodo de tiempo determinado.



- **Tramo:** Parte significativa de una línea ferroviaria.



ANEJO 4: MODELO DE SOLICITUD DE CAPACIDAD



Candidato representante

Domicilio (a efectos de notificaciones)

Registro Especial Ferroviario

Fecha de Petición: _____

Fecha de Aceptación: _____

Nº. de Ficha: _____

Fecha de Asignación: _____ Capacidad Asignada: _____

Origen: _____ Destino: _____
Corredor: _____ Ruta: _____
Días de Circulación: _____
Período de Circulación: _____ del _____ al _____
Denom. Comercial: _____ Longitud: _____
Horario solicitado (S/L/P): _____ a las _____ Estación: _____
Materias peligrosas: _____ Prescrip. Especiales: _____
Observaciones: _____

CAMBIOS DE TRACCIÓN

Hasta	Tipo	Peso	Locomora	Número
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____

Observaciones: _____

PARADAS

Estación	Minutos	Tipo	Descripción
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____

Observaciones: _____



ANEJO 5: ACUERDO COMERCIAL Y PRIMER PROTOCOLO ENTRE ADIF Y LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER PARA LA GESTIÓN DE LAS OPERACIONES EN LA RED FERROVIARIA EN EL INTERIOR DEL PUERTO DE SANTANDER



ACUERDO ENTRE EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF) Y LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER (APS) PARA LA GESTIÓN DE LAS OPERACIONES EN LA RED FERROVIARIA EN EL INTERIOR DEL PUERTO DE SANTANDER.



En Santander, a 10 de diciembre de 2010

REUNIDOS

De una parte, D. MIGUEL ÁNGEL CAMPOS GARCÍA, Director General de Explotación del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, según nombramiento realizado por el Comité de Dirección del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante, ADIF) del día 27 de Mayo de 2008.

De otra parte, D. CHRISTIAN MANRIQUE VALDOR, Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander, según nombramiento realizado por Acuerdo de Consejo de Gobierno de Cantabria, de 13 de septiembre de 2007 (publicado en el BOC de 17 de septiembre de 2007, y en el BOE de 27 de septiembre de 2007).

INTERVIENEN

El primero lo hace en nombre y representación de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, de acuerdo con la resolución de 30 de Julio de 2007 (BOE de 16 de Agosto de 2007) de la Secretaría General de Infraestructuras por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Administración de ADIF en relación con delegación de competencias en materia de representación, de ejecución de Acuerdos del Consejo de Administración y de actuación como órgano de contratación.

El segundo lo hace en nombre y representación de la Autoridad Portuaria de Santander (en adelante, APS), de acuerdo con las funciones establecidas en el Art. 41.2.a) de la Ley 27/92 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por la Ley 62/97 y 48/03, sin perjuicio de la función que le corresponde al Consejo de Administración en materia de Acuerdos, de conformidad con el Art. 40.5.o) de la citada Ley, y sobre ocupación del dominio público portuario, según el Art. 40.5.f) de la misma.



Las partes, reconociéndose mutuamente capacidad legítima para otorgar el presente Acuerdo y según lo expresado anteriormente, libres y de común acuerdo

MANIFIESTAN

Que se quiere integrar los servicios ferroviarios como una parte más del sistema general de transporte intermodal, especializando los mismos y adaptándolos al nuevo marco de desarrollo ferroviario, formando así parte de la cadena de valor que la Autoridad Portuaria quiere ofrecer a los usuarios de la Comunidad Portuaria.

Que a todo ello hay que sumar que la Ley 39/2003, de 17 de Noviembre, del Sector Ferroviario y el Real Decreto 2387/2004 de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento Ferroviario atribuyen a la Autoridad Portuaria funciones de Administrador respecto de las infraestructuras ferroviarias existentes en los puertos de interés general.

Que dichas funciones tienen por objeto el mantenimiento y explotación de las infraestructuras ferroviarias, así como la gestión de su sistema de control, de circulación y seguridad.

En concreto, el Reglamento Ferroviario detalla el contenido de cada una de estas funciones puntualizando que:

- Por mantenimiento de una infraestructura ferroviaria se ha de entender el conjunto de operaciones de conservación, reparación, reposición y actualización tecnológica de elementos de la misma.
- La explotación comprende la prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares y el control e inspección de la infraestructura ferroviaria.
- La gestión de los sistemas de control, circulación y seguridad de la infraestructura ferroviaria conllevan la realización de actividades de organización, la comprobación, la inspección y la supervisión de los modos y medios que aseguren el funcionamiento de dichos sistemas.

Que el ejercicio de dichas funciones por parte de la Autoridad Portuaria de Santander exige una necesaria coordinación de ésta con el Ente Administrador de la Red Ferroviaria de Interés General, ADIF.



Que, a tal fin, la propia Ley del Sector Ferroviario, consciente de la necesidad de materializar la citada coordinación, prevé la formalización, previo informe favorable del Ente Puertos del Estado así como autorización del Ministro de Fomento, de un convenio de conexión entre la Autoridad Portuaria correspondiente y ADIF para regular la conexión física y funcional de la infraestructura ferroviaria existente en el Puerto con la Red Ferroviaria de Interés General, las reglas de diseño y explotación de la red existente en el Puerto, así como la gestión de las operaciones de circulación de las mismas.

Que tanto la Ley del Sector Ferroviario, como su normativa de desarrollo, exigen del personal que desarrolle las funciones anteriormente descritas una habilitación específica, habilitación que en su caso debiera recibir el personal de la Autoridad Portuaria de Santander que fuera a asumirlas.

Que constatada, por tanto, la imposibilidad material de ejercer parte de dichas funciones, en concreto las de gestión de los sistemas de control, circulación y seguridad de la Infraestructura ferroviaria, al no disponer de la habilitación necesaria por parte del personal de la Autoridad Portuaria de Santander para su desarrollo, dado que no está formalizado el Convenio de Conexión que regula su otorgamiento, se hace necesaria la adopción del presente acuerdo, que se registrará por las siguientes

ESTIPULACIONES

PRIMERA.- OBJETO

El objeto del presente Acuerdo es establecer las obligaciones y compromisos mutuos entre la Autoridad Portuaria de Santander y la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) para encomendar al segundo, bajo una sola dirección efectiva, todas las actividades relacionadas con la gestión de los sistemas de control, circulación y seguridad en la Red Ferroviaria en el interior del Puerto de Santander, en aras a garantizar la necesaria coordinación entre ambos en la regulación del tráfico ferroviario por las citadas infraestructuras y las pertenecientes a la Red Ferroviaria de Interés General que conecta con éstas.

El presente acuerdo no supone en ningún caso cesión de titularidad de la competencia objeto de la misma ni de los elementos sustantivos de su ejercicio.

SEGUNDA.- PERIODO DE VIGENCIA

El periodo de vigencia de este Acuerdo abarca desde el 1 de Enero de 2010, hasta el 31 de Diciembre de 2011, es decir por un periodo de DOS (2) años.

El presente Acuerdo podrá ser objeto de prórroga por periodos sucesivos de UN (1) año cuando así lo acuerden expresamente las partes.



A los anteriores efectos las partes se comprometen a revisar con una antelación de SEIS (6) meses al vencimiento del presente Acuerdo, la conveniencia de su prórroga.

En todo caso, la vigencia de este Acuerdo se entenderá sin perjuicio de la modificación a que se refiere la cláusula duodécima.

TERCERA.- ÁMBITO DE APLICACIÓN Y ALCANCE

El presente Acuerdo tendrá como ámbito de aplicación la Red Ferroviaria en el interior del Puerto de Santander, administrada por la Autoridad Portuaria de Santander, y que está conectada a la Red Ferroviaria de Interés General.

CUARTA.- ACTIVIDADES A REALIZAR POR EL ADIF.

Las actividades a desarrollar al amparo del presente Acuerdo son las que se definen a continuación:

1. Coordinación del Acceso y expedición de trenes

Descripción: Este servicio consiste en coordinar las operaciones de circulación sobre la línea de conexión del Puerto con el responsable de circulación de Adif para garantizar la salida y entrada de trenes y/o maniobras, desde y hasta la Red Ferroviaria interior del Puerto.

Operaciones asociadas: Planificación del Itinerario desde la línea de conexión hasta las vías de la Red Ferroviaria Interior del Puerto, establecimiento de itinerarios, gobernando y controlando los sistemas de señales, comunicaciones y seguridad para garantizar la recepción / expedición del tren, así como su apartado o posicionamiento de la locomotora. Notificación telemática a la Empresa Ferroviaria de la llegada / salida del tren a / desde la instalación ferropuertuaria.

2. Dirección de circulación y de maniobras

Descripción: Este servicio consiste en la gestión de los sistemas de control, circulación y de seguridad del tráfico ferroviario que sobre la infraestructura ferroviaria se produzca, incluyendo la dirección de maniobras, dando las instrucciones necesarias sobre su objeto, finalidad, momento y lugar donde deben realizarse, teniendo en cuenta la compatibilidad o incompatibilidad con otros movimientos.

Operaciones asociadas: autorización para el inicio y la suspensión de los movimientos del tren/maniobra, la coordinación de los movimientos de las diferentes maniobras si las hubiere, establecimiento de itinerarios, autorizar el estacionamiento en las vías habilitadas y dar las instrucciones necesarias al personal habilitado que interviene.



Todo ello coordinado con el Centro de Coordinación de Servicios de la Autoridad Portuaria de Santander, a los efectos de apertura y cierre de las puertas de acceso a la zona portuaria y de la entrada y salida de las composiciones ferroviarias al recinto.

3. Otros servicios

Descripción: Estos servicios consisten en colaborar con el responsable de seguridad en la circulación de la Autoridad Portuaria de Santander, informándole de aquellas situaciones que se detecten, tanto en la infraestructura ferroviaria como en la operativa de la circulación ferroviaria, que pudiesen poner en peligro la seguridad e integridad del tráfico ferroviario o de las personas que en él intervienen, así como en la resolución de las incidencias en la circulación.

QUINTA.- SUBCONTRATACIÓN.

ADIF es el único responsable de la prestación del servicio objeto de este Acuerdo. No obstante, para el desarrollo de alguna de las actividades que configuran el mismo, ADIF, previa comunicación a la APS, podrá subcontratar a personal debidamente habilitado para garantizar la adecuada calidad en la prestación de los servicios, respondiendo ADIF de dicho personal como si se tratara de personal propio.

SEXTA.- CONDICIONES DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO.

El ADIF realizará los servicios que, incluidos en el presente Acuerdo, demande la Autoridad Portuaria de Santander con sujeción a los principios de transparencia y no discriminación en el uso de la Red, para lo cual dispondrá del personal necesario conforme a las consignas y reglamentos que son de aplicación.

Desarrollo de la prestación del servicio: El régimen de servicio para la circulación será el que emane de los siguientes documentos reglamentarios.

- Reglamento General de Circulación y manual de circulación de ADIF, así como documentos análogos que pueda aprobar la APS.
- Consignas C que regulen las condiciones específicas de las prescripciones particulares de aplicación del RGC en ciertas dependencias.
- Para regular las operaciones desde la Instalación Logística de Muriedas sobre la infraestructura ferroviaria del Puerto de Santander se publicarán las consignas serie CO.
- Instrucciones Generales de aplicación (I.G. 66, I.G. 43, etc.)
- Convenio de línea de conexión entre ADIF y APS., así como sus preceptivos anexos, desde su entrada en vigor.
- Otros documentos que, por su ámbito y contenido, resulten de aplicación.

Plan de trabajo: ADIF y la Autoridad Portuaria de Santander elaborarán y aprobarán periódicamente un plan de trabajo de la conexión ferroviaria del puerto que integrará las solicitudes de acceso a la línea de conexión del puerto de las empresas ferroviarias que hubieran obtenido capacidad de infraestructura hasta la instalación de Muriedas.

El plan de trabajo definirá los movimientos planificados de trenes y material rodante a lo largo de la línea de conexión, durante un tiempo determinado que se hará coincidir con el de vigencia del horario del servicio en la RFIG administrada por ADIF.

Independientemente se establecerá un plan semanal de actividad, en el que, antes de las 14 horas del viernes anterior a la realización de la actividad, se cursará, mediante fax o correo electrónico, las instrucciones concretas, que puntualmente alteren o modifiquen el plan previsto.

Horario del servicio: Para la realización de los servicios, objeto del presente Acuerdo, ADIF, asegurará los recursos necesarios para realizar los mismos dentro del horario que publique en su Declaración sobre la Red la Autoridad Portuaria de Santander, y que inicialmente es:

LUNES A VIERNES	DE 0 A 24 HORAS
-----------------	-----------------

No obstante, este horario podrá modificarse si las necesidades de la empresa ferroviaria lo requieren y así lo solicitaran a la Autoridad Portuaria de Santander. En tal caso, el ADIF y la APS acordarán los nuevos horarios de servicios teniendo en cuenta los plazos requeridos para adaptar los recursos necesarios.

Precio y Facturación de los servicios: El ADIF facturará a la APS mensualmente los servicios prestados objeto de este Acuerdo según los precios que a continuación se detallan.

Para ello, se establece un servicio fijo de:

- **Módulo A:** Compuesto por 1 agente responsable de Circulación (Factor de Circulación)
- **Módulo B:** Compuesto por 1 agente Auxiliar de Circulación / Auxiliar Operaciones de tren
- **Precio del Módulo A:** 223 €
- **Precio del Módulo B:** 189 €

A efectos de facturación, solo se contabilizará el 35% del precio del Módulo A. Ello viene motivado por el hecho de que el agente responsable de circulación no se dedicará en exclusiva a la actividad en el puerto.

En el precio de los módulos quedan incluidos conceptos generales tales como gastos de formación, reconocimientos psicofísicos, EPI's, equipos de radiotelefonía, etc.





ADIF, facturará mensualmente, a la APS, por el servicio fijo y por todos aquellos a mayores que sean solicitados y aceptados previamente.

En el caso que las empresas ferroviarias solicitasen de ADIF servicios complementarios y/o auxiliares, y éste los prestase con el mismo personal que tiene asignado para las actividades encomendadas por la Autoridad Portuaria, en la facturación mensual ADIF reintegrará a la APS el importe resultante de los servicios facturados a las empresas ferroviarias dentro del recinto ferroportuario, y que en ningún caso este reintegro excederá del importe total facturado por ADIF a la Autoridad Portuaria de Santander. Este reintegro no afectará al precio a cobrar por el módulo A.

Los precios indicados para los Módulos serán fijos e inalterables durante el presente año 2010, siendo revisados cada año de vigencia del presente Acuerdo, al alza o a la baja, conforme al Índice de Precios al Consumo (IPC) que se publique oficialmente, y referido a los 12 meses inmediatos anteriores al de su revisión.

A efectos de la aplicación de esta estipulación, se adjunta anexo al texto del presente Acuerdo, calculando los importes resultantes de conformidad con los precios de los módulos arriba señalados, las tarifas vigentes a la fecha para los servicios ACA y la actividad ferroviaria estimada.

SÉPTIMO.- INCIDENCIAS.

Las incidencias, entendiéndose por tales los incidentes y accidentes que se produzcan en el recinto ferroportuario y que causen daños materiales y/o humanos serán investigados e informados por una comisión compuesta por representantes del ADIF y la APS, en los términos y condiciones que, en su caso, se establezcan en la normativa y disposiciones que regulan específicamente esta materia.

OCTAVO.- SEGUROS.

En el caso que la APS no tuviese formalizado un seguro de responsabilidad civil para cubrir los daños materiales y humanos, en cuantía suficiente, y que se pudiesen producir con motivo de la actividad encomendada al ADIF, y éste tuviese que hacerlo por su cuenta, el importe de los mismos será repercutido en la primera factura que se emita, así como el importe de la prima de dicha póliza de haber tenido que ser suscrita por ADIF, será facturada de forma desglosada en la factura mensual a la APS. Dicha póliza será consensuada previamente por las partes.

NOVENO.- EQUIPAMIENTO.

Para la prestación de los servicios objeto de este Acuerdo, la APS pondrá a disposición de ADIF, a través de las formas de ocupación de dominio público portuario previstas en la legislación vigente,



mientras esté vigente el presente documento, un local / oficina dotada con conexión telefónica, suministros y mobiliario adecuado.

Por su parte el ADIF será responsable y a su cargo de suministrar a los trabajadores la ropa de trabajo, los Equipos de Protección Individual (EPI) conforme a la legislación vigente y los equipos de radiotelefonía, así como cualquier otro material necesario para el normal desarrollo de sus actividades, exceptuando lo indicado en el párrafo anterior.

DÉCIMO.- PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES.

Ambas empresas se comprometen a cumplir la normativa vigente en materia de prevención de riesgos laborales, en concreto la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales y el RD 171/2004, que desarrolla el art. 24 de dicha ley en materia de Coordinación de Actividades Empresariales, así como cualquier otra disposición legal que afecte a la actividad definida en el presente Acuerdo.

UNDÉCIMO.- DEFICIENCIAS EN LA PRESTACIÓN.

La negligencia en la prestación del servicio podrá ser sancionada por la APS de acuerdo con la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, Ley de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General y disposiciones complementarias y con el Reglamento de Servicio y Policía del Puerto, tramitándose la sanción impuesta de acuerdo a la citada normativa así como a la Ley 30/92 de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común y el Reglamento de Procedimiento para el ejercicio de la potestad sancionadora aprobado por el R.D. 1398/93, de 4 de agosto.

DUODÉCIMO.- MODIFICACIÓN DEL ACUERDO.

A fin de asegurar su adecuada aplicación, el presente acuerdo podrá ser modificado durante su vigencia cuando las circunstancias lo hicieren necesario. En tal caso, será preciso el mutuo acuerdo de las partes, dejando constancia expresa del mismo por escrito, mediante la elaboración de una agenda que incluya una justificación de los hechos que la motivan, así como las modificaciones que se introducen en el clausulado del acuerdo.

DÉCIMOTERCERO.- RESCISIÓN ANTICIPADA.

El presente acuerdo se firma con la intención de ser cumplido en su integridad, por lo que si cualquiera de las partes pretende su rescisión anticipada, viene obligada expresamente a respetar la totalidad de los plazos pactados, y en caso de incumplimiento, de ser la APS quien lo rescinde vendrá obligada al abono íntegro de los importes pactados hasta su vencimiento, y en el caso de ser ADIF quien renuncia a su cumplimiento la APS podrá contratar con terceros las prestaciones de ADIF, y



ésta viene obligada al abono a la APS de las cantidades que ésta se vea obligada a abonar durante el periodo que falte para el cumplimiento del plazo pactado.

DÉCIMOCUARTO.- SOLUCIÓN DE CONFLICTOS Y JURISDICCIÓN.

Las partes, siguiendo el espíritu de colaboración y cooperación que anima el presente acuerdo, interpretarán, desarrollarán y ejecutarán su contenido teniendo en cuenta los fines que con el mismo se persiguen y se comprometen a intentar resolver de manera amistosa cualquier desacuerdo que pueda surgir en el desarrollo del mismo.

A falta de acuerdo en los quince días siguientes a la constatación de la discrepancia, cualquiera de las partes podrá recabar la tutela de los Tribunales. A tales efectos, las partes se someten a la jurisdicción española y a la competencia de los Tribunales de Santander.

Y para que conste y a los efectos indicados, como expresión de su consentimiento, las partes rubrican cada hoja y firman al pie de los dos ejemplares en que se formaliza, en un solo efecto, el presente acuerdo, en el lugar y fecha indicada en el encabezamiento.

POR LA AUTORIDAD PORTUARIA
DE SANTANDER

Fdo.: Christian Manrique Valdor

POR EL ADMINISTRADOR DE
INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Fdo.: Miguel Ángel Campos García

ANEXO

Actividad Ferroportuaria año 2010

SANTANDER

Horario

lunes a viernes
laborables
de 0 a 24 horas

Responsable de Circulación

Numero de módulos	741
Precio Modulo	223
Importe	165.243,00 €
% actividad al puerto	35
Total Importe	57.835,05 €

Auxiliar de Circulación

Numero de módulos	741
Precio Modulo	189
Total Importe	140.049,00 €

Número de operaciones





Muriedas	3108
Total operaciones en Puerto	3108

Tarifas A.C.A.

SC2	15,00
SX7	36,55
Total servicios ACA	51,55
Total importe a descontar	160.217,40 €

Liquidación año 57.835,05 €

* El importe a descontar nunca podrá ser superior al importe de los módulos del Auxiliar de Circulación.

Jornadas laborales año, 247



Puerto de Santander

Autoridad Portuaria de Santander

**ACUERDO ENTRE EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS
FERROVIARIAS (ADIF) Y LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER (APS)
PARA LA GESTIÓN DE LAS OPERACIONES EN LA RED FERROVIARIA EN EL
INTERIOR DEL PUERTO DE SANTANDER.**

PRIMER PROTOCOLO

En Santander, a 05 de diciembre de 2011



Entidad Pública Empresarial
Administración de Infraestructuras Ferroviarias
Dirección de Servicios Logísticos y Estaciones Norte
I Protocolo Adicional

En Santander, 05 de diciembre de 2011

REUNIDOS

De una parte, D. MIGUEL ÁNGEL CAMPOS GARCÍA, Director General de Explotación de la Infraestructura del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, según nombramiento realizado por el Comité de Dirección del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante, ADIF) del día 27 de Mayo de 2008.

De otra parte, D. JOSÉ JOAQUÍN MARTÍNEZ SIESO, Presidente de la Autoridad Portuaria de Santander, (en adelante APS), según nombramiento realizado por el Consejo de Gobierno Cantabria, de 21 de julio de 2011 (publicado en el BOE de 22 de julio de 2011 y en el BOE del 30 de julio de 2011).

Las partes, reconociéndose mutuamente capacidad legítima para otorgar el presente Acuerdo, libre y de común acuerdo

Hacen constar

- 1º Que con fecha 10 de diciembre de 2010, acordaron las actividades a desarrollar por ADIF en la Red Ferroviaria en el interior del Puerto de Santander, administrada por la Autoridad Portuaria de Santander y que está conectada a la Red Ferroviaria de Interés General.
- 2º Que estando interesadas ambas partes en proceder a una prórroga del mencionado acuerdo, lo llevan a cabo mediante el presente documento, en base a las siguientes

Estipulaciones

Primera.- Objeto del Acuerdo

El presente protocolo tiene por objeto:

- Prorrogar conforme a la estipulación segunda del acuerdo original la Prestación de Servicios Auxiliares en el interior del Puerto de Santander, así como otros servicios recogidos en dicho acuerdo, por el período comprendido del 01 de enero de 2012 al 31 de diciembre de 2012.
- Actualizar los precios conforme a la estipulación sexta del acuerdo original, fijando los precios que han de regir durante el periodo de vigencia.
- Incluir la coordinación con FEVE en los cruces de vía, en las actividades a realizar por el ADIF para el acceso y expedición de trenes y/o maniobras descritas en el acuerdo original.

El resto de las cláusulas del acuerdo original, permanecerán inalterables.

Segunda.- Precio

Se mantendrán inalterables para el período de vigencia de este acuerdo, los precios resultantes de la revisión realizada en el año 2011, conforme a lo establecido en el punto 4, de la estipulación sexta del acuerdo original, quedando de la siguiente forma

Precio del Módulo A: 229,69 €

Precio del Módulo B: 194,67 €

Los precios indicados para los Módulos serán fijos e inalterables durante el presente año 2012, siendo revisados en caso de prórroga, cada año de vigencia del presente acuerdo conforme al IPC interanual medido al 31 de diciembre del año anterior y publicado en el BOE.

Tercera.- Vigencia y Duración

Este protocolo entrará en vigor al día 1 de enero de 2012, surtiendo a partir de esta fecha, los efectos jurídicos y económicos que le son propios, y tendrá una duración de un año (1), a partir de dicha fecha, por lo que finalizará el 31 de diciembre de 2012.





El Acuerdo quedará prorrogado por UN (1) año más, y así sucesivamente, si no se comunicase, por una de las partes, su intención de no prorrogarse con SEIS (6) meses de antelación a la finalización del contrato o de cualquiera de sus prorrogas.

Cuarta.- Actividades a realizar por el ADIF

En la estipulación cuarta punto 1, del acuerdo se incluye la coordinación con FEVE en las operaciones de acceso y expedición de trenes y/o maniobras.

Este servicio consiste en la gestión y dirección de las circulaciones -responsable de circulación- ancho IBE entre la instalación técnica de ADIF en Muriedas y las instalaciones del Puerto de Santander a través de las líneas ferroviarias de conexión, en coordinación con el Jefe de Circulación de FEVE para las circulaciones de FEVE (ancho métrico) que cruzan con la infraestructura ferroviaria de ancho IBE.

Quinta.- Jurisdicción

En caso de que durante el desarrollo del mismo, surja algún desacuerdo que no puedan resolver de manera amistosa entre ambas partes, en los quince días siguientes a la constatación de la discrepancia, cualquiera de las partes podrá recabar la tutela de los Tribunales.

A tales efectos, las partes se someten a la jurisdicción española y a la competencia de los Tribunales de Santander y sus superiores jerárquicos.

Y para que conste y a los efectos indicados, como expresión de su consentimiento, las partes rubrican cada hoja y firman al pie de los dos ejemplares en que se formaliza, en un solo efecto, el presente protocolo, en el lugar y fecha indicada en el encabezamiento.

POR LA AUTORIDAD PORTUARIA
DE SANTANDER



José Joaquín Martínez Sieso

Fdo.: José Joaquín Martínez Sieso

POR EL ADMINISTRADOR DE
INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS



Fdo: Miguel Ángel Campos García