

# INFORMACIÓN SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE VALENCIA 2018



**AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA**

REGISTRO DE REVISIONES		
Revisión	Causa de los cambios	Fecha de revisión
1	Elaboración inicial del documento	12/12/2017

\*\*\*\*\*

*Francesc J. Sánchez Sánchez*  
**DIRECTOR GENERAL**  
**AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA**

*El presente documento ha sido firmado electrónicamente por Director General, Francesc Sánchez Sánchez, en la fecha que se refleja en la validación que consta en el mismo y que puede ser verificada mediante el Código Seguro de Verificación (CSV) que asimismo se incluye.*

## ÍNDICE

1	INFORMACIÓN GENERAL.....	5
1.1	INTRODUCCIÓN .....	5
1.2	VALIDEZ DE LA IRFPV .....	6
1.2.1	PERÍODO DE VALIDEZ DE LA IRFPV.....	6
1.2.2	PROCESO DE ACTUALIZACIÓN .....	6
1.3	PUBLICACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE LA IRFPV.....	6
1.4	SOLICITUD DE INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA DE LA IRFPV.....	6
2	CONDICIONES DE ACCESO .....	7
2.1	REQUISITOS GENERALES DE ACCESO.....	7
2.1.1	LICENCIAS Y HABILITACIONES .....	7
2.1.2	CERTIFICADO DE SEGURIDAD .....	7
2.1.3	REQUISITOS PARA LA SOLICITUD DE ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD.....	8
2.1.4	RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS.....	8
2.1.5	CONTRATOS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS.....	8
2.2	NORMATIVA DE CIRCULACIÓN .....	9
2.3	TRANSPORTES EXCEPCIONALES.....	9
2.4	TRANSPORTES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS .....	10
2.5	REQUISITOS TÉCNICOS DEL MATERIAL RODANTE.....	11
2.6	REQUISITOS DEL PERSONAL FERROVIARIO.....	11
2.6.1	HABILITACIONES, CERTIFICADOS Y FORMACIÓN .....	11
2.6.2	IDIOMA .....	12
2.6.3	INSPECCIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA SOBRE EL PERSONAL.....	12
3	RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE VALENCIA.....	14
3.1	ÁMBITO DE LA RED FERROVIARIA .....	14
3.1.1	LÍMITES GEOGRÁFICOS .....	14
3.1.2	ZONAS DE LA RED FERROVIARIA.....	15
3.1.2.1	Zona Valencia Puerto Norte.....	15
3.1.2.2	Zona Valencia Puerto Sur .....	18
3.2	DESCRIPCIÓN DE LA RED FERROVIARIA.....	19
3.2.1	IDENTIFICACIÓN GEOGRÁFICA .....	19
3.2.1.1	Tipología de vías.....	19
3.2.1.2	Ancho de vías.....	19
3.2.2	PRESTACIONES DE LA RED FERROVIARIA.....	20
3.2.2.1	Gálibo .....	20
3.2.2.2	Límite de carga.....	21
3.2.2.3	Rampas .....	21
3.2.2.4	Velocidades máximas admisibles .....	21
3.2.2.5	Longitud máxima de los trenes .....	21
3.2.2.6	Electrificación de las vías.....	22
3.2.2.7	Suministro de energía .....	24
3.2.2.8	Otras características significativas.....	24
3.2.2.8.1	Puertas en la red ferroviaria del Puerto de Valencia .....	24
3.2.2.8.2	Intersecciones Especiales .....	25
3.2.2.8.3	Catenaria rígida escamoteable.....	40
3.3	RÉGIMEN DE CIRCULACIÓN: SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD Y DE COMUNICACIÓN DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE VALENCIA .....	40
3.3.1	SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD .....	40
3.3.2	SISTEMA DE COMUNICACIÓN.....	41
3.4	NORMATIVA MEDIOAMBIENTAL.....	41
3.5	MANTENIMIENTO Y OBRAS EN LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE VALENCIA.....	41
3.6	REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRÁFICO FERROVIARIO .....	42

# Información sobre la red ferroviaria del Puerto de Valencia 2018

3.7	CAPACIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE VALENCIA .....	43
3.8	OCUPACIÓN ACTUAL DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y NIVEL DE CONGESTIÓN.....	45
4	SERVICIOS BASICOS, COMPLEMENTARIOS Y AUXILIARES .....	46
4.1	SERVICIOS BASICOS DE ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA .....	46
4.2	SERVICIOS COMERCIALES FERROVIARIOS .....	46
4.2.1	Servicio comercial de maniobras ferroviarias y cualquier otro relacionado con las operaciones del tren .....	47
5	RÉGIMEN ECONÓMICO Y TRIBUTARIO .....	48
5.1	INFORMACIÓN SOBRE CÁNONES Y DEMÁS TASAS EXIGIBLES CON ARREGLO A LA LEY DEL SECTOR FERROVIARIO .....	48
5.2	TARIFAS POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS FERROVIARIOS PARA EL EJERCICIO 2018	48
6	ANEXO I: GLOSARIO DE ABREVIATURAS, ACRÓNIMOS Y DEFINICIONES.....	49
6.1	ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS.....	49
6.2	DEFINICIONES.....	49
7	ANEXO II: DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA.....	52
8	ANEXO III: ESQUEMA DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE VALENCIA ....	56
	.....	56

## 1 INFORMACIÓN GENERAL

### 1.1 INTRODUCCIÓN

*La Información sobre la Red Ferroviaria del Puerto de Valencia (en adelante IRFPV), es el documento que expone las características de las infraestructuras ferroviarias que la integran, puestas a disposición de las Empresas Ferroviarias (en adelante EE.FF.) y demás Candidatos de conformidad con lo establecido en la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, de 29 de septiembre (en adelante LSF). Contiene información sobre las características de la infraestructura puesta a disposición de las empresas ferroviarias e informa sobre la capacidad y condiciones técnicas de la red portuaria, y sobre las condiciones de acceso a la misma, con el fin de garantizar la transparencia y el acceso no discriminatorio a las infraestructuras ferroviarias de todos los candidatos a solicitar capacidad de infraestructura para prestar servicios de transporte ferroviario.*

*La LSF atribuye a la Autoridad Portuaria de Valencia determinadas funciones de administrador de infraestructuras ferroviarias respecto de las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Valencia, estableciendo la forma en que dichas infraestructuras deben quedar conectadas con la Red Ferroviaria de Interés General (en adelante RFIG).*

*Asimismo, esta ley sienta las bases de un nuevo modelo ferroviario en el ámbito de los puertos de interés general que afecta a la organización y gestión de los mismos e incide en la coordinación de los organismos portuarios con determinados órganos y organismos del sector público ferroviario.*

*El documento de la IRFPV se ha elaborado tomando como referencia el contenido previsto para la declaración sobre la red en el anexo III de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, de 29 de septiembre, relativo al contenido mínimo de la declaración sobre la red prevista en el artículo 32 de la precitada Ley, adaptado a las características de la red ferroviaria existente en el Puerto de Valencia y a las competencias y funciones que la legislación vigente atribuye a la Autoridad Portuaria de Valencia en materia ferroviaria.*

*La IRFPV se estructura en cinco Capítulos, así como en sus Anexos correspondientes:*

- Capítulo 1: Información General.
- Capítulo 2: Condiciones de Acceso.
- Capítulo 3: Descripción de la Red Ferroviaria.
- Capítulo 4: Servicios Básicos Mínimos para el acceso a la infraestructura ferroviaria, Servicios Complementarios y Auxiliares.
- Capítulo 5: Régimen Económico y Tributario.
- Anexos: En los distintos Anexos se ha agrupado toda la información que puede ser objeto de frecuente actualización, incluyendo además contenidos de carácter informativo.

## 1.2 VALIDEZ DE LA IRFPV

### 1.2.1 PERÍODO DE VALIDEZ DE LA IRFPV

*La IRFPV se mantendrá vigente durante el año 2018 y podrá ser actualizada por la Autoridad Portuaria de Valencia cuando así lo requieran sus contenidos.*

### 1.2.2 PROCESO DE ACTUALIZACIÓN

*Si se produjesen erratas de impresión, dudas de interpretación o ausencias de información en la IRFPV, la Autoridad Portuaria de Valencia adoptará las acciones que estime oportunas en cada situación, comunicándoselo a los candidatos afectados. Asimismo, cualquier modificación en la legislación o normativa que afecte a la IRFPV se incorporará a la misma.*

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

*En todo caso, dichas modificaciones no podrán suponer restricciones o limitaciones de la Capacidad adjudicada, salvo que se produzcan circunstancias extraordinarias debidamente acreditadas, o presten su consentimiento los adjudicatarios afectados o bien formen parte de actuaciones de naturaleza eventual necesarias para la explotación. En este último supuesto, será suficiente a efectos de publicidad, la comunicación a los adjudicatarios afectados y la disponibilidad para cualquier Candidato, hasta que se incorporan a la publicación ordinaria anual.*

## 1.3 PUBLICACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE LA IRFPV

*La IRFPV se puede consultar en la página web de la Autoridad Portuaria de Valencia, [www.valenciaport.com](http://www.valenciaport.com), en la que estará disponible una versión de la misma, en formato PDF o similar. También podrá consultarse en la Declaración sobre la red de ADIF, donde la IRFPV será incorporada por ADIF, de acuerdo a lo establecido en la cláusula novena del Convenio entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Valencia.*

## 1.4 SOLICITUD DE INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA DE LA IRFPV

*La Autoridad Portuaria de Valencia pone a disposición de las EE.FF. y demás Candidatos la siguiente dirección de correo electrónico a la que se podrán dirigir las empresas para solicitar información complementaria sobre el contenido y alcance de la presente IRFPV:*

[coordinacionoperaciones@valenciaport.com](mailto:coordinacionoperaciones@valenciaport.com)

*Comisaría del Puerto de Valencia – Área de Explotación de la Autoridad Portuaria de Valencia*



## 2 CONDICIONES DE ACCESO

La Autoridad Portuaria de Valencia, en su interés de potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril en el ámbito ferroportuario, permitirá el acceso a la red ferroviaria del Puerto de Valencia para la realización de servicios ferroviarios de transporte de mercancías a las EE.FF., con Licencia en vigor emitida por el Ministerio de Fomento o por la autoridad competente de otro Estado Miembro de la Unión Europea. Se aplicarán los principios de igualdad de trato, transparencia y no discriminación, preservando en todo momento la seguridad en el sistema ferroviario.

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

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

### 2.1 REQUISITOS GENERALES DE ACCESO

El acceso por una empresa a la red ferroviaria del Puerto de Valencia debe cumplir lo establecido en la LSF y en su normativa de desarrollo. A continuación, se indican los requerimientos más importantes que deben cumplir:

- Posesión de una Licencia de Empresa Ferroviaria o Título Habilitante.
- Obtención del Certificado de Seguridad.
- Confirmación de la Adjudicación de la Capacidad de Infraestructura necesaria.

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

Asimismo, las EE.FF. que realicen los transportes, deberán estar en posesión del Certificado de Seguridad necesario para poder circular con su material rodante y, su personal de conducción deberá estar debidamente certificado para ello.

#### 2.1.1 LICENCIAS Y HABILITACIONES

Las Licencias a las EE.FF. y las Habilitaciones a otros Candidatos distintos de las EE.FF. son otorgadas por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, (artículo 49.2 de la LSF y artículo 9 del R.D. 1072/2014, de 19 de diciembre, por el que se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y se aprueba su estatuto).

Las licencias de empresa ferroviaria otorgadas por los demás Estados de la Unión Europea producirán todos sus efectos en España, sin perjuicio de su necesaria inscripción en el Registro Especial Ferroviario (artículo 49.4 de la LSF).

#### 2.1.2 CERTIFICADO DE SEGURIDAD

El Certificado de Seguridad acredita que la empresa ferroviaria ha establecido un sistema propio de gestión de la seguridad y está en condiciones de cumplir los requisitos sobre sistemas de control, circulación y seguridad ferroviaria, sobre conocimientos y requisitos de su personal relacionado con la

seguridad de la circulación ferroviaria y sobre características técnicas del material rodante que utilizará y de las condiciones de su mantenimiento, con objeto de controlar los riesgos y operar en la red de manera segura. Las empresas ferroviarias deberán obtener el certificado de seguridad antes de prestar servicios de transporte sobre una determinada línea o tramo de la Red Ferroviaria de Interés General (artículo 66 de la LSF).

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

### 2.1.3 REQUISITOS PARA LA SOLICITUD DE ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD

Todo Candidato provisto de Licencia o Habilitación e inscrito en el Registro Especial Ferroviario puede solicitar Capacidad y acceder a la Red gestionada por la Autoridad Portuaria de Valencia en los términos y condiciones de su Licencia o Habilitación, conforme a lo establecido en la LSF y a lo determinado en esta IRFPV.

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

### 2.1.4 RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS

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

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

Asimismo, y según se recoge en el artículo 91 del RSF, los cargadores y los destinatarios de las mercancías que se ocupen de efectuar la entrega o la recogida de las mismas en una terminal ferroviaria, deberán ser autorizados a entrar en dicha terminal con los vehículos apropiados siempre que esté cubierta, por el correspondiente seguro, la responsabilidad civil en la que puedan incurrir por los daños y perjuicios que pudieran causar.

### 2.1.5 CONTRATOS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS

Las EE.FF. y demás Candidatos o empresas habilitadas deberán obtener de la Autoridad Portuaria de Valencia el título correspondiente sobre la disponibilidad de espacios y, en su caso, de las instalaciones o medios cuya utilización precisen para la prestación de los servicios que la LSF cataloga como Complementarios o Auxiliares, prestación que, asimismo, requerirá la obtención de autorización de la Autoridad Portuaria, dada la consideración de Servicios Comerciales que en el ámbito del puerto tendrán estas actividades.

Las Tarifas por la prestación de servicios de la Autoridad Portuaria de Valencia repercutibles a las EE.FF. y demás Candidatos o empresas habilitadas se establecen, de forma general, según se determina en el Capítulo 5 de esta IRFPV.



## 2.2 NORMATIVA DE CIRCULACIÓN

*La Autoridad Portuaria de Valencia mantiene un régimen de circulación sobre las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Valencia en el que se ha establecido un conjunto de normativa fundamental para la circulación ferroviaria en dicha red, para garantizar una explotación ferroviaria segura y eficiente. La normativa principal de referencia es la siguiente:*

- Consignas aplicables en la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia.
- Consignas de Adif de aplicación en las líneas de conexión del Puerto de Valencia.
- Reglamento de Circulación Ferroviaria (R.D. 664/2015, de 17 de julio).

*El personal ferroviario relacionado con la circulación ferroviaria estará obligado a tomar conocimiento de su contenido, en la parte que les afecte, para su cumplimiento en el ejercicio de sus funciones, en toda la red ferroviaria del Puerto de Valencia.*

*La normativa de circulación directamente relacionada con la red ferroviaria del Puerto de Valencia, será proporcionada por la Autoridad Portuaria de Valencia a las EE.FF., previamente al inicio de sus actividades en dicha red ferroviaria.*

*De acuerdo con la disposición adicional tercera del R.D. 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de seguridad, corresponde a la Autoridad Portuaria de Valencia la responsabilidad de la seguridad en la circulación ferroviaria sobre las infraestructuras ferroviarias que administre en el Puerto de Valencia. Asimismo, son también responsables de la seguridad en la circulación sobre las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Valencia las entidades que presten servicios ferroviarios sobre ellas.*

## 2.3 TRANSPORTES EXCEPCIONALES

*Estos transportes son los que se realizan por vehículos con mercancías que presentan dificultades especiales debido a su peso, dimensiones, acondicionamiento u otras características particulares y que requieren unas condiciones especiales de circulación. Podrán transportarse por ferrocarril si se adaptan a las condiciones exigidas por la Autoridad Portuaria de Valencia, teniendo en cuenta las instalaciones ferroviarias y el material que se va a utilizar y, una vez examinadas las particularidades de la pieza o unidad de cargamento que se desea transportar.*

*Tendrán esta consideración los siguientes tipos de transportes:*

- Los cargamentos que no cumplan las disposiciones establecidas en la Instrucción General 66 (Cargamento) de Adif y aquellos para los que no existan prescripciones alternativas equivalentes.
- Los cargamentos que, teniendo en cuenta las reducciones en anchura correspondientes, rebasen el gálibo de cargamento aplicable en la red ferroviaria del Puerto de Valencia (Gálibo de Ancho Ibérico), establecido en el apartado 3.2.2 del presente documento.
- Las unidades de cargamento rígidas transportadas sobre 2 o más vagones de bogies provistos de traviesa giratoria o giratoria-deslizante.

- Las unidades de cargamento flexibles de una longitud superior a 36 m cargadas sobre varios vagones sin traviesa giratoria.
- Las unidades que pesen más de 22,5 toneladas/eje y/o si están cargadas sobre vagones plataforma rebajados.
- Los vagones que deban ser transportados en barco y estén sometidos a las disposiciones del Anejo IV, punto 4 del RIV.
- Los vehículos ferroviarios que circulen sobre sus propias ruedas y no estén matriculados en alguna red ferroviaria.
- Los vagones de más de 8 ejes, cuando estén cargados.
- La circulación de vagones pasados de fecha de revisión en más de 6 meses, en el caso de vagones vacíos y más de 14 días, en el caso de vagones cargados.

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

*Para obtener información adicional al respecto, consultar con el Departamento indicado en el Apartado 1.4 de la presente IRFPV.*

### 2.4 TRANSPORTES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

*Los transportes con mercancías peligrosas son los que se realizan con las materias y objetos cuyo transporte por ferrocarril está regulado por el Reglamento Relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID) y que se autorizan únicamente en determinadas condiciones.*

*El transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril se rige, en España, por el Reglamento Relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID). Asimismo, también se rige por 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, o por cualquier otra norma que pudiera afectar, como es el caso del transporte de materias y objetos explosivos, al que se aplican normas adicionales contenidas en el Reglamento de Explosivos (R.D. 130/2017, de 24 de febrero). Consultar las referencias en el Anexo II de la presente IRFPV.*

*Asimismo, será de aplicación el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG), publicado por la Organización Marítima Internacional (OMI), cuando los bultos, contenedores, cisternas portátiles y los contenedores cisterna, así como los vagones completos constituidos por bultos conteniendo una única y misma mercancía, no respondan por completo a las disposiciones de embalaje, embalaje en común, inscripciones y etiquetado de bultos o de etiquetado y señalización naranja de vagones y contenedores del RID, pero que son conformes a las disposiciones del Código IMDG. Estos serán admitidos para el transporte multimodal que incluya un recorrido marítimo. Esto no es aplicable para las mercancías clasificadas como peligrosas en las clases 1 a 9 del RID, y consideradas como no peligrosas conforme a las disposiciones aplicables del Código IMDG.*

*Este tipo de transporte de mercancías peligrosas, sólo se podrá realizar por las EE.FF. que así lo tengan expresamente solicitado y autorizado en su Licencia de empresa ferroviaria, en donde se expresan las garantías que ofrecen, con arreglo a la legislación vigente y al cumplimiento de todas las prescripciones y normas que rigen dichos transportes, para salvaguardar la seguridad de terceros y de las propias infraestructuras. Asimismo, estos transportes deberán ser comunicados por las EE.FF., previamente a su realización, a la Autoridad Portuaria de Valencia.*

*Para obtener información adicional al respecto, consultar con el Departamento indicado en el Apartado 1.4 de la presente IRFPV.*

## 2.5 REQUISITOS TÉCNICOS DEL MATERIAL RODANTE

*El material rodante ferroviario que circule por la red ferroviaria del Puerto de Valencia tendrá que estar homologado y autorizado según los criterios establecidos en la Orden FOM/233/2006, de 31 de enero, por la que se regulan las condiciones para la homologación del material rodante ferroviario y de los centros de mantenimiento y se fijan las cuantías de la tasa por certificación de dicho material.*

*La Autoridad Portuaria de Valencia podrá decidir la paralización de los servicios o actividades ferroviarias, según lo establecido en el artículo 104 de la LSF y el artículo 19 de la Orden FOM/233/2006, si detecta una infracción, por incumplimiento de las normas, que comprometa la seguridad en la circulación del transporte que se vaya a realizar en la red ferroviaria del Puerto de Valencia.*

*Las posibles infracciones detectadas, por incumplimiento de las normas, darán lugar al inicio del correspondiente expediente sancionador, según se establece en el Título VII (Régimen sancionador y de inspección) de la LSF y por el correspondiente Título IV (Régimen Sancionador) del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.*

*Las EE.FF. prestarán todas las facilidades a la Autoridad Portuaria de Valencia, a la Agencia de Seguridad Ferroviaria y al Ministerio de Fomento para que se pueda producir una inspección del material rodante, cuando se detecte una infracción, por incumplimiento de la normativa vigente. En caso de inhabilitación del material, con carácter correctivo o preventivo, las EE.FF. no tendrán derecho a reclamar por retrasos o daños económicos por esta causa. Asimismo, la Autoridad Portuaria de Valencia intentará minimizar el impacto que dichas inspecciones puedan ocasionar en las operaciones de las EE.FF. y demás Candidatos habilitados.*

## 2.6 REQUISITOS DEL PERSONAL FERROVIARIO

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

### 2.6.1 HABILITACIONES, CERTIFICADOS Y FORMACIÓN

*El personal de circulación (Responsable de Circulación Ferroviaria y Auxiliar de Circulación) debe estar en posesión de las correspondientes autorizaciones (concedidas por la Autoridad Portuaria de Valencia), o habilitaciones (otorgadas por ADIF) que le capacita para ejercer las funciones de circulación específicas de cada uno en el ámbito de las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Valencia.*

*Las EE.FF. y, en su caso, Adif, deben justificar que su personal ferroviario, relacionado con la seguridad en la circulación, tiene la formación adecuada y los títulos habilitantes correspondientes para ejercer las funciones realizadas, según se establece en la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que*

permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal.

Asimismo, en la Disposición transitoria octava de la Orden FOM/2872/2010, se regula la vigencia temporal del Título V (solo asociado al personal de conducción) de la Orden FOM 2520/2006, de 27 de julio, por la que se determinan las condiciones para la obtención de títulos y habilitaciones que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad, así como el régimen de los centros de formación de dicho personal y de los de valoración de su aptitud psicofísica.

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

El personal ferroviario de las EE.FF. relacionado con la circulación ferroviaria está obligado a conocer, en la parte que les afecte, entre otros documentos, el Reglamento de Circulación Ferroviaria, así como la normativa de Circulación en vigor (Consignas, Procedimientos, Circulares, etc.), para poderlos aplicar en el ejercicio de sus funciones de una forma segura y eficiente.

Este personal para la obtención y, en su caso, mantenimiento de la licencia y los certificados de conducción, así como de las habilitaciones necesarias requerirá la superación de las correspondientes pruebas teóricas y prácticas que aseguren un nivel de formación y conocimiento adecuados para realizar las funciones para las que facultan, así como de la previa obtención de un certificado de aptitud psicofísica.

La formación deberá estar impartida por centros homologados de formación de personal ferroviario. Asimismo, en los centros homologados de reconocimiento médico se deberá valorar la aptitud psicofísica de dicho personal.

## 2.6.2 IDIOMA

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

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

## 2.6.3 INSPECCIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA SOBRE EL PERSONAL

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

Las posibles infracciones detectadas, por incumplimiento de las normas, darán lugar al inicio del correspondiente expediente sancionador, según se establece en el Título VII (Régimen sancionador y de inspección) de la LSF y por el correspondiente Título IV (Régimen Sancionador) del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Las EE.FF. prestarán todas las facilidades a la Autoridad Portuaria de Valencia, a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y al Ministerio de Fomento para que se pueda producir una inspección del

*personal, cuando se detecte una infracción, por incumplimiento de la normativa vigente. En caso de inhabilitación del personal, con carácter correctivo o preventivo, las EE.FF. no tendrán derecho a reclamar por retrasos o daños económicos por esta causa. Asimismo, la Autoridad Portuaria de Valencia intentará minimizar el impacto que dichas inspecciones puedan ocasionar en las operaciones de las EE.FF. y demás Candidatos habilitados.*



## 3 RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE VALENCIA

### 3.1 ÁMBITO DE LA RED FERROVIARIA

*El Puerto de Valencia dispone de una red ferroviaria que permite el acceso de trenes desde la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) administrada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) a los muelles: Príncipe Felipe, del Sur, del Espigón del Turia, de Levante, del Norte (Xitá) y del Dique Este.*

*La red ferroviaria del Puerto de Valencia forma parte de la Red Ferroviaria de Interés General (artículo 39.1 de la LSF).*

*La red ferroviaria del Puerto de Valencia se establece físicamente a partir de la conexión física de la infraestructura ferroviaria del Puerto de Valencia con la RFIG administrada por ADIF, situada en la puerta de acceso ferroviario al Puerto. Esta permite el paso de los trenes que entran o salen del Puerto de Valencia.*

#### 3.1.1 LÍMITES GEOGRÁFICOS

*La red ferroviaria del Puerto de Valencia puede dividirse en dos sectores diferenciados (ver el Anexo III de la presente IRFPV):*

- El primer sector (Valencia Puerto Norte) permite el acceso a los muelles Sur, Espigón del Turia, Levante, Norte (Xitá) y Dique del Este. Sólo se encuentra una mínima parte de sus vías electrificadas. Existe, en muchos tramos, separación entre las plataformas ferroviarias y la viaria. Se producen a lo largo del recorrido ferroviario, varios puntos de cruce a nivel (intersecciones especiales). En la actualidad, este sector cuenta con las protecciones de dichas intersecciones especiales (descritos en el apartado 3.2.2.8.2 de la presente IRFPV).
- El segundo sector (Valencia Puerto Sur) permite el acceso de forma directa a la playa de vías del muelle Príncipe Felipe. Las plataformas ferroviaria y viaria se encuentran separadas, produciéndose un solo cruce a nivel de las plataformas ferroviaria y viaria, en la puerta de acceso al Puerto (descrito en el apartado 3.2.2.8.2 de la presente IRFPV). Está dotado de electrificación hasta el inicio de la playa de vías de dicho muelle.

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

## 3.1.2 ZONAS DE LA RED FERROVIARIA

*En estos sectores de la red ferroviaria del Puerto de Valencia se disponen las siguientes vías, tanto las que están en servicio como las que tienen disponibilidad de estar en servicio bajo demanda y petición de servicio (ver el Anexo III de la presente IRFPV):*

### 3.1.2.1 Zona Valencia Puerto Norte

#### ✱ VÍAS GENERALES

*En la Zona Valencia Puerto Norte el recorrido de la red ferroviaria viene determinado por las vías generales 1 y 2. Existen tramos de vía doble y otros de vía única, en donde la vía 1 discurre en solitario.*

##### • Vía 1:

- Longitud total: 5.961,155 m
- Esta vía posee los desvíos, numerados nº: 1, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 19, 21, 23, 24, 25, 29, 30A, 30B, 32 y 38.

##### • Vía 2A:

- Longitud total: 1.696,37 m
- Esta vía posee los desvíos, numerados nº: 13 y 23

#### ✱ VÍAS DE RECEPCIÓN

*Estas vías están formadas por dos vías de apartado, electrificadas, que parten de la vía 1. Permite estacionar trenes con tracción eléctrica, procedentes del exterior del Puerto, de hasta 443 m.*

##### • Vía 11:

- Longitud total: 508,45 m
- Esta vía posee los desvíos, numerados nº: 9, 11.

##### • Vía 12:

- Longitud total: 614,38 m
- Esta vía posee los desvíos, numerados nº: 9 y 12

#### ✱ MUELLE SUR

*En este muelle se ubica la Terminal de graneles sólidos "TEMAGRA".*

### TERMINAL DE GRANELES SÓLIDOS TEMAGRA (dedicada principalmente a cereales y abonos)

*Se dispone un haz formado por 2 vías. La principal, vía 21 procede de la vía 1 y se bifurca a la vía 22.*

##### • Vía 21:

- Longitud total: 578,98 m
- Esta vía posee los desvíos, numerados nº: 14 y 15

- **Vía 22:**

- Longitud total: 397,65 m
- Esta vía posee el desvío, numerado nº: 15

*Asimismo, dispone de una playa formada por las vías 31 y 32, que cuenta con una vía mango de 25 m al final de ambas, que permite el escape de locomotoras:*

- **Vía 31:**

- Longitud total: 595,45 m
- Esta vía posee los desvíos, numerados nº: 16, 17 y 18

- **Vía 32:**

- Longitud total: 549,46 m
- Esta vía posee los desvíos, numerados nº: 17 y 18

*Actualmente, estas cuatro vías no están en servicio. Es necesario que las EE.FF. realicen un preaviso de solicitud de uso a la Autoridad Portuaria de Valencia, con 15 días de antelación para que la Autoridad Portuaria acepte su puesta en servicio o, en su caso, comunique la imposibilidad de aceptar la solicitud.*

*Dada la disposición de estas vías, es necesaria, para acceder a las mismas, la realización de maniobras en vía general, motivo por el que la aceptación de la solicitud de uso de estas vías se condicionará, entre otros factores, a su compatibilidad con las circulaciones programadas a o desde Valencia Puerto Norte.*

### ✱ **ESPIGÓN DEL TURIA**

*En este muelle se sitúan varias concesiones administrativas. Desde la vía 1, se generan dos haces formados por las vías 51 y 52 y las vías 61 y 62.*

- **Vía 51:**

- Longitud total: 618,12 m
- Esta vía posee los desvíos, numerados nº: 19 y 20

- **Vía 52:**

- Longitud total: 416,12 m
- Esta vía posee el desvío, numerado nº: 20

- **Vía 61:**

- Longitud total: 734,26 m
- Esta vía posee los desvíos, numerados nº: 21 y 22

- **Vía 62:**

- Longitud total: 330,93 m
- Esta vía posee el desvío, numerado nº: 22

*Actualmente, estas cuatro vías no están en servicio. Es necesario que las EE.FF. realicen un preaviso de solicitud de uso a la Autoridad Portuaria de Valencia, con 15 días de antelación para que la Autoridad Portuaria acepte su puesta en servicio o, en su caso, comunique la imposibilidad de aceptar la solicitud.*

*Dada la disposición de estas vías, es necesaria, para acceder a las mismas, la realización de maniobras en vía general, motivo por el que la aceptación de la solicitud de uso de estas vías se condicionará, entre otros factores, a su compatibilidad con las circulaciones programadas a o desde Valencia Puerto Norte.*

### ✱ MUELLE DE LEVANTE

*En este muelle se ubica la concesión administrativa "APM TERMINAL" (terminal de contenedores), junto a la que se encuentra una playa formada por una vía de circulación (1), una vía auxiliar (T) y dos de apartado (71 y 72), todas hormigonadas:*

#### • Vía T (auxiliar):

- Longitud total: 720,73 m.
- Esta vía posee los desvíos, numerados nº: 25 y 29.

Esta vía está fuera de servicio como norma general por encontrarse ocupada por la grúa puente que sirve a las vías 71 y 72. Puede ponerse en servicio puntualmente como alternativa para maniobras en caso de incidencias, bajo la autorización del Responsable de Circulación del Puerto de Valencia.

#### • Vía 71 (apartado):

- Longitud total: - 935,08 m-
- Esta vía posee los desvíos, numerados nº: 26, 28, 30B y 31A.

#### • Vía 72 (apartado):

- Longitud total: - 1560,70 m.
- Esta vía posee los desvíos, numerados nº: 24, 25, 26, 27 y 31B.

### ✱ MUELLE NORTE (XITÁ)

*En este muelle se sitúa una playa de dos vías coronadas por un escape, que da acceso a dos vías mango para maniobra de locomotoras:*

#### • Vía 81:

- Longitud total: 1.095,08 m
- Vía mango: 33,92 m
- Esta vía posee los desvíos, numerados nº: 32, 33, 34 y 36

#### • Vía 82:

- Longitud total: 646,94 m
- Vía mango: 10,45 m
- Esta vía posee los desvíos, numerados nº: 33, 35 y 37

### ✱ MUELLE DIQUE DEL ESTE

*En el dique del Este se sitúan las concesiones dedicadas al tráfico de vehículos y short sea shipping (Valencia Terminal Europa y Ford España). Se ha dispuesto una playa formada por tres vías, en las que se generan dos sectores separados por dos bretelles, que complementados con una vía de maniobras de locomotoras, de 25 m de longitud al final de la playa, permiten todos los movimientos posibles entre las vías:*

- **Vía 91:**

- Longitud total: 1.092,36 m
- Esta vía posee los desvíos, numerados nº: 39, aparatos nº 40 y nº 41 pertenecientes a una bretelle y desvío nº 49.

- **Vía 92:**

- Longitud total: 1.087,23 m
- Vía mango: 24,20 m
- Esta vía posee los desvíos, numerados nº: 39, aparatos nº 42 y nº 43 pertenecientes a una bretelle, nº 44 y 45 pertenecientes a una bretelle y desvíos nº 48 y nº 49.

- **Vía 93:**

- Longitud total: 1.062,73 m
- Esta vía posee los desvíos, numerados nº: 38, aparatos nº 46 y nº 47 pertenecientes a una bretelle y desvío nº 48.

### 3.1.2.2 Zona Valencia Puerto Sur

#### ✳ **VÍAS DE RECEPCIÓN**

*Playa formada por tres vías electrificadas. Permiten el acceso a la Zona Valencia Puerto Sur, procedentes del exterior del Puerto hacia la playa de vías del Muelle Príncipe Felipe:*

- **Vía 4:**

- Longitud total: 57,41 m
- Esta vía posee el desvío, numerado nº: 3, que da acceso a la vía 4 (mango).

- **Vía 5:**

- Longitud total: 1.381,27 m
- Esta vía posee los desvíos, numerados nº: 2, 3, 5, 6 y 50

- **Vía 6:**

- Longitud total: 1.130 m
- Esta vía posee el desvío, numerado nº: 2, en el que finaliza la vía 6.

#### ✳ **MUELLE PRÍNCIPE FELIPE**

*En este muelle se encuentra la Terminal Pública de Contenedores (NOATUM CONTAINER TERMINAL VALENCIA) La playa de vías ubicada en este muelle dispone de 5 vías de longitudes entre 600 y 800 m:*

- **Vía 101:**

- Longitud total: 773,70 m
- Vía mango: 42,70 m
- Esta vía posee los desvíos, numerados nº: 51 y 54



- **Vía 102:**

- Longitud total: 776,47 m
- Vía mango: 38,53 m
- Esta vía posee los desvíos, numerados nº: 51, 53 y 56

- **Vía 103:**

- Longitud total: 814,10 m
- Vía mango: 30,39 m
- Esta vía posee los desvíos, numerados nº: 50, 52, 55 y 58

- **Vía 104:**

- Longitud total: 781,78 m
- Vía mango: 44,78 m
- Esta vía posee los desvíos, numerados nº: 52, 57 y 60

- **Vía 105:**

- Longitud total: 824,35 m
- Vía mango: 134,73 m
- Esta vía posee los desvíos, numerados nº: 50 y 59

## 3.2 DESCRIPCIÓN DE LA RED FERROVIARIA

### 3.2.1 IDENTIFICACIÓN GEOGRÁFICA

#### 3.2.1.1 Tipología de vías

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

- Vía única no electrificada.
- Vía única electrificada.
- Vía doble no electrificada.
- Vía doble electrificada.

*(Ver el Anexo III de la presente IRFPV).*

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

#### 3.2.1.2 Ancho de vías

*La red ferroviaria gestionada por la Autoridad Portuaria de Valencia en el Puerto de Valencia está compuesta de vías de tráfico de mercancías con el ancho de vía ibérico (1.668 mm).*

## 3.2.2 PRESTACIONES DE LA RED FERROVIARIA

### 3.2.2.1 Gálibo

En la Instrucción General, IG 66, Normativa de Cargamento, de Adif, se fijan las normas que han de cumplir las EE.FF. para el acondicionamiento de los cargamentos dentro de las dimensiones del gálibo. En la Imagen 1 de 'Gálibo de Ancho Ibérico' se incluye el esquema gráfico del gálibo aplicable en la red ferroviaria del Puerto de Valencia.

Asimismo, se recogen las especificaciones aplicables para los Transportes Excepcionales (ver la Instrucción General IG 66, apartado 'Transportes Excepcionales'). En particular, las dimensiones del cargamento y las condiciones de la infraestructura que generan la consideración de un tráfico bajo este epígrafe, se recogen en la Instrucción General, IG 02, o, en su defecto, la que esté vigente.

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

Para obtener información adicional al respecto, consultar con el Departamento indicado en el Apartado 1.4 de la presente IRFPV.

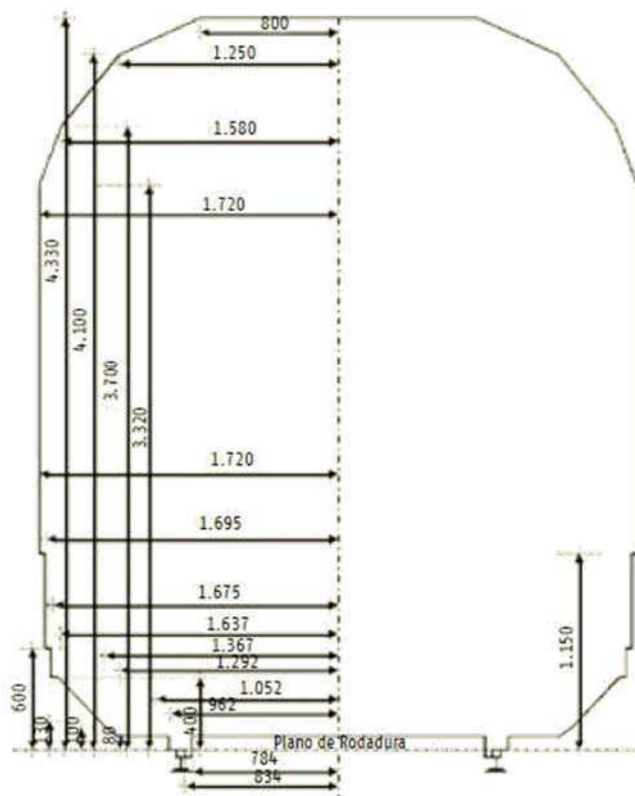


Imagen 1

### 3.2.2.2 Límite de carga

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

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

### 3.2.2.3 Rampas

*En la red ferroviaria del Puerto de Valencia, no existen rampas ni pendientes que sean significativas para el recorrido de los trenes por su red.*

### 3.2.2.4 Velocidades máximas admisibles

*El régimen de velocidades máximas admisibles en la red ferroviaria del Puerto de Valencia es el que se indica a continuación:*

- Los movimientos de entrada o de salida en la zona portuaria, desde/hasta las líneas de conexión funcional entre la RFIG y la red ferroviaria del Puerto de Valencia se realizan con marcha de maniobras, conforme al RCF y demás normas reglamentarias de aplicación en la RFIG administrada por la APV. En cualquier caso, al paso del vehículo de cabeza por las intersecciones especiales denominadas AN y AS (Ver el Anexo III de la presente IRFPV) no se debe exceder de la velocidad de 15 km/h.
- El movimiento de trenes en la red interior portuaria a partir de las líneas de conexión funcional hacia el interior del Puerto de Valencia, se efectúa en régimen de maniobras conforme al RCF y demás normas reglamentarias de aplicación en la RFIG administrada por la APV, no superando la velocidad de 10 km/h, excepto en aquellos tramos en que esté expresamente autorizada y debidamente señalizada otra velocidad máxima distinta.

### 3.2.2.5 Longitud máxima de los trenes

Las longitudes máximas para las circulaciones de las composiciones de entrada en el Puerto de Valencia se fijan en:

1. Zona Valencia Puerto Sur: 463 metros.
2. Zona Valencia Puerto Norte:
  - o 2.1 Playa de Vías de Muelle de Levante y Muelle Dique del Este: 712 metros.
  - o 2.2 Playa de Vías de Muelle Norte (Xità): 530 metros.

Por encima de estas longitudes, la disponibilidad del servicio se encontrará condicionada a su autorización de circulación por parte de la Autoridad Portuaria de Valencia (Comisaría), previo aviso por parte de las EE.FF.

### 3.2.2.6 Electrificación de las vías

*La red ferroviaria del Puerto de Valencia se encuentra, en su mayor parte, no electrificada, concentrándose las vías electrificadas en las zonas próximas a la puerta de entrada del Puerto de Valencia en sus accesos Norte y Sur (Ver el Anexo III de la presente IRFPV).*

*La catenaria instalada en la red ferroviaria del Puerto de Valencia es una catenaria simple poligonal atirantada de tipo CA-160, formada por un sustentador suspendido y dos hilos de contacto, sin péndola en Y, con flecha inicial de los hilos de contacto y regulación automática de la tensión mecánica.*

*El sistema de alimentación de esta catenaria es en corriente continua a una tensión nominal de 3.000 V, siendo la tensión máxima de 3.600 V con picos de hasta 4.000 V y la tensión mínima de 2.600 V.*

*Las catenarias correspondientes a las vías 5 y 6 están dotadas de feeder de acompañamiento de Cu de 2x150 mm<sup>2</sup>.*

*La catenaria está diseñada para una velocidad comercial máxima de 160 km/h, aunque como se ha indicado en la presente IRFPV, la velocidad máxima permitida de circulación es considerablemente inferior a esta.*

*La altura nominal del sistema de catenarias es de 1,400 m en los equipos de vía general, pudiendo variar en los seccionamientos, agujas aéreas, etc.*

*La altura nominal de los hilos de contacto respecto al plano de rodadura medio es de 5,30 m en todo su recorrido.*

*El descentramiento en recta  $\pm 20$  cm en todos los apoyos. En curva + 20 cm en el exterior y 10 cm como máximo en el centro, para curvas de radios de curvatura inferiores a 1.600 m. Al ser la catenaria vertical, el sustentador está descentrado de la misma forma que lo están los hilos de contacto.*

*La longitud máxima del cantón de compensación es de 1.200 m. En caso de cantones de compensación inferiores a 600 m, las compensaciones se colocan en un solo extremo, compensando en el sentido de la circulación. Existe un punto fijo en la mitad de los cantones de compensación.*

*La red ferroviaria del Puerto de Valencia cuenta con las vías electrificadas que se muestran en la relación siguiente (ver Anexo III de la presente IRFPV):*

### **ZONA VALENCIA PUERTO NORTE:**

#### ✱ **VÍAS GENERALES**

- Vía 1: Se encuentra electrificada desde el P.K. 0+535 hasta el P.K. 0+720
- Vía 2A: Se encuentra electrificada desde su inicio hasta el P.K. 0+085

#### ✱ **VÍAS DE RECEPCIÓN**

- Vía 11: Se encuentra electrificada toda la vía.
- Vía 12: Se encuentra electrificada toda la vía.

## ✱ MUELLE SUR

- Vía 21: Esta vía no se encuentra electrificada.
- Vía 22: Esta vía no se encuentra electrificada.
- Vía 31: Esta vía no se encuentra electrificada.
- Vía 32: Esta vía no se encuentra electrificada.

## ✱ ESPIGÓN DEL TURIA

- Vía 51: Esta vía no se encuentra electrificada.
- Vía 52: Esta vía no se encuentra electrificada.
- Vía 61: Esta vía no se encuentra electrificada.
- Vía 62: Esta vía no se encuentra electrificada.

## ✱ MUELLE DE LEVANTE

- Vía T (auxiliar): Esta vía no se encuentra electrificada.
- Vía 71: Esta vía no se encuentra electrificada.
- Vía 72: Esta vía no se encuentra electrificada.

## ✱ MUELLE NORTE (XITÁ)

- Vía 81: Esta vía no se encuentra electrificada.
- Vía 82: Esta vía no se encuentra electrificada.

## ✱ MUELLE DIQUE DEL ESTE

- Vía 91: Esta vía no se encuentra electrificada.
- Vía 92: Esta vía no se encuentra electrificada.
- Vía 93: Esta vía no se encuentra electrificada.

## ZONA VALENCIA PUERTO SUR:

## ✱ VÍAS DE RECEPCIÓN

- Vía 4: Se encuentra electrificada toda la vía.
- Vía 5: Se encuentra electrificada toda la vía.
- Vía 6: Se encuentra electrificada toda la vía.



## ✱ MUELLE PRÍNCIPE FELIPE

- Vía 101: Se encuentra electrificada desde el P.K. 0+000 hasta el P.K. 0+120
- Vía 102: Se encuentra electrificada desde su inicio hasta el P.K. 0+136
- Vía 103: Se encuentra electrificada desde su inicio hasta el P.K. 0+175
- Vía 104: Se encuentra electrificada desde su inicio hasta el P.K. 0+129
- Vía 105: Se encuentra electrificada desde su inicio hasta el P.K. 0+141

*Ambas zonas se encuentran unidas por la vía 3, que se encuentra electrificada únicamente entre el P.K. 1+450 y el P.K. 1+487, coincidiendo este tramo con la cabecera de la playa de vías del muelle Príncipe Felipe.*

### 3.2.2.7 Suministro de energía

*Para efectuar la alimentación de forma independiente a las instalaciones de electrificación del Puerto de Valencia, se tiene instalada una caseta prefabricada con dos disyuntores extrarrápidos en la entrada de la red ferroviaria del Puerto por su Acceso Sur.*

*Estos disyuntores reciben alimentación de un feeder de alimentación de la Subestación de Valencia Fuente de San Luís y ofrecen a través de dos líneas diferenciadas alimentación a los dos haces, Norte y Sur, que tiene la catenaria portuaria. El sistema de control eléctrico que se dispone en caseta prefabricada está gestionado por la Autoridad Portuaria de Valencia.*

*La alimentación a las cuatro vías del Puerto de Valencia (en su entrada al Puerto) se puede realizar de dos maneras diferentes y no paralelamente, mediante:*

1. El contenedor de disyuntores extrarrápidos. En condiciones normales de explotación, la alimentación de las cuatro vías del Puerto se realiza directamente por los dos extrarrápidos ubicados en este contenedor.
2. Puenteos en seccionadores de la Línea Aérea de Contacto.

### 3.2.2.8 Otras características significativas

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

#### 3.2.2.8.1 Puertas en la red ferroviaria del Puerto de Valencia

#### **PUERTA DE ACCESO FERROVIARIO AL PUERTO DE VALENCIA**

*Esta puerta de acceso ferroviario al Puerto de Valencia da paso a los trenes que entran y/o salen del Puerto de Valencia desde/hacia la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) administrada por ADIF. Por tanto, esta puerta comunica la red ferroviaria de la RFIG administrada por ADIF con la red ferroviaria del Puerto de Valencia, dando paso al Acceso Norte y al Acceso Sur portuarios.*

*Su accionamiento es automático y controlado por el Puesto de Mando de Valencia La Font de Sant Lluís, gestionado por Adif.*

*La Autoridad Portuaria de Valencia, en caso necesario y desde el Centro de Control de Emergencias de la Autoridad Portuaria de Valencia, puede bloquear dicha puerta.*

### **PUERTAS ASOCIADAS A LA INTERSECCIÓN ESPECIAL “P”**

*Estas puertas, ubicadas antes y después de la Intersección Especial P, tienen una doble función, por un lado, aíslan la vía de posibles invasiones de vehículos y peatones en una zona que se caracteriza por ser de libre acceso y de considerable afluencia de público por su cercanía a la Terminal de Pasajeros de la compañía Trasmediterránea y por otra parte permiten mantener completo el cierre del recinto portuario, necesario para el cumplimiento de los requerimientos de protección y de vigilancia fiscal a los que está sujeto el Puerto.*

*Su accionamiento es automático y está asociado al funcionamiento de la protección de la Intersección Especial P. Se identifican como Puerta P1 y Puerta P2 en el Esquema de vías (Anexo III).*

### **PUERTAS DE ACCESO A TERMINALES**

*Estas puertas, ubicadas antes de acceder a playas de vías que se encuentran en el interior de terminales portuarias, permiten completar los cerramientos de dichas terminales cumpliendo con los requerimientos de protección y de vigilancia fiscal a los que está sujeto el Puerto y sus instalaciones.*

*Son operadas por los responsables de cada terminal, a requerimiento de la APV, para la entrada y/o salida de circulaciones ferroviarias.*

*Actualmente se encuentran instaladas en:*

- 1. Terminal Pública de Contenedores – Muelle Príncipe Felipe (NOATUM CONTAINER TERMINAL VALENCIA), sobre las vías 3 y 5, junto al aparato (cambio) 6. Identificada como Puerta PF en el Esquema de vías (Anexo III).*
- 2. Terminal Valencia Terminal Europa – Muelle Dique del Este, sobre las vías 91, 92 y 93, tras la Intersección Especial E5 y sobre la vía 92 antes de la Intersección Especial E6. Identificadas como Puertas DE1 y DE2 en el Esquema de vías (Anexo III).*

### **3.2.2.8.2 Intersecciones Especiales**

*Las intersecciones de caminos o vías de comunicación con líneas ferroviarias no tienen la consideración de pasos a nivel cuando se producen en zonas portuarias o en los accesos a las mismas, siempre que se den las circunstancias que se indican en el artículo 8.8 de la LSF, circunstancias que concurren en las intersecciones de la red ferroviaria del Puerto de Valencia.*

*Tienen por ello la consideración de Intersecciones Especiales, tal y como ya se estableció 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 (BOE, nº 190, de 9 de agosto de 2001).*

*La Autoridad Portuaria de Valencia con el objetivo de independizar el trazado ferroviario de la red viaria, así como ordenar y proteger las diferentes intersecciones de manera que permita un crecimiento del tráfico ferroportuario, garantizando la seguridad de los trenes y de los vehículos de carretera que*

circulan por las instalaciones del Puerto de Valencia, tiene establecidas 24 intersecciones especiales (representadas en el Anexo III de la presente IRFPV).

El tipo de protección para cada intersección especial se especifica con la siguiente denominación:

- ✱ S.L.A.: Sistema de señalización luminosa y acústica.
- ✱ S.B.A. Sistema de barreras o semibarreras automáticas.
- ✱ Señales Fijas: Señalización horizontal y/o vertical a la carretera.

La velocidad de paso por cada Intersección Especial se corresponde con la velocidad a la que esté permitida la circulación por el tramo donde se encuentre la intersección, en cada caso.

Las intersecciones especiales de la red ferroviaria del Puerto de Valencia se recogen en el siguiente cuadro con las vías a las que afecta, su tipo de protección y el estado en el que se encuentran de instalación:

ZONA	Nº	NOMBRE	AGRUPADA	VÍAS AFECTADAS	TIPO DE PROTECCIÓN	OBSERVACIONES
ACCESO	2	AS	NO	5 y 6	SBA	Existe Puerta sobre la vía en el lado Oeste de la Intersección
		AN	NO	1, 11 y 12	SBA	Existe Puerta sobre la vía en el lado Oeste de la Intersección
MUELLE COSTA	2	C1	NO	3	Señales Fijas	
		C2	NO	1 y 2a	SLA	
MUELLE SUR	3	S1	S1,S2 y S3	1 y 2a	SLA	
		S2		1 y 2a	SLA	
		S3		1 y 2a	SBA	
ESPIGÓN DEL TURIA	2	T1	T1 y T2	1 y 2a	SLA	
		T2		1 y 2a	SLA	
MUELLE DE PONIENTE	1	P	NO	1	SBA	Existen puertas sobre la vía antes y después de la intersección vinculadas con la protección de la intersección.
ZONA	Nº	NOMBRE	AGRUPADA	VÍAS AFECTADAS	TIPO DE PROTECCIÓN	OBSERVACIONES
MUELLE LEVANTE	3	L1	L1 y L2	1 y 72	SLA	Accionamiento automático en vía 1. En vías 71 y 72, accionamiento mediante botonera tanto en sentido

## Información sobre la red ferroviaria del Puerto de Valencia 2018

						entrada como en sentido salida. En sentido salida de vías 71 y 72, accionamiento desde L2.
		L2	L1 y L2	1, 71 Y 72	SLA	Accionamiento automático en vía 1. En vías 71 y 72, accionamiento mediante botonera tanto en sentido entrada como en sentido salida. En sentido entrada a vías 71 y 72, accionamiento desde L1.
		L3	NO	1	SLA	
MUELLE DE LA XITÁ	4	X1	NO	1	SLA	Accionamiento mediante botonera (llave) en sentido entrada
		X2	X2, X3 y X4	81	SLA	Accionamiento mediante botonera (llave) en sentido salida (desde X4)
		X3		81	SLA	Accionamiento mediante botonera (llave) en sentido salida (desde X4)
		X4		81	SLA	Accionamiento mediante botonera (llave) en sentido salida
ZONA	Nº	NOMBRE	AGRUPADA	VÍAS AFECTADAS	TIPO DE PROTECCIÓN	OBSERVACIONES
DIQUE DEL ESTE	6	E1	NO	1	SLA	
		E2	E2 y E3	1	SBA	
		E3		1	SLA	

## Información sobre la red ferroviaria del Puerto de Valencia 2018

		E4	E4 y E5	91,92 y 93	SLA	Accionamiento mediante botonera (llave) en sentido salida (desde E5)
		E5		91,92 y 93	SLA	Accionamiento mediante botonera (llave) en sentido salida. Existe una puerta al Sur de la E5, no vinculada con la protección.
		E6	NO	"Culatón"	Señales fijas	Existe una puerta al Sur de la intersección.

### **INTERSECCIÓN AS**

*Esta intersección se produce entre la plataforma ferroviaria y la viaria junto a la puerta de acceso al Puerto, en su acceso Sur hacia el Muelle Príncipe Felipe.*

*Esta intersección se regula mediante el tipo de protección S.B.A.*

### **INTERSECCIÓN AN**

*Esta intersección se produce entre la plataforma ferroviaria y la viaria junto a la puerta de acceso al Puerto, en su acceso Norte hacia la zona Norte del Puerto de Valencia.*

*Esta intersección se regula mediante S.B.A.*

### **INTERSECCIÓN C1**

*Una vez sobrepasado el puente que da paso al vial del Acceso Sur y justo en frente de la puerta de acceso ferroviario al Puerto, se sitúa la intersección C1. Los viales que acceden al Muelle Costa (en dirección norte) y a NOATUM CONTAINER TERMINAL VALENCIA (en dirección sur) cruzan sobre la vía 3.*

*Esta intersección sólo se encuentra con señalización fija vertical a la carretera.*

### **INTERSECCIÓN C2**

*Esta intersección de la red ferroviaria con la red viaria se dispone en el acceso a la Terminal de Contenedores MSC.*

*Esta intersección se regula mediante el tipo de protección S.L.A. Representado en la Imagen 2.*



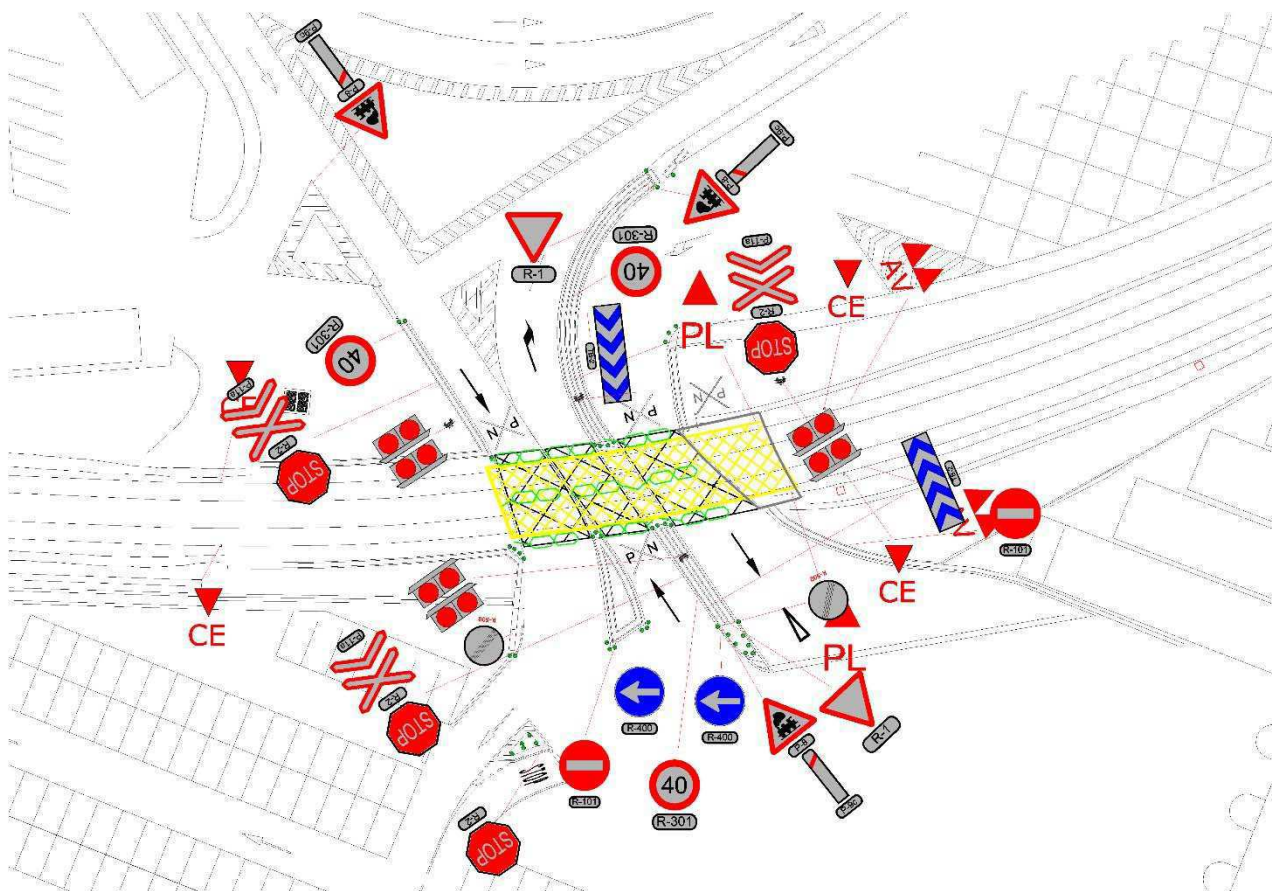


Imagen 2

## **INTERSECCIÓN S1**

Esta intersección da acceso al Muelle Sur, regulándose como una única zona gobernada por una señal ferroviaria situada antes de llegar a ésta, en los dos sentidos de la marcha, protegiéndose con S.L.A. Representado en la Imagen 3.

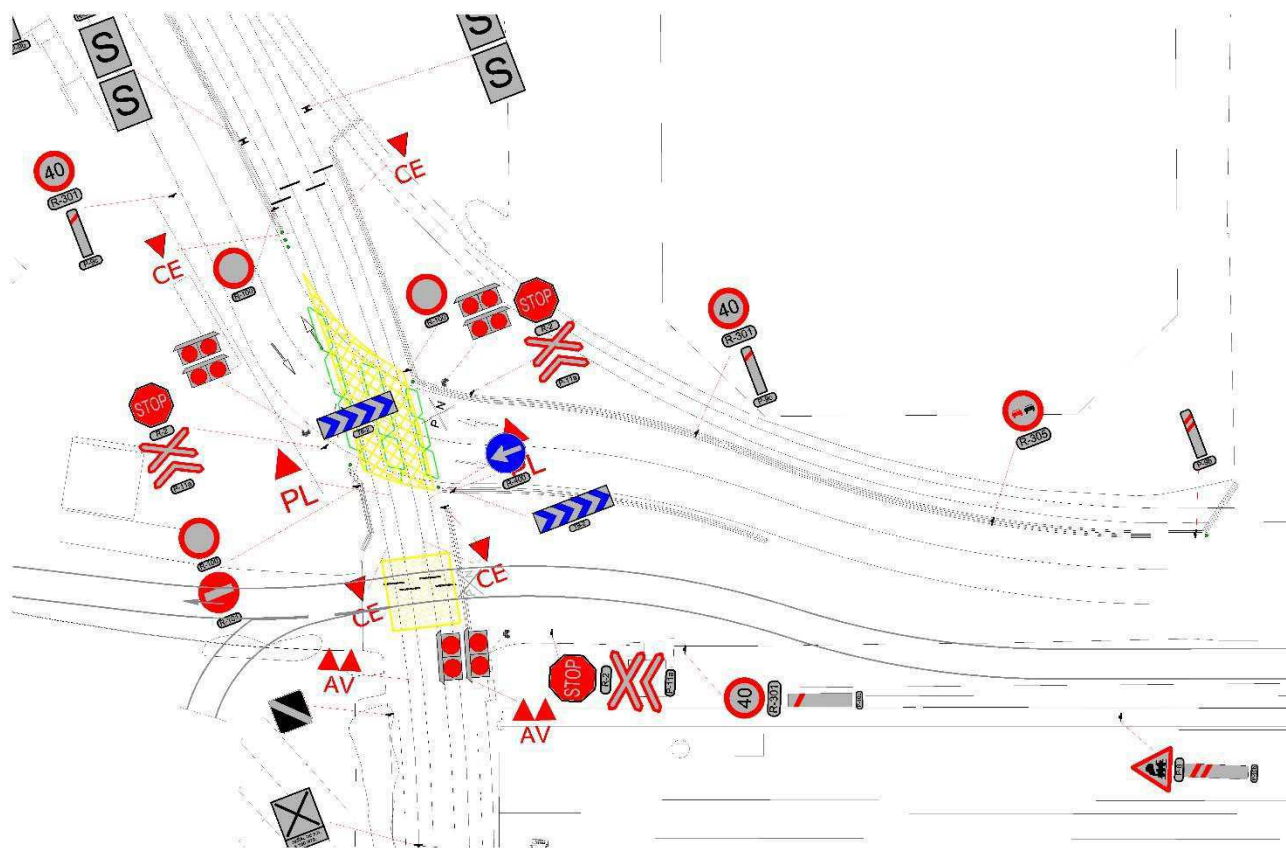


Imagen 3

## **INTERSECCIÓN S2**

La regulación de esta intersección se realiza como una única zona gobernada por una señal ferroviaria situada antes de llegar a ésta, en los dos sentidos de la marcha, protegiéndose con S.L.A. Representado en la Imagen 4.



Imagen 4

## **INTERSECCIÓN S3**

Se encuentran colocadas semibarreras automáticas (S.B.A.) en el cruce de la concesionaria Balearia, que es utilizado por vehículos ajenos al Puerto y se encuentra instalada señalización luminosa y sonora (S.L.A.) en los casos en que el tráfico es el propio de las operaciones portuarias. El acceso directo de vehículos viales a la terminal de Balearia desde la Carretera Muelle Turia se encuentra cerrado, obligando al acceso desde la Carretera Muelle Sur. El acceso peatonal a la terminal de Balearia está regulado por un Paso peatonal señalizado con la correspondiente Señal de Peatones con leds rojos y con sonería independiente de la señal acústica de la Intersección Especial S3.

La regulación se realiza como una única zona gobernada por una señal ferroviaria situada antes de llegar a ésta, en los dos sentidos de la marcha. Representado en la Imagen 5.

Se cuenta con barrera rígida de hormigón para canalizar el tráfico de vehículos viarios en la intersección. Además, para separar las calzadas, se tiene colocada una barrera de hormigón a lo largo de la recta de la Carretera Muelle Turia junto con las existentes que confluyen a las vías principales de la red ferroviaria.



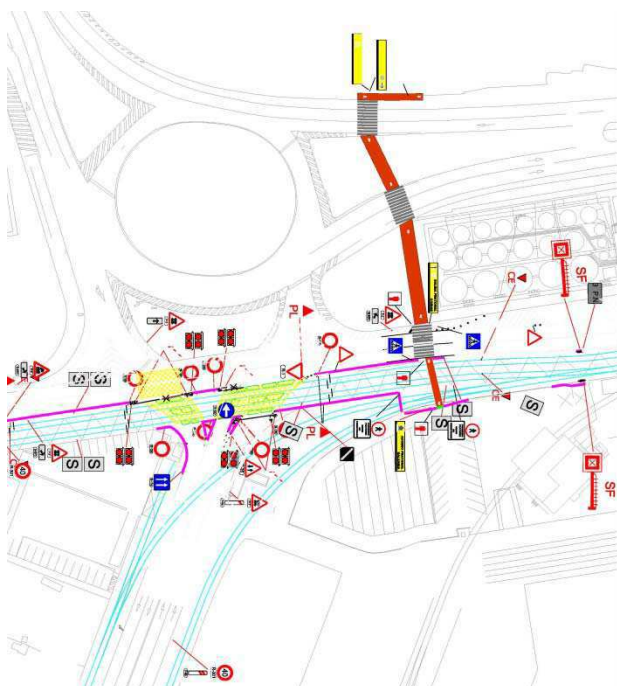


Imagen 5

En la Imagen 6 se representan las tres intersecciones seguidas como están instaladas (S1, S2 y S3).

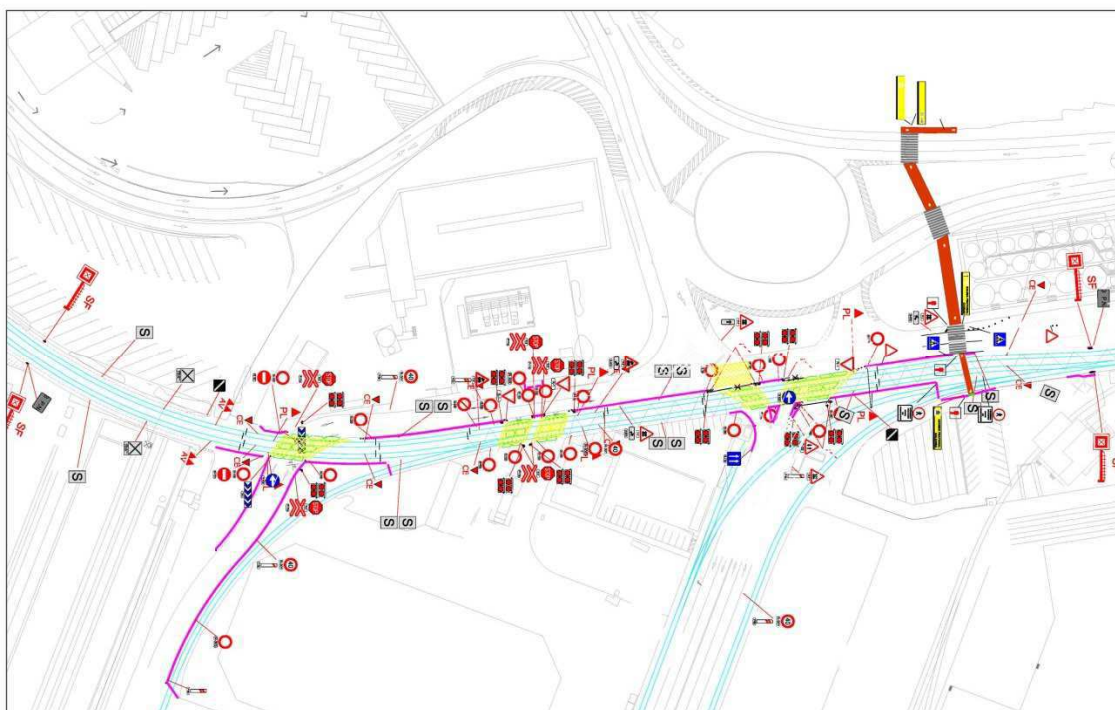


Imagen 6

## **INTERSECCIÓN T1 Y T2**

A lo largo del muelle del Turia, las plataformas viaria y ferroviaria discurren paralelas en todo su recorrido. Al final de dicho muelle las vías ferroviarias pierden el paralelismo, modificando su trazado para internarse en el resto de Puerto, produciendo dos cruces a nivel (Intersecciones Especiales T1 y T2).

El acceso al muelle Espigón Turia Sur y al Espigón Turia Norte se realiza a lo largo de una zona muy amplia junto a los depósitos de CEPSA (Intersección T2).

Siguiendo el avance de la red ferroviaria se llega a la zona de acceso de vehículos pesados a la empresa UNIÓN NAVAL DE VALENCIA (Intersección T1).

En los dos puntos de cruce se tienen colocado la protección de tipo S.L.A. Representado en la Imagen 7.

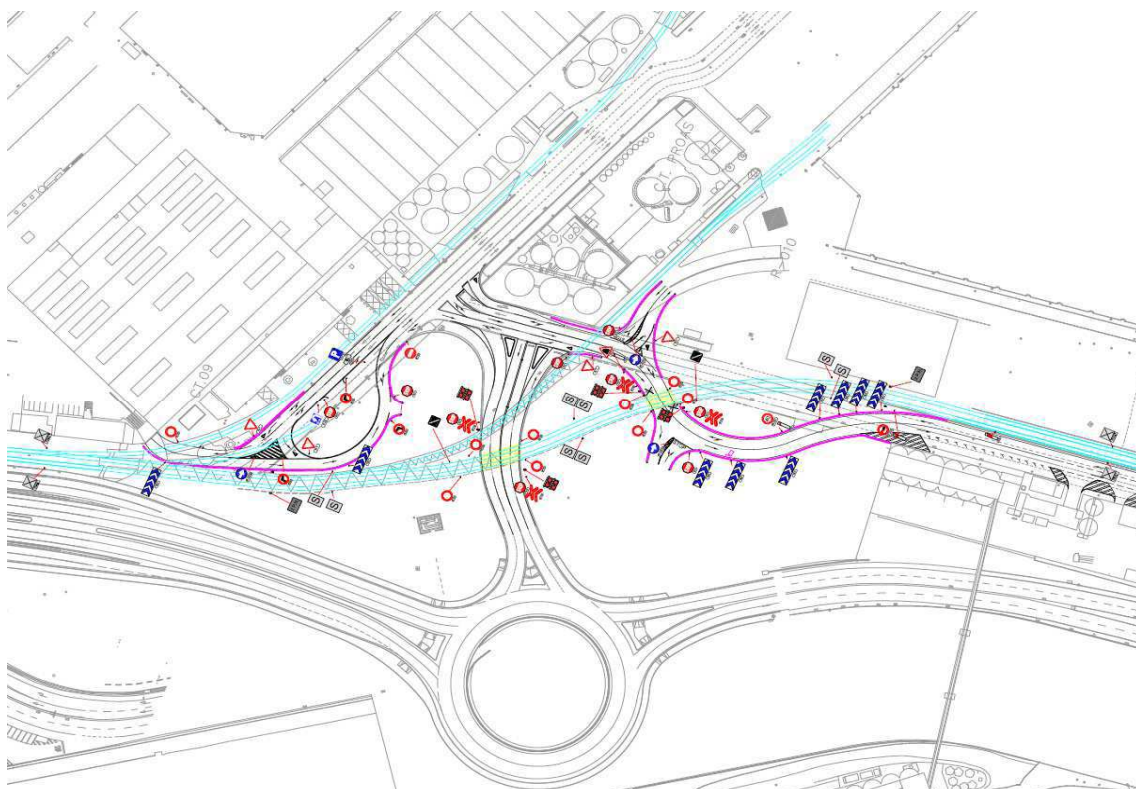


Imagen 7

## **INTERSECCIÓN P**

Esta intersección de la red ferroviaria con la red viaria se dispone en el acceso a la Terminal de Pasajeros de Trasmediterránea.

Existen puertas sobre la vía, antes y después de la intersección. Su accionamiento está asociado al funcionamiento de la protección de la Intersección.

Esta intersección se regula mediante el tipo de protección S.B.A. Representado en la Imagen 8.



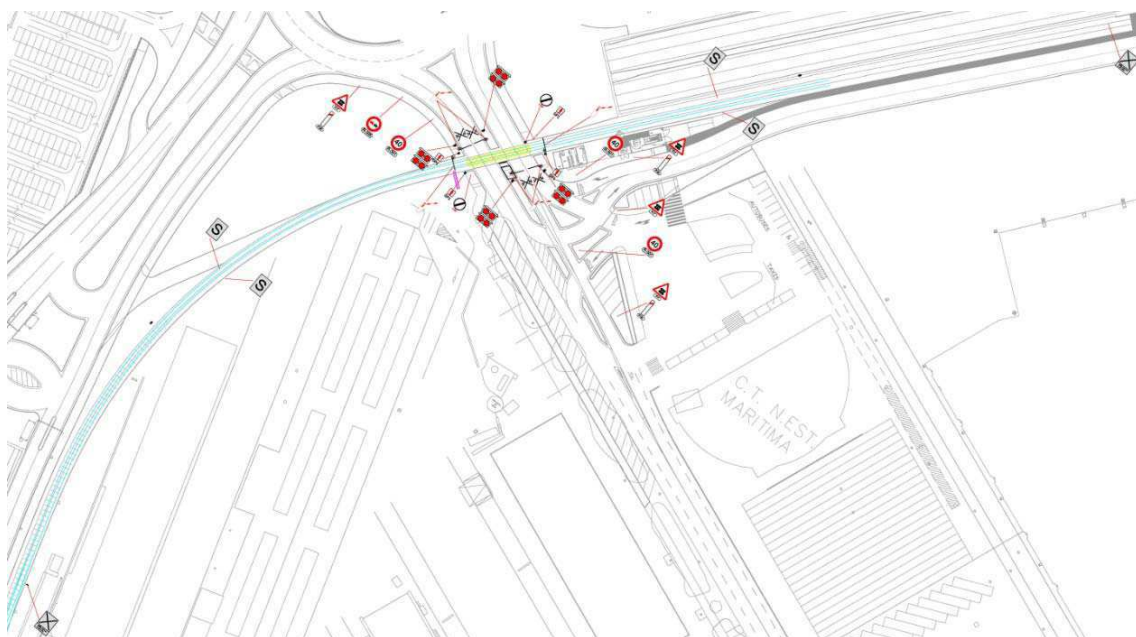


Imagen 8

## **INTERSECCIONES L1 y L2**

El cruce del acceso a la concesión ubicada en el muelle de Levante, se produce casi perpendicularmente al trazado ferroviario. En este caso se encuentra delimitado con barrera de hormigón el acceso al muelle, de esta forma, se impide el aparcamiento de camiones en las zonas no destinadas a este uso, respetando el área de paso de trenes.

Estas intersecciones sólo se encuentran con señalización fija vertical a la carretera.

La intersección L1 cruza las vías 1 y - 72. La intersección L2 cruza las vías -1, T, 71 y 72. Representado en la imagen 9.

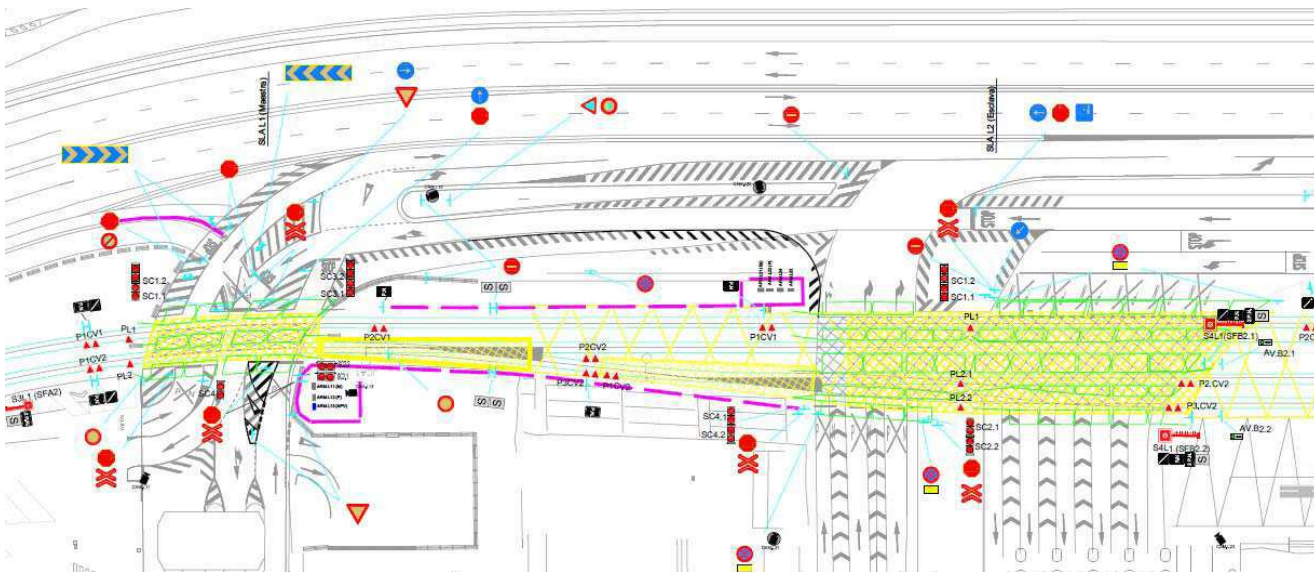


Imagen 9





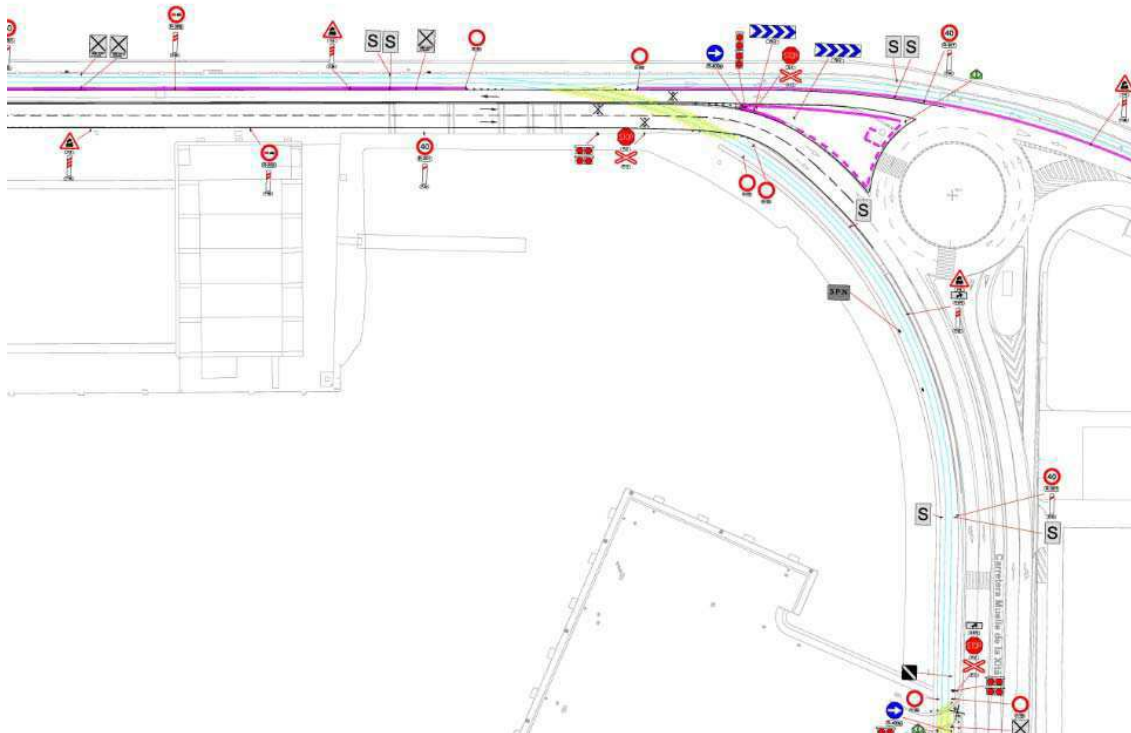


Imagen 11

## **INTERSECCIONES X2, X3 Y X4**

En el muelle Norte (Xitá) el tráfico viario intercepta al ferroviario en varios puntos de acceso a las diferentes concesiones.

En este caso la vía ferroviaria, en vía única, está montada sobre balasto en un primer tramo y protegida del tráfico de vehículos mediante una bionda que sirve de valla de separación entre ambas calzadas. En un segundo tramo la vía aparece hormigonada, utilizándose barreras prefabricadas de hormigón en las zonas en que las isletas de regulación de entrada y salida a las concesiones no están elevadas, apareciendo únicamente pintadas sobre el pavimento.

La entrada y salida a las concesiones afectadas se regula mediante el tipo de protección S.L.A. Representado en la Imagen 12.



Imagen 12

## **INTERSECCIÓN E1**

La red ferroviaria, antes de llegar al antiguo Faro del Puerto, gira para cambiar de dirección atravesando los tres carriles viales que actualmente componen la calzada viaria, desarrollándose su trazado paralelo al dique del Este, pero en este caso pegado a las concesiones existentes.

Se cuenta con barrera prefabricada de hormigón que permite el encauzamiento del tráfico viario antes de llegar a la zona de la intersección especial, de tal forma que admite separar las calzadas en zona del Dique del Este, quedando interrumpido en la salida de emergencia de la concesión de GALP, donde se tiene colocados hitos cilíndricos reflectantes.

En la curva del antiguo faro los carriles viarios se reducen a un carril por sentido, quedando el tercer carril de acceso a la concesión de GALP, permitiendo mientras la intersección especial permanezca cerrada, la acumulación de camiones sin obstaculizar a la circulación.

La intersección especial se produce sobre dos carriles viales, uno por sentido, ya que el carril de acceso a la concesión de GALP se genera pasada la intersección y se regula mediante S.L.A. Representado en la Imagen 13.

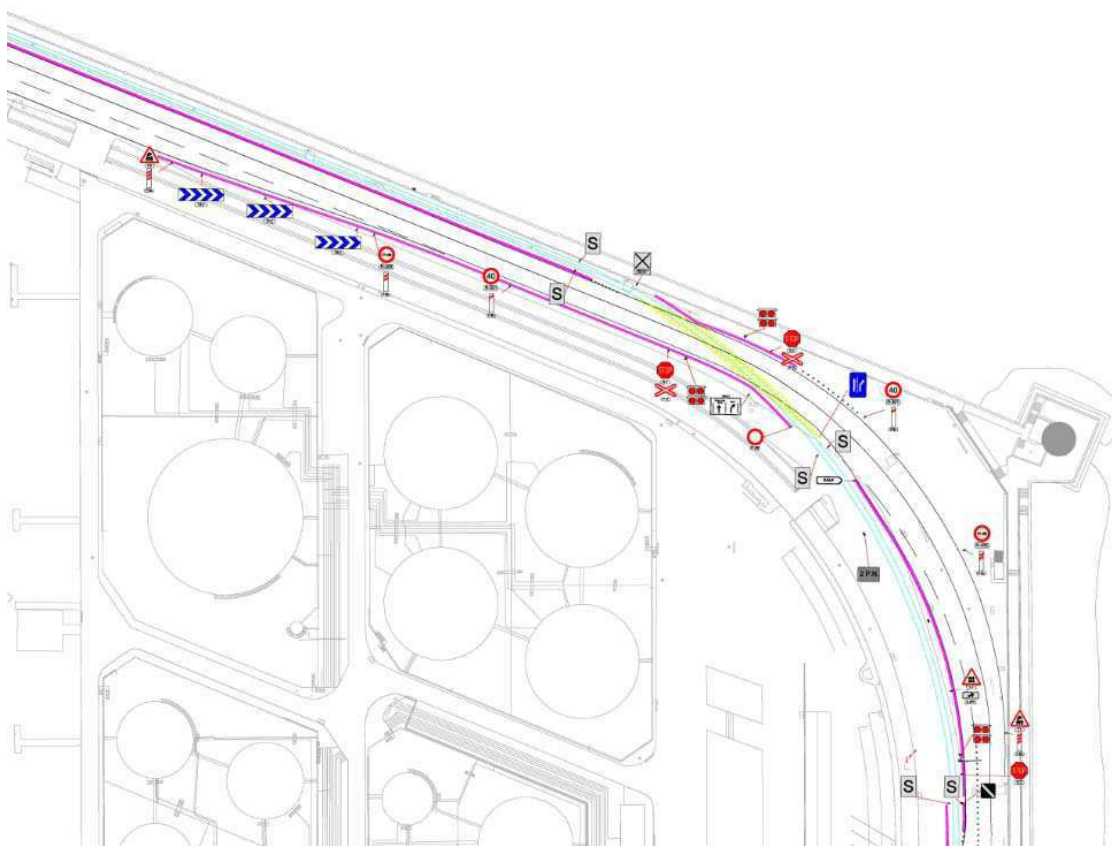


Imagen 13

## **INTERSECCIONES E2, E3, E4, E5 y E6**

En la zona del muelle del Dique del Este se producen cinco puntos de intersección, uno en la entrada a la concesión de GALP (Intersección E2), otro en el acceso a la concesión de TEPESA (Intersección E3) y las tres últimas son de entrada y salida tanto de estibadores como a la terminal de Valencia Terminal Europa (V.T.E.) y la de Ford (Intersecciones E4, E5 y E6).

Por el uso de la vía y la distancia entre los puntos de intersección, estas afecciones se pueden separar en dos zonas: la primera repercute sobre los accesos a las concesiones situadas a la derecha de la vía, en el sentido de avance de tren y la segunda dentro de dicha playa de vías.

Por lo tanto la afección repercute en la concesión si el tren está accediendo al sector final de la playa de vía o se encuentra estacionado en el primero.

La playa de vías actualmente está separada de la plataforma viaria mediante una valla y una acera, por lo que la intersección afecta sólo a los accesos, produciéndose tres puntos de cruce: el acceso de los estibadores y al primer sector de la Terminal de vehículos (V.T.E.), en el que la intersección corta las tres vías de la playa; y, por último, el acceso a la Terminal de la Ford, situada en el segundo sector de la playa de vías, donde el vial atraviesa una sola vía de maniobra de locomotoras.

La situación en el acceso a las primeras concesiones, GALP y TEPESA es diferente en ambos casos, ya que en la primera acceden vehículos viales pesados con carga inflamable y en la segunda, es únicamente acceso de vehículos viales ligeros. Por este motivo, en la intersección de acceso a la concesión de GALP (Intersección E2) se regula con S.B.A. y en la concesión de TEPESA (Intersección E3), con S.L.A., ambas concatenadas. (Representadas en las imágenes 14 y 15).



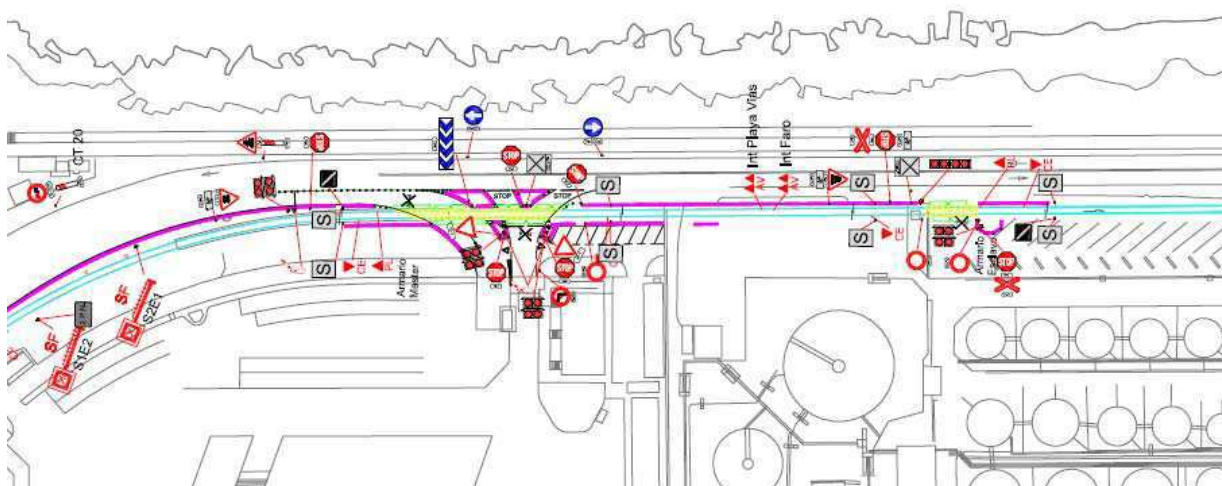


Imagen 14

En la playa de vías, la entrada al primer sector se regula como dos intersecciones especiales concatenadas (Intersecciones E4 y E5), ambas con S.L.A., en las que se coloca un pedal en cada vía a ambos lados de la intersección y una señal al ferrocarril a cada lado de la intersección (Representadas en la Imagen 14). En la Playa de Vías del Muelle Dique del Este, entre las intersecciones especiales E5 y E6 se encuentran dos puertas de apertura manual por parte de la empresa concesionaria Valencia Terminal Europa, S.A. (VTE).

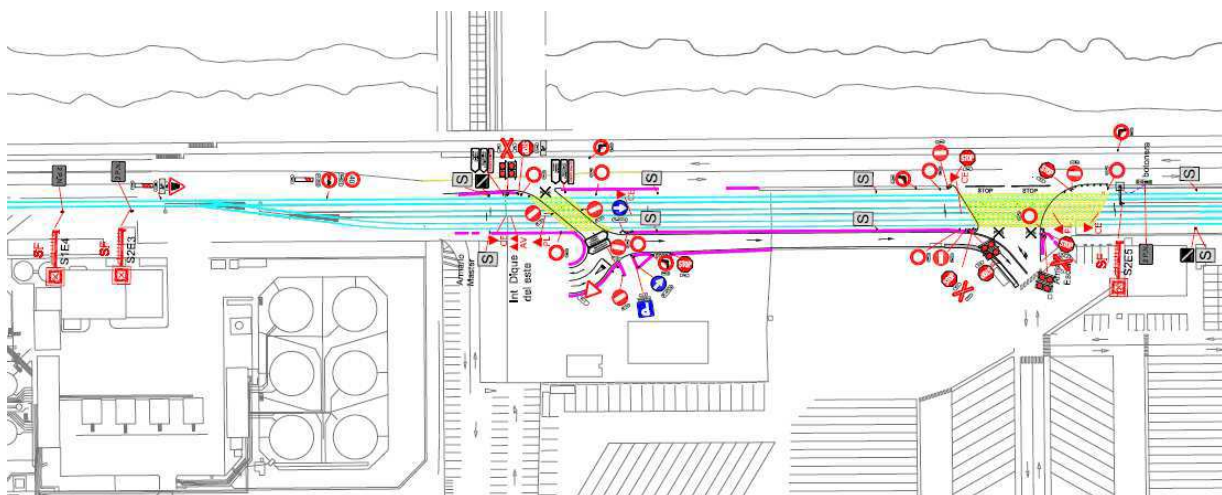


Imagen 15

En el segundo sector sólo se tiene colocado señalización horizontal, ya que la intersección (Intersección E6) se produce en un final de vía destinado a maniobras de locomotoras.

### 3.2.2.8.3 Catenaria rígida escamoteable

*En la zona del acceso ferroviario al Puerto de Valencia, tanto en su Acceso Norte como en el Acceso Sur, existe una catenaria rígida escamoteable para dar paso a transportes excepcionales. La apertura de la misma es regulada de forma manual.*

*Tiene un sistema de desplazamiento a base de ruedas equipadas con rodamientos, a fin de posibilitar el desplazamiento longitudinal de las vigas de sustentación de la catenaria rígida escamoteable. Comprende los elementos necesarios para facilitar el paso suave de los pantógrafos de una catenaria convencional CA-160 a la catenaria rígida escamoteable, así como los anclajes de los sustentadores e hilos de contacto de las catenarias de vía general de la RFIG.*

## 3.3 RÉGIMEN DE CIRCULACIÓN: SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD Y DE COMUNICACIÓN DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE VALENCIA

### 3.3.1 SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD

*En la red ferroviaria del Puerto de Valencia, se tienen instalados diversos sistemas de seguridad para señalar dicha red:*

- En la zona de las líneas de conexión de la red ferroviaria del Puerto de Valencia y la RFIG administrada por Adif, para señalar el acceso ferroviario al Puerto de Valencia y la automatización de las entradas y salidas de trenes, se tiene controlado por un enclavamiento electrónico (ENCE) con telemando centralizado en la estación de Valencia Fuente de San Luís de Adif. Este enclavamiento controla las siguientes instalaciones de dicha zona:
  - Señalización luminosa al ferrocarril.
  - Accionamientos eléctricos de agujas en desvíos.
  - Circuitos de vía.
  - Sistema de Anuncio de Señales y Frenado Automático, A.S.F.A.
  - Sistema Automático de Protección del Tren, ATP.
- En la zona interior del Puerto de Valencia, se controla con autorizaciones de circulación por medio del conocimiento permanente del Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia de la situación de los trenes, de la autorización dada al personal de conducción de los trenes y del aviso de llegada y salida de los trenes, realizándose la transmisión de la posición de las agujas de los desvíos con accionamientos generalmente mecánicos.

*Las intersecciones especiales de la red ferroviaria del Puerto de Valencia (anteriormente indicadas), protegidas con S.L.A. y S.B.A., se encuentran controladas por los equipamientos, según corresponda, siguientes:*

- Circuitos de vías (detectores de trenes): La misión de los circuitos de vía es la de producir la apertura (rearne) de la intersección una vez haya pasado el tren por la zona protegida por dicho circuito de vía, permitiendo, de modo seguro, la circulación viaria.
- Detectores de obstáculos: Están compuestos por unas espiras cerca de la vía para evitar el cierre de la intersección especial en caso de detección de vehículos en la misma.
- Pedales de aviso: Es un detector electrónico de ejes para detectar la presencia del tren y su sentido de marcha.



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

### 3.3.2 SISTEMA DE COMUNICACIÓN

*Los sistemas de comunicación utilizados, durante la circulación de los trenes en la red ferroviaria del Puerto de Valencia, entre la Autoridad Portuaria de Valencia, Adif y el personal de conducción de las EE.FF. son los siguientes:*

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

### 3.4 NORMATIVA MEDIOAMBIENTAL

*La normativa medioambiental vigente en el Estado español, que le sea de aplicación, será de obligatorio cumplimiento por las EE.FF. y otros Candidatos habilitados, en toda la red ferroviaria del Puerto de Valencia, especialmente en materia de control de incendios, contaminación acústica, emisiones de humos, mercancías peligrosas, etc. En caso de incumplimiento medioambiental la Autoridad Portuaria de Valencia podrá adoptar medidas oportunas de circulación y de estacionamiento de los trenes, así como la impuesta por la legislación vigente.*

### 3.5 MANTENIMIENTO Y OBRAS EN LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE VALENCIA

*La Autoridad Portuaria de Valencia realiza labores de mantenimiento de las infraestructuras en servicio, así como obras de mejora y ampliación de su red ferroviaria. Sin embargo, la realización de dichos trabajos puede conllevar restricciones inevitables en el tráfico ferroviario. Cuando este tráfico tenga irremediamente que verse afectado por dichas obras, la Autoridad Portuaria de Valencia procurará producir las menores perturbaciones posibles y promoverá mejoras en la infraestructura que redundarán en un mejor servicio por parte de la misma.*

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

*Los trabajos que se realicen de mantenimiento y conservación de las instalaciones ferroviarias del Puerto de Valencia son comunicados por los responsables de los mismos a la Comisaría del Puerto de Valencia, previamente a la ejecución de los mismos. De esta forma, la Autoridad Portuaria de Valencia coordina la realización de los trabajos, así como el control del tráfico ferroviario sobre las zonas afectadas por el mantenimiento y obras que se realicen, e informa oportunamente a los interesados.*

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

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

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

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

### 3.6 REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRÁFICO FERROVIARIO

*El control de tráfico deberá basarse en principios transparentes y no discriminatorios. La Autoridad Portuaria de Valencia podrá aplicar, cuando lo estime oportuno, los siguientes criterios de regulación:*

- Preferencia de los trenes que hayan obtenido adjudicación de Capacidad frente a los trenes que no hayan reservado Capacidad.
- Preferencia de los trenes que circulan en su surco frente a aquellos que circulan retrasados, con el objetivo de minimizar la propagación de retrasos.
- Preferencia en el caso de producirse perturbaciones en el tráfico ferroviario debidas a fallos técnicos, accidentes o cualquier otra incidencia. En este caso, se adoptarán las medidas oportunas para restablecer la situación de normalidad, como establece el artículo 37.1 de la LSF. A tal fin, la Autoridad Portuaria de Valencia tiene elaborado un Plan de Contingencias Ferroviario de la Red Ferroviaria del Puerto de Valencia.
- Se dará prioridad a la evacuación de los trenes con mercancías peligrosas y al material rodante motor de socorro que se haya podido utilizar para proceder a la liberación de la vía interceptada por algún tipo de incidencia.

*En todo caso, tanto la Autoridad Portuaria de Valencia como las EE.FF. actuarán en coordinación y colaboración mutuas, para asegurar el servicio y la atención a los clientes de la manera más eficaz posible.*

*Asimismo, la Autoridad Portuaria de Valencia y Adif, adoptarán en su ámbito de responsabilidad todas las medidas necesarias para restablecer la situación de normalidad en caso de accidente, fallo técnico o cualquier otra incidencia que perturbe el tráfico ferroviario en las líneas de conexión de la red ferroviaria del Puerto de Valencia y la RFIG administrada por ADIF, garantizando la coherencia y coordinación de los planes de contingencias de ambas entidades que afecten a dichas líneas de conexión.*

En los supuestos previstos en el artículo 37 de la LSF, las EE.FF. estarán obligadas a poner a disposición de la Autoridad Portuaria de Valencia los recursos que esta reclame y a prestarle la colaboración que les sea requerida.

## 3.7 CAPACIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE VALENCIA

Como se ha indicado en el apartado 3.1 de la presente IRFPV, el complejo ferroportuario del Puerto de Valencia se divide en dos zonas bien diferenciadas: zona Valencia Puerto Norte y zona Valencia Puerto Sur, con accesos separados. Las circulaciones ferroviarias que acceden al Puerto de Valencia lo pueden hacer indistintamente desde las vías generales y desde el Centro Logístico de Valencia Fuente San Luis.

Para establecer la capacidad máxima de circulaciones que pueden acceder a las dos zonas, en base a las características de la línea y condiciones de explotación de las circulaciones que a ellas afluyen, se han establecido unas franjas horarias con los tiempos estimativos para cada acceso. Estas franjas horarias son las representadas en las siguientes tablas, para las dos zonas anteriormente indicadas, en el horario establecido de lunes a viernes, en turno de mañana (de 06:30h a 13:30h), tarde (de 14:30h a 21:30h) y noche (de 22:30h a 05:30h):

ZONA VALENCIA PUERTO SUR	
TURNO MAÑANA	
S1	06:30 a 07:30h
S2	07:45 a 08:45h
S3	09:00 a 10:00h
S4	10:30 a 11:30h
S5	11:45 a 12:45h
TURNO TARDE	
S6	14:30 a 15:30h
S7	15:45 a 16:45h
S8	17:00 a 18:00h
S9	18:30 a 19:30h
S10	19:45 a 20:45h
TURNO NOCHE	
S11	22:30 a 23:30h
S12	23:45 a 00:45h
S13	01:00 a 02:00h
S14	02:30 a 03:30h
S15	04:45 a 05:30h

## Información sobre la red ferroviaria del Puerto de Valencia 2018

ZONA VALENCIA PUERTO NORTE	
<b>TURNO MAÑANA</b>	
<b>N1</b>	06:30 a 08:00h
<b>N2</b>	08:15 a 09:45h
<b>N3</b>	10:30 a 12:00h
<b>N4</b>	12:00 a 13:30h
<b>TURNO TARDE</b>	
<b>N5</b>	14:30 a 16:00h
<b>N6</b>	16:15 a 17:45h
<b>N7</b>	18:30 a 20:00h
<b>N8</b>	20:00 a 21:30h
<b>TURNO NOCHE</b>	
<b>N9</b>	22:30 a 00:00h
<b>N10</b>	00:15 a 01:45h
<b>N11</b>	02:30 a 04:00h
<b>N12</b>	04:00 a 05:30h

Asimismo, en el horario establecido para el sábado, en turno de 06:30 a 13:30h, se establecen las siguientes franjas horarias representadas en las siguientes tablas, para las dos zonas anteriormente indicadas:

ZONA VALENCIA PUERTO SUR	
<b>S1</b>	08:00 a 09:00h
<b>S2</b>	11:00 a 12:00h
<b>S3</b>	12:00 a 13:00h

ZONA VALENCIA PUERTO NORTE	
<b>N1</b>	06:30 a 08:00h
<b>N2</b>	09:00 a 10:30h

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

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

La capacidad actual se podrá incrementar por la entrada en vigor de nuevas instalaciones de seguridad ferroviaria del Puerto, por las actuaciones y mejoras en la infraestructura que pudieran realizarse, así como en la gestión de la explotación.

## 3.8 OCUPACIÓN ACTUAL DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y NIVEL DE CONGESTIÓN

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

En las siguientes tablas se representan las ocupaciones actuales de las capacidades diarias para cada una de las dos zonas anteriormente indicadas:

### ZONA VALENCIA PUERTO SUR

#### OCUPACIÓN HORARIA

LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO
06:45 a 07:00h	06:45 a 07:00h	06:45 a 07:00h	06:45 a 07:00h	06:45 a 07:00h	06:30 a 06:45h
07:15 a 07:30h	07:15 a 07:30h	07:15 a 07:30h	07:15 a 07:30h	07:15 a 07:30h	08:15a 08:30h
09:00 a 10:00h					
10:15 a 11:15h	10:15 a 11:15h	10:15 a 11:15h	10:15 a 11:15h	10:15 a 11:15h	11:00 a 11:30h
11:45 a 12:30h	11:45 a 12:30h	11:45 a 12:30h	11:45 a 12:30h	11:45 a 12:30h	12:45 a 13:15h
14:45 a 15:30h	14:45 a 15:30h	14:45 a 15:30h	14:45 a 15:30h	14:45 a 15:30h	
16:00 a 16:45h	16:00 a 16:45h		16:00 a 16:45h	16:00 a 16:45h	
17:30 a 18:00h	17:30 a 18:00h	17:30 a 18:00h	17:30 a 18:00h	17:30 a 18:00h	
18:45 a 19:30h	18:45 a 19:30h		18:45 a 19:30h		
20:00 a 20:45h	20:00 a 20:45h	20:00 a 20:45h	20:00 a 20:45h	20:00 a 20:45h	

### ZONA VALENCIA PUERTO NORTE

#### OCUPACIÓN HORARIA

LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO
06:30 a 07:45h	06:30 a 07:45h	06:30 a 07:45h	06:30 a 07:45h	06:30 a 07:45h	07:00 a 08:15h
08:00 a 09:30h	08:00 a 09:30h	08:00 a 09:30h	08:00 a 09:30h	08:00 a 09:30h	10:15 a 10:45h
09:30 a 10:00h	09:30 a 10:00h	09:30 a 10:00h	09:30 a 10:00h	09:30 a 10:00h	12:45 a 13:30h
10:30 a 11:45h	10:30 a 11:45h	10:30 a 11:45h	10:30 a 11:45h	10:30 a 11:45h	
12:00 a 13:30h	12:00 a 13:30h	12:00 a 13:30h	12:00 a 13:30 h	12:45 a 13:30h	
18:45 a 20:00h	14:30 a 15:30h	18:45 a 20:00h	14:30 a 15:30h	14:30 a 16:00h	
20:00 a 21:30h	16:30 a 17:30h	20:00 a 21:30h	16:30 a 17:30h	16:15 a 17:45h	
	18:30 a 19:30h		18:30 a 19:30h	18:30 a 20:00h	
	20:00 a 21:30h		20:00 a 21:30h	20:45 a 21:30h	

**Nota:** El servicio se interrumpe a las 13:30 del sábado y se reanuda a las 06:30 del lunes. Festivos sin servicio.

## 4 SERVICIOS BÁSICOS, COMPLEMENTARIOS Y AUXILIARES

Los Servicios Básicos Mínimos para el acceso a la infraestructura ferroviaria administrada por la Autoridad Portuaria de Valencia, así como los Servicios Complementarios y Auxiliares al servicio de transporte ferroviario, se prestarán, conforme se establece en el artículo 46 de la LSF, ajustándose a lo dispuesto en la legislación portuaria.

A tal efecto, dentro del marco normativo establecido por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TRLPEMM), los servicios básicos de acceso a la infraestructura tendrán la consideración de servicio general, mientras que los servicios complementarios y auxiliares, tendrán la consideración de servicios o actividades comerciales.

En la LSF se determinan los tipos de Servicios anteriores.

### 4.1 SERVICIOS BÁSICOS DE ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA

De acuerdo a lo previsto en el artículo 20 de la LSF, la Autoridad Portuaria de Valencia proporcionará, para garantizar el derecho de acceso a la infraestructura, a todas las empresas ferroviarias y de manera no discriminatoria, los siguientes servicios:

- 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.

La prestación de los Servicios Básicos de Acceso a la Infraestructura Ferroviaria del Puerto de Valencia, como Servicios Generales portuarios, corresponderá a la Autoridad Portuaria de Valencia, sin perjuicio de que su gestión pueda encomendarse a terceros cuando no se ponga en riesgo la seguridad o no impliquen ejercicio de autoridad (artículos 106 y 107 del TRLPEMM). Asimismo, podrán prestarse por los administradores generales de infraestructuras ferroviarias u otras entidades públicas o privadas, previo acuerdo entre dicha entidad y la APV (artículo 46 de la LSF).

### 4.2 SERVICIOS COMERCIALES FERROVIARIOS

Los Servicios Complementarios y Auxiliares prestados en los puertos de interés general deben ajustarse a lo dispuesto en la legislación portuaria y tendrán la consideración de servicios o actividades comerciales, estando sujetos a las reglas de transparencia y no discriminación establecidas en la LSF (artículo 46 de la LSF).

La prestación de estos servicios en la red ferroviaria del Puerto de Valencia se efectuará de acuerdo a lo previsto en el Capítulo V, Servicios Comerciales, del Título VI, Prestación de Servicios, del TRLPEMM.

Estos servicios se prestarán en régimen de concurrencia y requerirán la obtención de autorización de la Autoridad Portuaria (artículo 139 del TRLPEMM).



### 4.2.1 SERVICIO COMERCIAL DE MANIOBRAS FERROVIARIAS Y CUALQUIER OTRO RELACIONADO CON LAS OPERACIONES DEL TREN

*El servicio auxiliar de maniobras ferroviarias y cualquier otro relacionado con las operaciones del tren es, tal y como se ha indicado en el punto anterior, un servicio comercial cuya regulación debe sujetarse a lo dispuesto en la legislación portuaria.*

*De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 139.2 del TRLPEMM, la prestación de los servicios comerciales debe ajustarse a las condiciones particulares que determine cada Autoridad Portuaria.*

*Con el fin de establecer dichas condiciones particulares en lo que se refiere al Servicio de Maniobras Ferroviarias, la Autoridad Portuaria de Valencia ha aprobado el "Pliego de condiciones particulares para la prestación del servicio comercial de maniobras ferroviarias y cualquier otro relacionado con las operaciones del tren para los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía" (aprobado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia en su sesión del 31 de marzo de 2017).*

*En dicho Pliego, se establece la regulación del acceso y condiciones de prestación de dicho Servicio a las empresas ferroviarias, en el ámbito territorial de las zonas de servicio de los Puertos de Valencia, Sagunto y Gandía vigentes en cada momento.*

*El "Pliego de condiciones particulares para la prestación del servicio comercial de maniobras ferroviarias y cualquier otro relacionado con las operaciones del tren para los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía" puede ser consultado en:*

<https://www.valenciaport.com/negocio/servicios/portuarios-y-comerciales/>

## 5 RÉGIMEN ECONÓMICO Y TRIBUTARIO

### 5.1 INFORMACIÓN SOBRE CÁNONES Y DEMÁS TASAS EXIGIBLES CON ARREGLO A LA LEY DEL SECTOR FERROVIARIO

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

- El otorgamiento de la licencia de empresa ferroviaria, la expedición de ésta, su ampliación o su renovación.
- El otorgamiento de certificados de seguridad, la expedición, la ampliación, la renovación y la revisión de los mismos.
- La prestación del servicio de vigilancia y el control del acceso, tanto de viajeros como de equipajes, a las estaciones y demás recintos ferroviarios, tanto de titularidad estatal como de titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias.
- La homologación de centros de formación del personal ferroviario y de mantenimiento del material rodante, para el otorgamiento de títulos a dicho personal y para la certificación del referido material.

*Los cánones ferroviarios son las tasas que el administrador de infraestructuras ferroviarias percibe de las EE.FF. por la utilización de las infraestructuras ferroviarias de su titularidad o las que estén adscritas a él. Estos se fijan de acuerdo con los principios generales de viabilidad económica de las infraestructuras, explotación eficaz de las mismas, situación del mercado y equilibrio financiero en la prestación de los servicios, y con arreglo a criterios de igualdad, transparencia y no discriminación entre prestadores de servicios de transporte ferroviario.*

*En lo que se refiere a la utilización de las infraestructuras ferroviarias de titularidad de la Autoridad Portuaria de Valencia, de acuerdo al artículo 211 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se encuentra comprendida dentro del hecho imponible de la Tasa de la mercancía (T-3).*

### 5.2 TARIFAS POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS FERROVIARIOS PARA EL EJERCICIO 2018

*Para los servicios prestados de acuerdo a lo previsto en el “Pliego de condiciones Particulares para la Prestación del Servicio Comercial de Maniobras Ferroviarias y cualquier otro relacionado con las operaciones del tren para los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía” el régimen económico será el aplicable a los Servicios Comerciales en el ámbito portuario, de acuerdo a lo previsto en el TRLPEMM.*

*Ello implica que las tarifas y condiciones de facturación serán las que se acuerden entre las partes.*

## 6 ANEXO I: GLOSARIO DE ABREVIATURAS, ACRÓNIMOS Y DEFINICIONES

### 6.1 ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS

- ✱ ACA: Servicios ferroviarios Adicionales, Complementarios y Auxiliares.
- ✱ Adif: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
- ✱ ASFA: Anuncio de Señales y Frenado Automático.
- ✱ ATP: Sistema Automático de Protección del Tren.
- ✱ EE.FF.: Empresas Ferroviarias.
- ✱ FOM: Referente al Ministerio de Fomento.
- ✱ IRFPV: Información sobre la Red Ferroviaria del Puerto de Valencia.
- ✱ LSF: Ley del Sector Ferroviario (Ley 38/2015, de 29 de septiembre).
- ✱ OM: Orden Ministerial.
- ✱ RCF: Reglamento de Circulación Ferroviaria.
- ✱ RD: Real Decreto.
- ✱ RFIG.: Red Ferroviaria de Interés General.
- ✱ RID: Reglamento Relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril.
- ✱ RSF: Reglamento del Sector Ferroviario (Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre).
- ✱ S.B.A. Sistema de barreras o semibarreras automáticas.
- ✱ S.L.A.: Sistema de señalización luminosa y acústica.
- ✱ T.R.L.P.E.M.M.: Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (RDL 2/2011, de 5 de septiembre).
- ✱ U.I.C.: Unión Internacional de Ferrocarriles.

### 6.2 DEFINICIONES

- ✱ Adjudicación: Otorgamiento, por el administrador de infraestructuras ferroviarias, del derecho a servirse de capacidad de infraestructura ferroviaria.
- ✱ Candidatos: Las empresas ferroviarias y las agrupaciones empresariales internacionales que constituyan dichas empresas. Asimismo, las Administraciones públicas con competencias en materia de transporte ferroviario que tengan interés de servicio público en la adquisición de capacidad o los consignatarios, los cargadores y aquellas empresas transportistas y operadores de transporte que, sin tener la consideración de empresas ferroviarias, tengan interés comercial en la adquisición de capacidad.
- ✱ Capacidad de Infraestructura: La capacidad para programar las franjas ferroviarias solicitadas para un segmento de la infraestructura durante un período determinado.
- ✱ Certificado de Seguridad: Documento que acredita que la empresa ferroviaria ha establecido un sistema propio de gestión de la seguridad y está en condiciones de cumplir los requisitos sobre sistemas de control, circulación y seguridad ferroviaria, sobre conocimientos y requisitos

de su personal relacionado con la seguridad de la circulación ferroviaria y sobre características técnicas del material rodante que utilizará y de las condiciones de su mantenimiento, con objeto de controlar los riesgos y operar en la red de manera segura.

- ✱ **Empresa Ferroviaria:** Son empresas ferroviarias las entidades, titulares de una licencia de empresa ferroviaria, cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de viajeros o de mercancías por ferrocarril, en los términos establecidos en la LSF. Las empresas ferroviarias deberán, en todo caso, aportar la tracción. Se consideran, asimismo, empresas ferroviarias aquellas que aporten exclusivamente la tracción.
- ✱ **Enclavamiento:** Dispositivo de señalización y movimiento de los desvíos, que dependen unos de otros y se accionan en un determinado orden para garantizar la seguridad de la explotación ferroviaria.
- ✱ **Horario de Servicio:** Documento en el que se incluye el conjunto de todos los datos que determinan los movimientos planificados de trenes y material rodante que tendrán lugar sobre una determinada infraestructura, en el periodo al que dicho Horario de Servicio se refiere.
- ✱ **Información sobre la Red Ferroviaria (IRFPV):** Documento que expone las características de las infraestructuras ferroviarias que integran la red ferroviaria del Puerto de Valencia, puestas a disposición de las EE.FF. y demás Candidatos, y que contiene información sobre las condiciones de acceso a las mismas, con el fin de garantizar la transparencia y el acceso no discriminatorio a la infraestructura ferroviaria de todos los candidatos a solicitar capacidad de infraestructura para prestar servicios de transporte ferroviario.
- ✱ **Infraestructura congestionada:** El tramo de infraestructura para el cual no puede atenderse plenamente la demanda de capacidad de infraestructura durante determinados periodos, ni siquiera tras coordinación de las distintas solicitudes de capacidad.
- ✱ **Intersecciones Especiales:** Intersecciones de caminos o vías de comunicación con líneas férreas cuando se produzcan dentro de las zonas portuarias o en los accesos a las mismas. No tienen la consideración de Pasos a Nivel.
- ✱ **Itinerario:** Recorrido que realiza un tren de un origen a un destino.
- ✱ **Licencia de Empresa Ferroviaria:** Autorización concedida por un Estado a una empresa a la que se reconoce su condición de Empresa Ferroviaria, que puede estar limitada a la prestación de determinados tipos de servicios de transporte.
- ✱ **Material rodante ferroviario:** Conjunto de vehículos ferroviarios con o sin motor. Se clasifican en material motor (locomotoras, unidades autopropulsadas), y material remolcado (coches para viajeros, vagones de mercancías, material rodante auxiliar).
- ✱ **Red Ferroviaria de Interés General (RFIG):** Red ferroviaria que está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resultan esenciales para garantizar un sistema común de transportes ferroviario en todo el territorio del Estado, o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía o defensa nacional. Las infraestructuras ferroviarias de titularidad de una Autoridad Portuaria que en cada momento existan en las zonas de servicio de los puertos de interés general y estén conectadas con la Red Ferroviaria de Interés General, formarán parte de ésta.

- Registro Especial Ferroviario: Es un registro de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, que tiene por objeto la inscripción, de oficio, de las entidades y personas físicas y jurídicas cuya actividad esté vinculada al sector ferroviario y requieran, para su ejercicio, de la correspondiente licencia, autorización, certificado o habilitación, o bien así lo establezca expresamente algún precepto legal o reglamentario. En la inscripción habrán de figurar, también, las condiciones impuestas a dichas entidades y personas para el ejercicio de su actividad propia y sus modificaciones, así como las posibles sanciones impuestas a las mismas, a efectos de la aplicación de las reglas de agravamiento de las infracciones tipificadas en la LSF. Asimismo, en este registro se inscribirá el material rodante que circula por la RFIG y las entidades encargadas de su mantenimiento.
- Sistema de gestión de la seguridad ferroviaria: Conjunto de medidas establecidas en el seno de su organización por un administrador de la infraestructura ferroviaria o una empresa ferroviaria para garantizar la gestión de sus operaciones en condiciones de seguridad.
- Surco: Capacidad de infraestructura necesaria para que un tren circule entre dos puntos en un periodo de tiempo determinado.

## 7 ANEXO II: DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA

### ✱ **NORMATIVA EUROPEA:**

- Directiva 2004/49/CE, Directiva de Seguridad de la Unión Europea del Parlamento Europeo y del Consejo del 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios. Tiene por objeto garantizar el fomento y la mejora de la seguridad en los ferrocarriles comunitarios, así como la mejora del acceso al mercado a los servicios de transporte ferroviario.
- Directiva 2007/58/CE, Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, por la que se modifican la Directiva 91/440/CEE del Consejo, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, y la Directiva 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de la Capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización.
- Directiva 2008/68/CE, Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas.
- Directiva 2008/110/CE, Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2008 por la que se modifica la Directiva 2004/49/CE sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios (Directiva de seguridad ferroviaria)
- Directiva 2009/149/CE, Directiva de la Comisión Europea, de 27 de noviembre de 2009, por la que se modifica la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a los indicadores comunes de seguridad y a los métodos comunes de cálculo de los costes de los accidentes.
- Decisión de la Comisión Europea C(2009) 4246, Decisión de la Comisión Europea, de 5 de junio de 2009, por la que se adopta en aplicación del artículo 6 de la Directiva 2009/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo un método común de seguridad para evaluar la consecución de los objetivos de seguridad.
- Reglamento de la Comisión (UE) 36/2010, Reglamento (UE) 36/2010 de la Comisión, de 3 de diciembre de 2009. Sobre los modelos comunitarios de licencias de conducción de trenes, certificados complementarios, copias autenticadas de certificados complementarios y formularios de solicitud de licencias de conducción de trenes, en aplicación de la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.
- Reglamento relativo al Transporte Internacional Ferroviario de Mercancías Peligrosas (RID). Apéndice del Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF).
- Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG).

### ✱ **NORMATIVA ESTATAL:**

- Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, con la que se regula, en el ámbito de la competencia del Estado, de las infraestructuras ferroviarias y de la prestación de servicios de transporte ferroviario y otros adicionales, complementarios o auxiliares sobre aquéllas.
- Ley 26/2007, de 23 de octubre de 2007, de Responsabilidad Medioambiental.
- Ley 15/2009, de 11 de noviembre de 2009, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.



- Ley 25/2009, de 22 de diciembre de 2009, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (entre ellas la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario).
- Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, por la que se introducen algunas modificaciones en la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario en el marco de la política de liberalización del ferrocarril impuesta desde la Comisión Europea.
- Real Decreto 145/1989, de 20 de enero de 1989, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos.
- Real Decreto 130/2017, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Explosivos.
- Real Decreto 412/2001, de 20 de abril de 2001, por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.
- Real Decreto 2387/2004, Reglamento del Sector Ferroviario, de 30 de diciembre de 2004. Tiene por objeto el desarrollo de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, en todo lo referente a las infraestructuras ferroviarias, a los servicios adicionales, complementarios y auxiliares, a los servicios de transporte ferroviario, al servicio de inspección, al Registro Especial Ferroviario y al régimen aplicable al Comité de Regulación Ferroviaria.
- Real Decreto 810/2007, Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, de 22 de junio de 2007. Tiene por objeto el desarrollo de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, en todo lo referente a la seguridad en la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General administrada por la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias; y asimismo en lo referente a la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios producidos en el conjunto de la Red Ferroviaria de Interés General.
- Real Decreto 2090/2008, de 22 de diciembre de 2008, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo parcial de la Ley 26/2007, de 23 de octubre de Responsabilidad Medioambiental.
- Real Decreto 100/2010, de 5 de febrero de 2010, por el que se modifica el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.
- Real Decreto 918/2010, de 16 de julio de 2010, por el que se modifica el 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.
- Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de interés general.
- Real Decreto 641/2011, de 9 de mayo, por el que se modifica el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por Real Decreto 810/2007, de 22 de junio.
- Orden FOM/897/2005, de 7 de abril de 2005, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria. Tiene por objeto regular la elaboración, el contenido y la publicación de la declaración sobre la red, así como el procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria de competencia estatal.

- Orden FOM/898/2005, de 8 de abril de 2005, por la que se fijan las cuantías de los cánones ferroviarios establecidos en los artículos 74 y 75 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.
- Orden FOM/233/2006, de 31 de enero de 2006, por la que se regulan las condiciones para la homologación del material rodante y de los centros de mantenimiento y se fijan las cuantías de la tasa por certificación de dicho material.
- Orden FOM/2520/2006, del 27 de julio de 2006, por la que se determinan las condiciones para la obtención de títulos y habilitaciones que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad, así como el régimen de los centros de formación de dicho personal y de los de valoración de su aptitud psicofísica.
- Orden FOM/3852/2007, de 20 de diciembre, por la que se modifican los anexos II y V de la Orden FOM/898/2005, de 8 de abril, por la que se fijan las cuantías de los cánones ferroviarios establecidos en los arts. 74 y 75 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.
- Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal.
- Resolución de 15 de octubre de 2007 de la Dirección General de Ferrocarriles, por la que se establecen los itinerarios formativos básicos y la carga lectiva mínima de los programas formativos para las habilitaciones de personal ferroviario a impartir en los centros homologados de formación de personal ferroviario.
- Orden Circular nº1/2008 de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios: "Pautas para la investigación técnica de los accidentes ferroviarios que competen a la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios", de 16 de marzo de 2008.
- Orden Circular nº2/2008 de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios sobre 'Comunicación de los incidentes ferroviarios y los suicidios', de junio de 2008.
- Procedimiento para la investigación técnica de accidentes ferroviarios de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento), de octubre de 2008.
- Modificación de la Circular nº2/2008, de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios: comunicación de los incidentes ferroviarios y los suicidios, de 15 de octubre de 2008.
- Resolución de 29 de diciembre de 2008 de la Dirección General de Ferrocarriles, por la se modifica la anterior del 15 de octubre de 2007, por la que se establecen los itinerarios formativos básicos y la carga lectiva mínima de los programas formativos para las habilitaciones de personal ferroviario a impartir en los centros homologados de formación de personal ferroviario (Resolución 20454).
- Procedimiento para la investigación técnica de accidentes de personas producidos por material rodante en movimiento de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento), de mayo de 2009.
- Convenio marco entre Puertos del Estado y Adif, de 30 de diciembre de 2005.

- Convenio entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Valencia, de conexión de las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Valencia con la Red Ferroviaria de Interés General en aplicación de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.
- Reglamento de Servicio y Policía de las zonas de servicio de los puertos incluidos en el ámbito de actuación del Puerto Autónomo de Valencia' (hoy Autoridad Portuaria de Valencia), 1986 y sus modificaciones o norma que lo sustituya.
- Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF), regulado por Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, en el que se establecen las normas de circulación sobre la R.F.I.G. y las condiciones necesarias para la circulación de los trenes y maniobras y tienen como objetivo último la garantía de una explotación ferroviaria segura y eficiente.
- Reglamento General de Circulación (R.G.C.) vigente, edición de 1992, en el que se establecen las normas de circulación sobre la R.F.I.G. y las condiciones necesarias para la circulación de los trenes y maniobras y tienen como objetivo último la garantía de una explotación ferroviaria segura y eficiente.
- Manual de Circulación, que comprende un conjunto de normas de circulación complementarias al Reglamento General de Circulación (R.G.C.).
- Consignas aplicables en la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia.
- Consignas de Adif de aplicación en las líneas de conexión del Puerto de Valencia.
- Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Valencia.
- Instrucción General Nº 1 de Adif: Reconocimiento de Material Remolcado en Circulación.
- Instrucción General Nº 2 de Adif: Transportes excepcionales en masa y dimensiones.
- Instrucción General Nº 3 de Adif: Carga, descarga y circulación de vagones.
- Instrucción General Nº 43 de Adif: Condiciones Generales de Aplicación al Transporte de Mercancías Peligrosas por ferrocarril.
- Instrucción General Nº 66 de Adif: Prescripciones de cargamento.

## 8 ANEXO III: ESQUEMA DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE VALENCIA

