

INFORMACIÓN SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ

Noviembre 2025



CONTROL DE REVISIONES			
Fecha	Rev.	Descripción	Apartado
31/03/2025	1	Emisión inicial.	Todos
4/11/2025	2	Revisión y actualización. Se elimina referencia a consigna interior provisional. Se actualiza nombre de la consigna de conexión.	1.4.1; 2.3; 3.3.9; 3.4.1 y 8.

ÍNDICE

1. INFORMACIÓN GENERAL	6
1.1. INTRODUCCIÓN	6
1.2. OBJETIVO DE LA DECLARACIÓN Y ÁMBITO DE APLICACIÓN	6
1.3. MARCO JURÍDICO APLICABLE	7
1.4. DERECHOS Y OBLIGACIONES DE CANDIDATOS Y ADMINISTRADORES	7
1.4.1. Seguridad en la Circulación	7
1.4.2. Reclamaciones	7
1.5. PERIODO DE VIGENCIA DE LA IRFPBC	8
1.5.1. Periodo de validez de la IRFPBC	8
1.5.2. Proceso de actualización	8
1.6. PUBLICACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE LA IRFPBC	9
1.7. SOLICITUD DE INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA DE LA IRFPBC	9
1.8. DEFINICIÓN DE TÉRMINOS ESPECÍFICOS UTILIZADOS	9
2. CONDICIONES DE ACCESO	10
2.1. REQUISITOS GENERALES DE ACCESO	10
2.1.1. Licencias y Habilitaciones	10
2.1.2. Certificado de Seguridad	11
2.1.3. Requisitos para la solicitud de Adjudicación de Capacidad	11
2.1.4. Responsabilidad civil y seguros	11
2.2. CONDICIONES GENERALES COMERCIALES	12
2.2.1. Acuerdos Marco	12
2.2.2. Contratos para la prestación de servicios	12
2.3. NORMATIVA DE CIRCULACIÓN	12
2.4. TRANSPORTES EXCEPCIONALES	13
2.5. TRANSPORTES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS	14
2.6. REQUISITOS TÉCNICOS DE MATERIAL RODANTE	15
2.7. REQUISITOS DE PERSONAL FERROVIARIO	16
2.7.1. Habilitaciones, Certificados y Formación	16
2.7.2. Idioma	17

2.7.3.	Inspección de la Autoridad Portuaria sobre el personal	17
3.	DESCRIPCIÓN DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ	19
3.1.	INTRODUCCIÓN	19
3.2.	ÁMBITO DE LA RED FERROVIARIA	19
3.2.1.	Límites Geográficos.....	22
3.2.2.	Conexión con la RFIG de ADIF	22
3.3.	DESCRIPCIÓN DE LA RED FERROVIARIA GESTIONADA POR EL PUERTO	23
3.3.1.	Tipología de vías	23
3.3.2.	Tipología de desvíos	24
3.3.3.	Ancho de vías	24
3.3.4.	Gálibo	24
3.3.5.	Límite de carga	24
3.3.6.	Rampas.....	24
3.3.7.	Radio mínimo de curvas	25
3.3.8.	Intersecciones especiales	25
3.3.9.	Velocidades máximas admisibles.....	27
3.3.10.	Longitud máxima de los trenes	27
3.3.11.	Electrificación de las vías	27
3.3.12.	Suministro de energía eléctrica de tracción	27
3.3.13.	Otras características significativas	28
3.4.	RÉGIMEN DE CIRCULACIÓN.....	28
3.4.1.	Comunicaciones	28
3.4.2.	Sistema de Señalización y Seguridad	29
3.5.	RESTRICCIONES DE TRÁFICO	29
3.5.1.	Líneas Especializadas	29
3.5.2.	Normativa Medioambiental	29
3.5.3.	Transporte de Mercancías Peligrosas	30
3.6.	DISPONIBILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA.....	30
3.7.	INSTALACIONES DE SERVICIO DEL PUERTO	30
3.7.1.	Instalaciones de suministro de combustible	31
3.7.2.	Instalaciones Auxiliares	31

3.8.	CAPACIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO.....	31
4.	ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD	34
4.1.	INTRODUCCIÓN	34
4.2.	CANDIDATOS PARA SOLICITAR CAPACIDAD.....	34
4.3.	SOLICITUD DE ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD	35
4.4.	ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD	35
4.5.	CONTROL Y AJUSTE DEL USO DE LOS SURCOS.....	36
4.6.	REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRÁFICO FERROVIARIO	37
4.7.	MANTENIMIENTO Y OBRAS EN LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO	37
5.	SERVICIOS DE ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA.....	39
5.1.	PAQUETE DE ACCESO MÍNIMO	39
5.2.	SERVICIOS BÁSICOS PARA EL ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA	39
5.3.	SERVICIOS COMPLEMENTARIOS Y AUXILIARES.....	40
6.	RÉGIMEN ECONÓMICO Y TRIBUTARIO	41
6.1.	TASAS Y CÁNONES FERROVIARIOS	41
6.2.	TARIFAS DE APLICACIÓN POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS FERROVIARIOS	41
6.2.1.	Paquete de Acceso Mínimo a la infraestructura ferroviaria	41
6.2.2.	Servicios comerciales ferroviarios.....	42
7.	ANEXO I: GLOSARIO DE ABREVIATURAS, ACRÓNIMOS Y DEFINICIONES	43
1.1.	ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS.....	43
1.2.	DEFINICIONES	43
8.	ANEXO II: DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA	45
9.	ANEXO III: ESQUEMA DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ.....	49
10.	ANEXO IV: FORMULARIO DE SOLICITUD DE ACCESO A LAS INSTALACIONES DE SERVICIO Y A LOS SERVICIOS FERROVIARIOS	50

1. INFORMACIÓN GENERAL

1.1. INTRODUCCIÓN

La Información sobre la Red Ferroviaria del Puerto de la Bahía de Cádiz (en adelante IRFPBC), 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 del Sector Ferroviario, Ley 38/2015, de 29 de septiembre (en adelante LSF) y en el Reglamento de desarrollo de la 38/2003 de 17 de noviembre del Sector Ferroviario, RD 2387/2004, de 30 de diciembre (en adelante RSF) y demás legislación vigente. Contiene información sobre las condiciones de acceso a estas infraestructuras, 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 Cádiz determinadas funciones de administrador de infraestructuras ferroviarias respecto de las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto Cádiz, estableciendo la forma en que dichas infraestructuras deben quedar conectadas con el resto de 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 IRFPBC se ha elaborado tomando como referencia el contenido previsto para la declaración sobre la red en el artículo 4 de la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril (modificación Orden FOM/420/2014 del 7 de Marzo), relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, adaptado a las características de la red ferroviaria existente en el Puerto de la Bahía de Cádiz y a las competencias y funciones que la legislación vigente atribuye a la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz en materia ferroviaria.

La IRFPBC se estructura en seis Capítulos, así como en sus Anexos correspondientes:

Capítulo 1: Información General

Capítulo 2: Condiciones de Acceso

Capítulo 3: Descripción de la Red Ferroviaria del puerto de la Bahía de Cádiz.

Capítulo 4: Adjudicación de la Capacidad

Capítulo 5: Servicios de acceso a la infraestructura

Capítulo 6: Régimen Económico y Tributario.

Anexos: En los distintos Anexos se ha agrupado toda la información que puede ser objeto frecuente de actualización, incluyendo además contenidos de carácter informativo.

1.2. OBJETIVO DE LA DECLARACIÓN Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

La finalidad de la Información de Red del Puerto de la Bahía de Cádiz es facilitar las informaciones necesarias sobre las instalaciones ferroviarias del puerto puestas a disposición de las empresas ferroviarias (EEFF) y las condiciones a cumplir para el acceso a sus infraestructuras.

Es objetivo también de la Información de Red del Puerto de la Bahía de Cádiz facilitar la información correspondiente a la capacidad de la red del Puerto, y de la conexión con la RFIG gestionada por ADIF.

Las Empresas Ferroviarias tendrán en este documento toda la información sobre las características de las infraestructuras y sobre los requisitos que deben cumplir para acceder a ellas. Se detallan las normas generales y particulares, plazos y procedimientos relacionados con la adjudicación de acceso al Puerto de la Bahía de Cádiz. El acceso al Puerto estará, en cualquier caso, condicionado a que las Empresas Ferroviarias tengan aprobado el acceso a la línea de conexión con la RFIG de ADIF, que se realizará a través del *Ramal ferroviario al bajo de la Cabezuela* que conectará el puerto con la línea 406 (ramal Las Aletas - Universidad de Cádiz) para finalmente acceder a la línea general 400 Alcázar de San Juan - Cádiz.

El ámbito de aplicación de la IRFPBC corresponde a la infraestructura ferroviaria gestionada por el Puerto de la Bahía de Cádiz, así como a su conexión con la RFIG de ADIF.

1.3. MARCO JURÍDICO APLICABLE

En el anexo II se desarrolla toda la información relativa a la documentación de referencia para la elaboración de la Declaración de Red del Puerto de la Bahía de Cádiz.

1.4. DERECHOS Y OBLIGACIONES DE CANDIDATOS Y ADMINISTRADORES

La Información contenida en el documento sobre la Red Ferroviaria del Puerto de la Bahía de Cádiz tendrá carácter vinculante en cuanto a los derechos y obligaciones que de él se deriven, tanto para los candidatos como para el administrador de la infraestructura.

Se establecerán los derechos y obligaciones de todas las partes (Empresas Ferroviarias, ADIF y la Autoridad Portuaria) que intervienen en el proceso.

1.4.1. Seguridad en la Circulación

La seguridad en la circulación ferroviaria en las instalaciones del Puerto de la Bahía de Cádiz es tratada y en consecuencia, de obligado cumplimiento, en la Consigna de conexión ferroviaria con el puerto de la Bahía de Cádiz. Sector de la Cabezuela (Puerto Real) AO/CO (nº 06/25), el Convenio entre Adif, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz de conexión de las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Interés General de la Bahía de Cádiz con la RFIG administrada por la Entidad Pública Empresarial ADIF, en el Sistema de Gestión de la Seguridad Ferroviaria del Puerto de la Bahía de Cádiz y en la Consigna ferroviaria de instalaciones y circulación de la red ferroviaria interior del Puerto de la Bahía de Cádiz. Sector de la Cabezuela A/C (nº 002/2025).

1.4.2. Reclamaciones

En la disposición final primera de la Ley del Sector Ferroviario, Ley 38/2015, de 29 de septiembre, por la que se modifica la Ley 3/2013 de 4 de junio de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, se recoge la nueva redacción de aplicación para los apartados 1.f) y 2) del artículo 12 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, según la cual *“En el sector ferroviario, corresponde a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia conocer y resolver las reclamaciones que presenten las empresas ferroviarias y los restantes candidatos en relación con la actuación del administrador de infraestructuras ferroviarias, las empresas ferroviarias y los restantes candidatos que versen sobre:*

1º El contenido y la aplicación de las declaraciones sobre la red.

2º Los procedimientos de adjudicación de capacidad y sus resultados.

3º La cuantía, la estructura o la aplicación de los cánones y tarifas que se les exijan o puedan exigírseles.

4º Cualquier trato discriminatorio en el acceso a las infraestructuras o a los servicios ligados a éstas que se produzca por actos llevados a cabo por otras empresas ferroviarias o candidatos.

5º La prestación de servicios en los corredores ferroviarios internacionales de transporte de mercancías.

6º La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia cooperará con los órganos reguladores del mercado ferroviario de los demás Estados miembros de la Unión Europea en las reclamaciones o investigaciones relacionadas con una franja internacional.

Las reclamaciones deberán presentarse en el plazo de un mes desde que se produzca el hecho o la decisión correspondiente”.

“En la resolución de los conflictos relacionados con cualquiera de los puntos citados anteriormente, la Comisión resolverá acerca de cualquier denuncia y adoptará, a petición de cualquiera de las partes, una resolución para resolver el litigio en el plazo máximo de 6 semanas.

La resolución que dicte la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia en los casos previstos en el apartado anterior será vinculante para las partes sin perjuicio de los recursos que procedan de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36 de esta ley”.

1.5. PERIODO DE VIGENCIA DE LA IRFPBC

1.5.1. Periodo de validez de la IRFPBC

La Información sobre la Red Ferroviaria del Puerto de la Bahía de Cádiz será válida hasta la publicación de una nueva versión actualizada, que será dada a conocer previamente a las empresas ferroviarias y a los demás Candidatos que tengan capacidad adjudicada en el Puerto.

1.5.2. Proceso de actualización

Si se produjesen erratas de impresión, dudas de interpretación o ausencias de información en la IRFPBC, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz 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 IRFPBC 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 incorporen a la publicación ordinaria anual.

1.6. PUBLICACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE LA IRFPBC

La IRFPBC se puede consultar en la página web de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, **www.puertocadiz.com**, en la que estará disponible una versión de la misma, en formato digital PDF o similar.

También podrá consultarse en la Declaración sobre la red de ADIF, donde la IRFPBC será incorporada por ADIF, de acuerdo con lo establecido en la cláusula novena del Convenio entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.

1.7. SOLICITUD DE INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA DE LA IRFPBC

La Autoridad Portuaria de Cádiz 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 IRFPBC:

ferrocarril@puertocadiz.com

Departamento de Desarrollo portuario Servicio ferroviario de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.

1.8. DEFINICIÓN DE TÉRMINOS ESPECÍFICOS UTILIZADOS

En el anexo I se muestra el glosario de términos específicos utilizados en el presente documento.

2. CONDICIONES DE ACCESO

La Autoridad portuaria de la Bahía de Cádiz, 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 la Bahía de Cádiz para la realización de servicios ferroviarios de transporte de mercancías a las EE.FF., con Licencia en vigor emitida por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana o por la autoridad competente de otro Estado Miembro de la Unión Europea o por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. 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 la Bahía de Cádiz, 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 la LSF y artículo 58, 1º y 2º del RSF).

Las EE.FF. y demás Candidatos que deseen operar en la red ferroviaria del Puerto de la Bahía de Cádiz deberán estar inscritos en el Registro Especial Ferroviario (artículo 61 de la LSF y artículo 129 del RSF), dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2.1. REQUISITOS GENERALES DE ACCESO

El acceso por una empresa a la red ferroviaria del Puerto de la Bahía de Cádiz debe cumplir lo establecido en la LSF y en su normativa de desarrollo (artículo 58 al artículo 97 del RSF). 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 (excepto en régimen de maniobras).

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 concedidas por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, perteneciente al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria el otorgamiento de las licencias y habilitaciones correspondientes, que serán válidas para todos los países de la Unión Europea, así como la realización de las correspondientes pruebas.

2.1.2. Certificado de Seguridad

El Certificado de Seguridad, por una parte, acredita que la empresa ferroviaria titular dispone de un adecuado sistema de gestión de la seguridad. Por otra parte, por cada línea ferroviaria sobre la que tenga previsto realizar su actividad, se acredita el cumplimiento de los requisitos exigidos por la LSF, su Reglamento y las demás normas de desarrollo de dicha Ley respecto a la circulación ferroviaria, el personal ferroviario y el material rodante.

Los requisitos para su solicitud y otorgamiento se encuentran recogidos en el RD 810/2007, de 22 de junio de 2007, Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General (referencia encontrada en el Anexo II de la presente IRFPBC). (Última modificación del RD 810/2007 en el RD 641/2011)

El otorgamiento, 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 la Bahía de Cádiz en los términos y condiciones de su Licencia o Habilitación, conforme a lo establecido en la LSF y en su normativa de desarrollo y a lo determinado en esta IRFPBC.

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 estar al corriente de los pagos derivados de las obligaciones económicas contraídas con la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.

2.1.4. Responsabilidad civil y seguros

Las EE.FF., en el momento de iniciar sus actividades ferroviarias dispondrán de un seguro o afianzamiento mercantil que tenga la cobertura de responsabilidad civil de dicha empresa suficiente en la que puedan incurrir, conforme a lo establecido en el artículo 50 de la LSF, así como en el artículo 63 del RSF (que ve modificados sus apartados 2 y 3, de acuerdo con el apartado 4 de la Disposición adicional séptima del Reglamento de Seguridad, R.D. 810/2007, de 22 de junio).

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

Asimismo, 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.

2.2. CONDICIONES GENERALES COMERCIALES

2.2.1. Acuerdos Marco

Conforme al contenido del Art. 13.1 de la Orden FOM 897/2005, de 7 de abril, (Modificación Orden FOM/420/2014 del 7 de Marzo), la Autoridad Portuaria podrá celebrar acuerdos marco con los candidatos para la utilización de la capacidad de la infraestructura ferroviaria durante un periodo superior al de vigencia del horario de servicio. Así mismo podrán establecer acuerdos de colaboración para la mejora del servicio ofrecido.

2.2.2. Contratos para la prestación de servicios

Las EE.FF. y demás Candidatos o empresas habilitadas deberán obtener de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz el título correspondiente sobre la disponibilidad de espacios y, en su caso, de las instalaciones o medios cuya utilización precisen para la prestación de Servicios Complementarios y Auxiliares, prestación que, asimismo, requerirá la obtención de autorización de la Autoridad Portuaria.

Las Tarifas por la prestación de servicios de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz repercutibles a las EE.FF. y demás Candidatos o empresas habilitadas se establecen, de forma general, según se determina en el Capítulo 6 de esta IRFPBC.

2.3. NORMATIVA DE CIRCULACIÓN

La Autoridad Portuaria de Cádiz mantiene un régimen de circulación sobre las infraestructuras ferroviarias existentes, 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:

- Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF). Para todo lo que no esté contenido en la normativa específica del Puerto se aplicará el RCF.
- LNCFP: Libro de normas de circulación ferroviaria en puertos (LNCFP).
- Convenio entre Adif, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz de conexión de las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Interés General de la Bahía de Cádiz con la RFIG administrada por la Entidad Pública Empresarial ADIF.
- Consigna de conexión ferroviaria con el puerto de la Bahía de Cádiz. Sector de la Cabezuela (Puerto Real) AO/CO (nº 06/25).
- Consigna ferroviaria de instalaciones y circulación de la red ferroviaria interior del Puerto de la Bahía de Cádiz. Sector de la Cabezuela A/C (nº 002 / 2025).

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 la Bahía de Cádiz.

El responsable de circulación del Puerto de la Bahía de Cádiz coordinará con el responsable de circulación de ADIF las circulaciones de entrada y/o salida de las instalaciones portuarias, estando a su cargo la gestión

de la circulación por la línea de acceso al mismo a partir del punto de conexión funcional establecido, según regula la Consigna AO/CO (nº 06 / 25) de Conexión ferroviaria con el Puerto de la Bahía de Cádiz.

La normativa de circulación directamente relacionada con la red ferroviaria del Puerto de la Bahía de Cádiz será proporcionada por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz 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 (Última modificación del RD 810/2007 en el RD 641/2011), por el que se aprueba el Reglamento de seguridad, corresponde a la Autoridad Portuaria de Cádiz la responsabilidad de la seguridad en la circulación ferroviaria sobre las infraestructuras ferroviarias que administre en el Puerto de la Bahía de Cádiz. Asimismo, son también responsables de la seguridad en la circulación sobre las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de la Bahía de Cádiz las entidades que presten servicios ferroviarios sobre ellas.

2.4. 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 Cádiz, 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, teniendo en cuenta las reducciones en anchura correspondientes, rebasen el menor de los gálidos de cargamento aplicable en la red ferroviaria del Puerto de la Bahía de Cádiz.
- Cargamentos que no cumplan con las Prescripciones de Cargamento de la UIC (Loading Guidelines UIC / Règles de Chargement UIC / Verladerichtlinien UIC) para los que no existan prescripciones alternativas equivalentes incorporadas al Sistema de Gestión de Seguridad Ferroviaria (SGSF) de la E.F. afectada.
- 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 más de dos vagones.
- Las unidades que pesen más de 22,5 toneladas/eje o cuya carga sobrepase la carga límite admisible comunicada por la APBC y/o si están cargadas sobre vagones plataforma rebajados.
- Los vehículos cargados que sobrepasen la carga máxima admisible para el vehículo o sin inscripción de cargas límites.
- 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 vayan 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.

En la Red del Puerto de la Bahía de Cádiz son de aplicación los contornos de gálibo contenidos en la Instrucción Ferroviaria de Gálibos vigente (Orden FOM/1630/2015 de 14 de julio), tal como se detalla en el apartado 3.3.4. de la presente IRFPBC. En los casos en el que se rebasen los gálibos definidos se deberá conceder la autorización expresa para la circulación del transporte excepcional por parte de la APBC, de acuerdo al Procedimiento general de regulación de actividades ferroportuarias, según lo indicado en el apartado 5.3.7. de la Instrucción Técnica Regulación de actividades de empresas ferroviarias (APBC.PG.12.IT.06).

La disponibilidad de la infraestructura ferroviaria de la red del Puerto de la Bahía de Cádiz para este tipo de transportes estará condicionada a las dimensiones o masas excepcionales transportadas, por lo que dichos tráficos deberán ser solicitados por las empresas ferroviarias a la APBC, con antelación suficiente previamente a su realización, facilitando la descripción detallada de la composición y el destino final de la misma en el recinto portuario. Será la Autoridad Portuaria la que, una vez estudiada toda la documentación correspondiente, fijará los condicionantes y las 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 1.7 de la presente IRFPBC.

2.5. 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 (última modificación 13 febrero de 2007), 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 IRFPBC.

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 la Bahía de Cádiz, que deberá autorizar la circulación de acuerdo con lo establecido en el Procedimiento general de regulación de actividades ferroportuarias, según lo indicado en el apartado 5.3.5. de la Instrucción Técnica Regulación de actividades de empresas ferroviarias (APBC.PG.12.IT.06).

Las Empresas Ferroviarias que transporten Mercancías Peligrosas en el Puerto de la Bahía de Cádiz deberán conocer y respetar las normativas siguientes:

- Reglamento Relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID 2021) de la Unión Europea.
- Real Decreto 412/2001, de 20 de abril, por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, (Texto Consolidado según la última modificación de 13 de febrero de 2007):
- El Art. 47 (apartado 5) del Reglamento del Sector Ferroviario.

Además de las normativas portuarias en relación con las materias peligrosas en los puertos:

- RD 145/89, de 20 de enero. Sobre admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos. En especial el Capítulo I.10. Obligaciones del ferrocarril y de los vehículos en relación con la operación de mercancías peligrosas.

Para obtener información adicional al respecto, consultar con el Departamento indicado en el Apartado 1.7 de la presente IRFPBC.

2.6. REQUISITOS TÉCNICOS DE MATERIAL RODANTE

El material rodante ferroviario que circule por la red ferroviaria del Puerto de la Bahía de Cádiz tendrá que estar homologado y autorizado según los criterios establecidos en la Orden FOM/233/2006, de 31 de enero, (última revisión mayo 2018) 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 la Bahía de Cádiz podrá decidir la paralización de los servicios o actividades ferroviarias, según lo establecido en el artículo 104 de la LSF y el capítulo II de la Orden FOM/167/2015, de 6 de febrero, 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 la Bahía de Cádiz.

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, y su modificación por la Orden FOM 163/2014, de 5 de julio 2014, por la que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (última revisión de enero 2023).

Las EE.FF. prestarán todas las facilidades a la Autoridad Portuaria de Cádiz y al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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 la Bahía de Cádiz intentará minimizar el impacto que dichas inspecciones puedan ocasionar en las operaciones de las EE.FF. y demás Candidatos habilitados.

Las características de las instalaciones ferroviarias del Puerto de la Bahía de Cádiz no permiten el acceso indiscriminado a cualquier tipo de material, existiendo limitaciones de tipo de tracción, de peso por eje y longitud máxima de los trenes.

- El ramal de conexión de acceso al Puerto de la Bahía de Cádiz y la red interior del mismo no están electrificados, por lo que sólo son admitidos a tráfico los trenes con tracción diésel o tecnología que permita su circulación por vías sin electrificar.
- La carga máxima por eje admitida en el Puerto es 22,5 T.
- El radio mínimo de curva es de 180 m en la vía 1 y de 300 m en el resto de vías.
- La longitud máxima de un tren admitida por la Autoridad Portuaria es de 750 m en la terminal del muelle Sur y de 550 m en la terminal del muelle Oeste (excepcionalmente pueden admitirse también trenes de 750 m en este muelle, en condiciones especiales de maniobras y operación).

2.7. REQUISITOS DE PERSONAL FERROVIARIO

El personal que preste sus servicios en el ámbito de la red ferroviaria del Puerto de la Bahía de Cádiz 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, apartado 1, de la LSF.

2.7.1. Habilitaciones, Certificados y Formación

El personal de circulación (Responsable de Circulación Ferroviaria y Auxiliar de Circulación) debe estar en posesión de las correspondientes autorizaciones, 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 la Bahía de Cádiz.

Las EE.FF. 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 (y actualizaciones posteriores), y en la Orden FOM/679/2015, de 9 de abril, por la que se modifica la Orden FOM/2872/2010, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las

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

En la Orden FOM/679/2015 de 9 de abril, en el Título VI (asociado al personal de conducción), 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, los reglamentos (RCF, etc.), así como la normativa de Circulación en vigor (Consignas, Circulares, etc.), para poderlos aplicar en el ejercicio de sus funciones de una forma segura y eficiente.

Este personal para la obtención y, en su caso, mantenimiento de la licencia y los certificados de conducción, así como de las habilitaciones necesarias requerirá la superación de las 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.

2.7.2. Idioma

Las comunicaciones relacionadas con la seguridad en la circulación en el ámbito de la red ferroviaria gestionada por la Autoridad Portuaria de Cádiz 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.

2.7.3. Inspección de la Autoridad Portuaria sobre el personal

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz 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.

Las EE.FF. prestarán todas las facilidades a la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria 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 la bahía de Cádiz intentará minimizar el impacto que dichas inspecciones puedan ocasionar en las operaciones de las EE.FF. y demás Candidatos habilitados.

3. DESCRIPCIÓN DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ

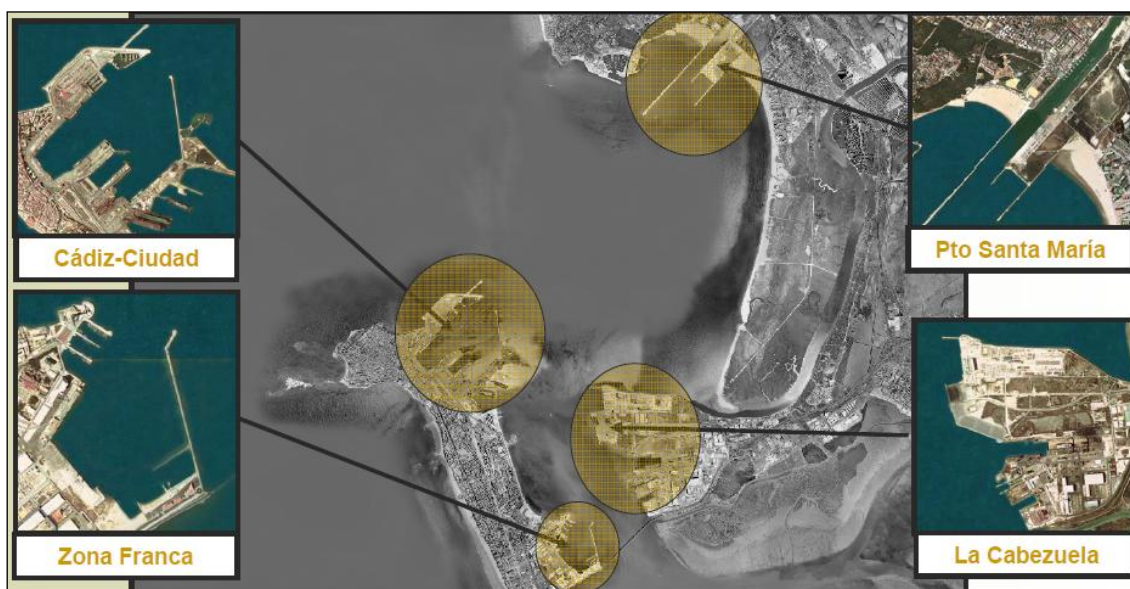
3.1. INTRODUCCIÓN

Según establece el art. 39 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, las infraestructuras ferroviarias titularidad de una autoridad portuaria que en cada momento existan en las zonas de servicio de los puertos de interés general, y que estén conectadas con la RFIG formarán parte de ésta, y se incorporarán al Catálogo de Infraestructuras de la Red Ferroviaria de Interés General. La Autoridad Portuaria ejercerá las funciones de administrador y gestor de dichas infraestructuras, con las competencias que se le atribuyen en el artículo 23 de la citada Ley del Sector Ferroviario (LSF).

3.2. ÁMBITO DE LA RED FERROVIARIA

El Puerto de la Bahía de Cádiz agrupa cinco zonas portuarias, situadas en la bahía: Cádiz, La Cabezuela, Zona Franca de Cádiz, El Puerto de Santa María y Puerto Sherry, que incluyen sus respectivas dársenas.

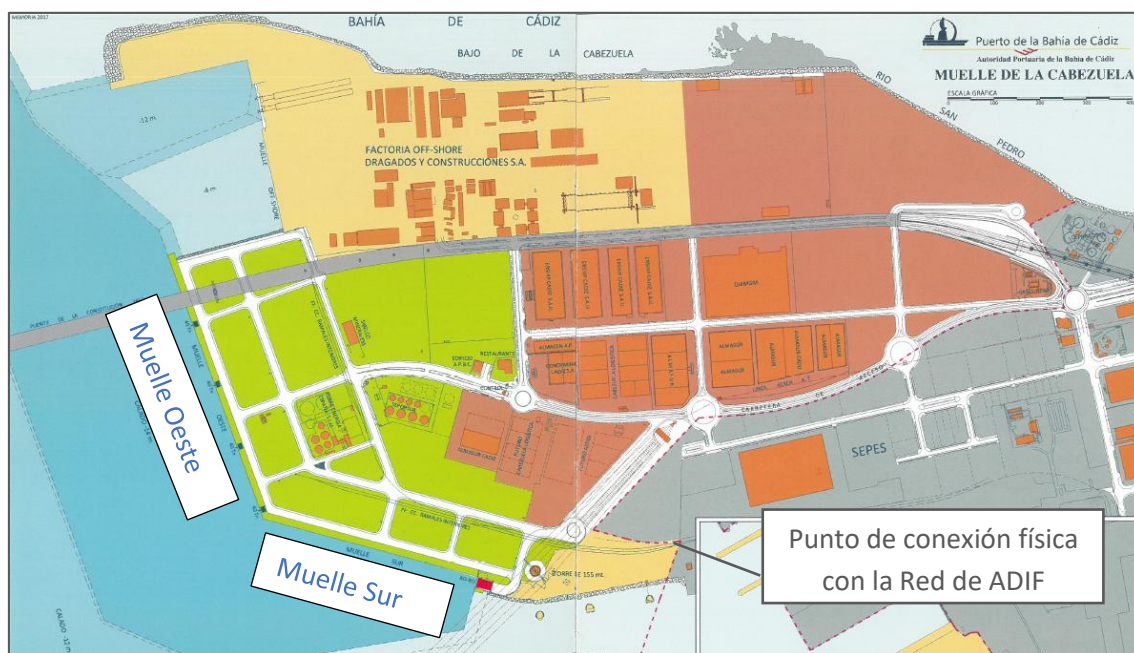
Gráfico 1: Principales Dársenas del Puerto de la Bahía de Cádiz



Fuente: Elaboración propia

La segunda zona portuaria en importancia es La Cabezuela, que dispone de una red ferroviaria que permite el acceso de trenes desde la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) de ADIF, a través del *Ramal ferroviario al bajo de la Cabezuela* que conectará el puerto con la línea 406 (Ramal Las Aletas - Universidad de Cádiz) para finalmente acceder a la línea general 400 Alcázar de San Juan - Cádiz.

Gráfico 2: Dársena de La Cabezuela



Fuente: Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

La red ferroviaria en la zona portuaria de La Cabezuela permite el acceso a los muelles a través de la vía 1 de tránsito, y presta servicio para la operativa de carga / descarga mediante las vías auxiliares 4 y 5 en el muelle Sur (dedicado a tráfico de cereal), y mediante las vías auxiliares 6 y 7 en el muelle Oeste (actualmente destinada a contenedores y con previsión de tráfico de graneles).

Las longitudes máximas de vía útil son 750 m para el muelle Sur (considerando la longitud total de vías sin tener en cuenta los aparatos de vía centrales ni las intersecciones especiales que cruzan las vías) y de 285 m en el muelle Oeste (sin ocupar la intersección especial IE 6 que cruza las vías).

El punto de conexión física de la red ferroviaria interior de La Cabezuela (Puerto de la Bahía de Cádiz) con el *Ramal ferroviario al bajo de la Cabezuela* de la RFIG gestionada por Adif se encuentra situado en la junta de contraaguja del desvío 3 (JCA 3), (ver esquema de desvíos que se incluye en este apartado), en el P.K. 0+161,10 de proyecto de la vía 1 que da acceso a las terminales del puerto. Este punto está delimitado por una puerta que da acceso a las instalaciones portuarias, que permanecerá cerrada y se abrirá sólo cuando se vayan a realizar circulaciones hacia o desde el puerto.

El punto de conexión funcional, que delimita el ámbito de las competencias de gestión para cada uno de los administradores de infraestructuras, coincide con el punto de conexión física, que delimita la propiedad de ambas redes.

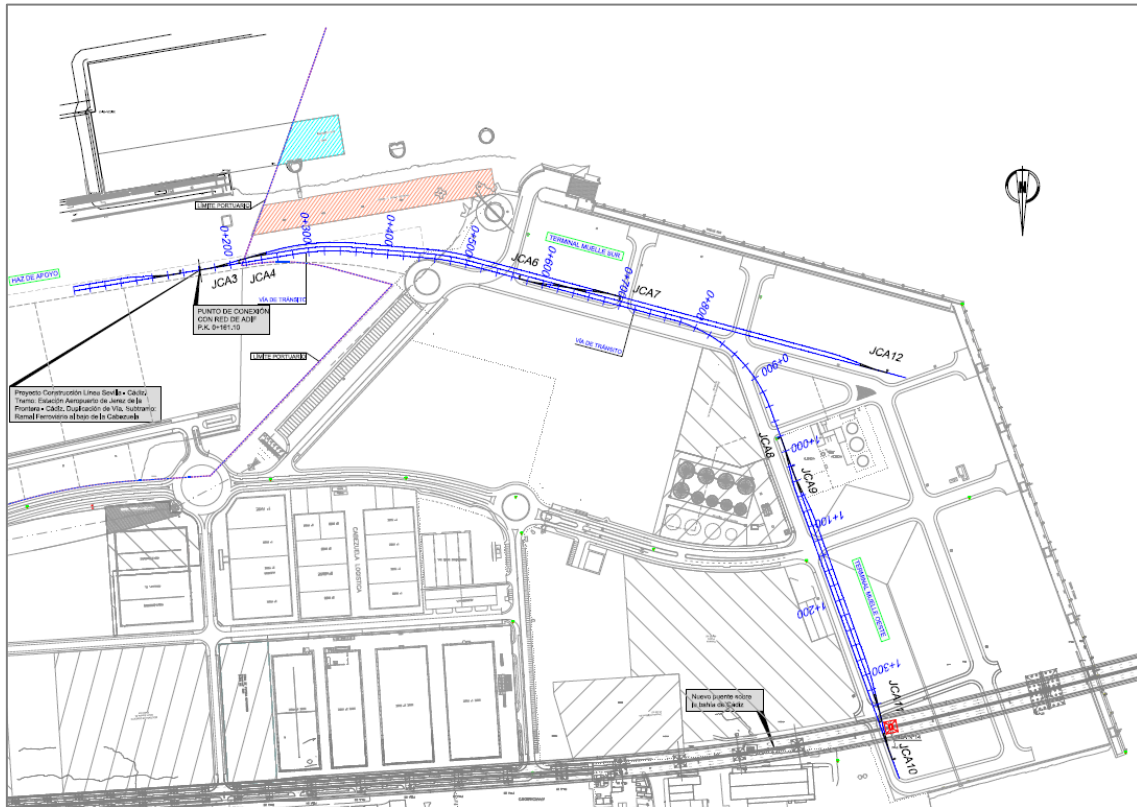
DESCRIPCIÓN DE LAS VÍAS

Los trenes acceden a la zona portuaria de la Cabezuela del Puerto de la Bahía de Cádiz por la prolongación del Ramal de ADIF, que se constituye como la vía 1, de tránsito. Una vez pasado el punto de acceso la vía 1 se bifurca en paralelo mediante las vías 4 y 5 que dan servicio a la terminal del muelle Sur, destinada a los graneles de cereal. La vía 1 continúa su recorrido girando hacia la Terminal del muelle Oeste, prevista

para el tránsito de contenedores (y también graneles de cereal), donde de nuevo se bifurca mediante las vías 6 y 7, hasta finalizar su trazado una vez pasado el nuevo puente sobre la Bahía de Cádiz.

A continuación figura un plano general con la red ferroviaria interior de la terminal de La Cabezuela perteneciente al Puerto de la Bahía de Cádiz.

Gráfico 3: Red ferroviaria interior del Puerto de la Bahía de Cádiz. La Cabezuela.



Fuente: Elaboración propia a partir de información de la APBC

Vía 1: Es la vía de entrada al puerto y la encargada de distribuir las circulaciones hacia las dos terminales existentes en los muelles Sur y Oeste. Su longitud total, desde el punto de acceso físico al puerto hasta su fin en la vía 6 (JCA 10), es de 1.251 m.

Vía 3: Se trata de la segunda vía del haz inicial de apoyo perteneciente a la red de ADIF, que está ubicada en paralelo con la vía 1, por tanto esta vía no pertenece a la red interior del puerto.

Vía 4: Tiene su origen en la vía 1 (JCA 3), discurren paralela a ella en la mayor parte de su trazado, hasta finalizar en la vía 5 a la altura de la JCA 12, con una longitud total de 886,6 m, y 734,23 metros de longitud útil donde la circulación es compatible con la vía anexa. Da servicio ferroviario a la Terminal del muelle Sur destinada a graneles de cereal.

Vía 5: Tiene su origen en la vía 4 (JCA 4), discurren paralela a ella en todo su trazado, hasta su finalización en una topera, con una longitud total de 862,1 m, y 731,53 metros de longitud útil donde la circulación es compatible con la vía anexa. Da servicio ferroviario a la Terminal del muelle Sur destinada a graneles de cereal.

Adicionalmente existe una travesía central en la vía 5, con sendos escapes que permiten las conexiones entre las vías 1, 4 y 5.

Vía 6: Con origen en la vía 1 (JCA 8) y discurriendo paralela a ella, esta vía desarrolla una longitud total de 457,7 m, y 325,43 metros de longitud útil donde la circulación es compatible con la vía anexa. hasta finalizar en una topera situada al final de las instalaciones portuarias.

Da servicio ferroviario a la Terminal del muelle Oeste destinada principalmente a tránsito de contenedores y graneles de cereal.

Vía 7: Ubicada con origen (JCA 9) y fin (JCA 11) en la vía 1, discurre paralela a ella, desarrollando una longitud total de 341,8 m, y 236,27 metros de longitud útil donde la circulación es compatible con la vía anexa.

Al igual que la vía 6, da servicio ferroviario a la Terminal del muelle Oeste destinada principalmente a tránsito de contenedores y graneles de cereal.

Dada la disposición de la red interior del puerto, será necesario para acceder a la misma, comprobar la compatibilidad con las circulaciones programadas en el Ramal de acceso gestionado por ADIF.

En el Anexo III de la presente IRFPBC se muestra el detalle de vías y cambios de la infraestructura ferroviaria gestionada por el Puerto de la Bahía de Cádiz en la zona portuaria de la Cabezuela.

3.2.1. Límites Geográficos

Las instalaciones del puerto donde se encuentra la zona portuaria de la Cabezuela y el ramal de acceso ferroviario a éste, perteneciente a la red de ADIF, se encuentran situados en la Barriada del río San Pedro del término municipal de Puerto Real, en la provincia de Cádiz, fuera del entorno de su casco urbano.

El límite geográfico del recinto portuario está delimitado mediante un vallado perimetral. Una vez en el interior del puerto, la vía 1 de tránsito atraviesa el muelle Sur y se dirige al muelle Oeste.

3.2.2. Conexión con la RFIG de ADIF

El Puerto de la Bahía de Cádiz está conectado con la RFIG administrada por Adif a través del *Ramal ferroviario al bajo de la Cabezuela* que conectará el puerto con la línea 406 (Ramal Las Aletas - Universidad de Cádiz) en vía única electrificada, para finalmente acceder en la estación de Las Aletas (PK 131.4) a la línea general 400 Alcázar de San Juan - Cádiz.

La conexión física y funcional de la red de ADIF con la red ferroportuaria se encuentra localizada en el PK 0+161,1 de la vía 1 (según el Proyecto de la Red Ferroviaria de La Cabezuela de la APBC, quedando el PK 0+000 ubicado sobre el propio haz de vías perteneciente a la red de ADIF). Este punto coincide con la JCA 3, que es el primer desvío del puerto dando paso a la Red Ferroviaria Interior. Aquí es donde se encuentra la puerta de acceso al recinto portuario que debe ser abierta para permitir la entrada de los trenes al mismo.

Este mismo punto de conexión física está identificado por ADIF en la tira de señalización de su línea "Las Aletas-La Cabezuela" con el PK 4+438.

Gráfico 4: Conexión ferroviaria de la Dársena de La Cabezuela con la RFIG de ADIF



Fuente: RFIG ADIF

3.3. DESCRIPCIÓN DE LA RED FERROVIARIA GESTIONADA POR EL PUERTO

3.3.1. Tipología de vías

La red ferroviaria del Puerto de la Bahía de Cádiz está conformada por tramos de vía única no electrificada.

Las vías adyacentes se han dispuesto con un entreeje de 5,30 m.

La superestructura de la red ferroviaria del Puerto de la Bahía de Cádiz está formada por tramos hormigonados; con una vía embebida de 30 cm de espesor bajo carril, apoyada sobre 10 cm. de hormigón de limpieza, y directamente sobre el terreno.

No existe separación entre las plataformas ferroviarias y la viaria.

Los carriles son del tipo 54 E1, de 54 Kg/ml y dureza 110, con uniones embridadas (salvo soldaduras necesarias en algún punto como en la conexión con el proyecto previo al inicio del trazado, y en el tramo de la báscula dinámica).

Asimismo existen cupones mixtos de carril 60 E1 – 54 E1 en la zona de conexión con la red de ADIF, puesto que en el “Proyecto Constructivo del Ramal Ferroviario al Bajo de la Cabezuela” de conexión se emplean carriles del tipo 60 E1.

Las traviesas son metálicas de 15 mm de espesor y ancho mínimo 2,00 m para una sola vía, con un espaciamiento entre ellas de 60 cm.

Sujeción: Rígida con Clip tipo Gantrex o similar.

3.3.2. Tipología de desvíos

Los desvíos instalados en el interior de la red del Puerto de la Bahía de Cádiz son de accionamiento manual, carecen de mecanismos de cerrojo y están embridados.

En cuanto a los aparatos de vía, se han dispuesto 9 desvíos y una travesía:

- 9 desvíos tipo DS-B1-54-320/230-0.11-CR.
- 1 travesía tipo TUD-B1-UIC54-225-0.11.

3.3.3. Ancho de vías

La red ferroviaria gestionada por la Autoridad Portuaria de Cádiz en el Puerto, así como el acceso a éste, se compone de vías de tráfico de mercancías con ancho de vía ibérico (1.668 mm).

3.3.4. Gálibo

En la Red del Puerto de la Bahía de Cádiz son de aplicación los contornos de gálibo contenidos en la Instrucción Ferroviaria de Gálibos vigente (Orden FOM/1630/2015 de 14 de julio).

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 la Bahía de Cádiz. 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.

El proceso a seguir se recoge dentro del SGS en el Procedimiento General de regulación de actividades ferroportuarias, en el apartado 5.3.7. de la instrucción técnica de regulación de actividades de empresas ferroviarias (APBC.PG.12.IT.06).

Para obtener información adicional al respecto, consultar con el Departamento indicado en el Apartado 1.7 de la presente IRFPBC.

3.3.5. Límite de carga

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

- Límite de carga por eje: 22,5 toneladas/eje.

3.3.6. Rampas

En la red ferroviaria interior del Puerto de la Bahía de Cádiz, no existen rampas ni pendientes que sean significativas para el recorrido de los trenes por su red, siendo la máxima de 2,0 ‰.

Las rampas características alcanzan 14 ‰ en el acceso ferroviario a la zona portuaria de La Cabezuela (nuevo ramal de acceso desde la Universidad y línea 406 desde la Universidad hasta la conexión en Las Aletas con la línea 400 de la RFIG).

3.3.7. Radio mínimo de curvas

El radio mínimo de curvatura del trazado en planta es de 180 m, lo cual podría constituir una característica limitante para la circulación de determinado material rodante en la red ferroviaria del puerto.

3.3.8. Intersecciones especiales

En el interior del recinto portuario se producen a lo largo del recorrido ferroviario varios puntos de cruce a nivel con viales (intersecciones especiales).

Dado que no es factible independizar el trazado ferroviario de la red viaria, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, con el objetivo de 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, tiene establecido un protocolo de actuación para la circulación ferroviaria. Las indicaciones a seguir se recogen dentro del SGS en el Procedimiento General de regulación de actividades ferroportuarias, en el apartado 5.3. de la instrucción técnica de Maniobras en las instalaciones ferroviarias (APBC.PG.12.IT.05).

Fuera del recinto portuario, en el ramal de conexión que enlaza el Puerto de la Bahía de Cádiz con la línea 406 Las Aletas-Universidad se localiza la siguiente intersección:

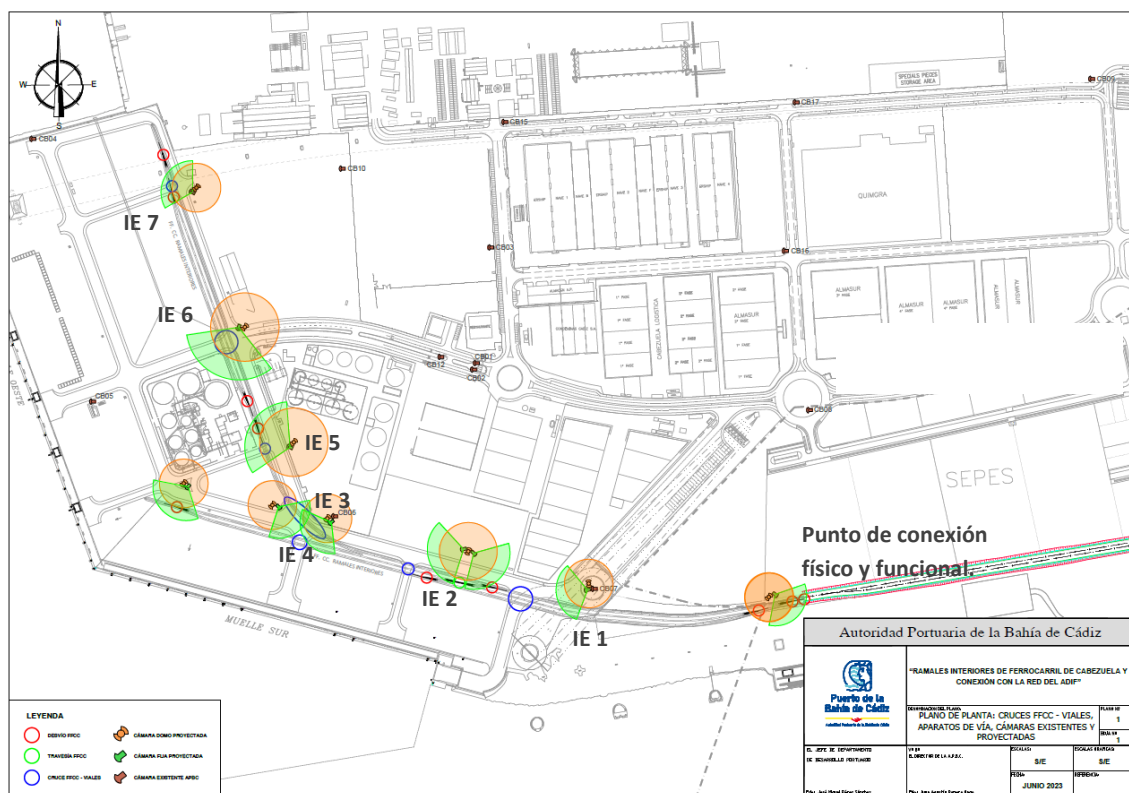
- IE-Navantia -PK 3+760 (Intersección Enclavada – tipo 2 según RD 929/2020, es decir con protecciones tipo SLA) en el camino de acceso a los astilleros de Navantia en Puerto Real, a través de la calle Bolivia.

Dentro de las instalaciones de la zona portuaria de la Cabezuela existen 7 puntos identificados como puntos críticos, en los cuales se producen cruces a nivel del tráfico ferroviario con el tráfico viario, estos cruces se denominan intersecciones especiales. Con el fin de proporcionar mayor seguridad a las instalaciones, en el momento de la redacción de la presente versión de este documento se encuentra en ejecución la instalación de distinto tipo de protecciones para cada una de las intersecciones especiales, de acuerdo a lo recogido en el RD 929/2020. Entre estas protecciones, para las intersecciones especiales más críticas a nivel de seguridad, se incluyen protecciones activas de cara al tráfico viario que consisten en la instalación de Semibarreras Automáticas y Señalización Luminosa y Acústica, que se activan mediante la instalación de contadores de ejes en las vías férreas.

En relación con las señales ferroviarias asociadas a la protección de estas intersecciones más críticas se ha proyectado la instalación de señales luminosas ferroviarias de protección de tipo Paso a Nivel, las cuales pueden presentar las indicaciones de las señales FF10A, FF10B y FF11A del RCF en función del estado en que se encuentre el sistema.

Los puntos críticos o intersecciones especiales definidas se muestran en el siguiente gráfico.

Gráfico 5: Identificación de Intersecciones Especiales (IE) en la dársena de la Cabezuela



Fuente: Autoridad Portuaria de la bahía de Cádiz

Por otra parte, ubicado fuera del recinto portuario, se encuentra el cruce asociado a la intersección generada en el acceso a los astilleros denominada "IE-Navantia (PK 3+760)" que ha sido proyectada en la RFIG de ADIF. Para esta intersección desde ADIF se ha proyectado una protección de tipo 2 y la activación de las protecciones se realiza de forma enclavada (desde el enclavamiento electrónico), de manera que son las señales ferroviarias de ADIF controladas desde el enclavamiento las que muestran y dan garantías de que las protecciones del cruce funcionan correctamente.

Dicha regulación de la intersección de ADIF no implica modificación alguna en la manera de gestionar las circulaciones ferroviarias internas en el Puerto.

En los cruces o intersecciones existentes en los puntos 1, 2, 5, 7, según lo recogido en el RD 929/2020, se encuentran protecciones de las intersecciones "tipo P" (señalización vertical y horizontal).

Mientras que en las intersecciones 3, 4 y 6, se emplean protecciones de tipo 2 (protección tipo SLA) y tipo 3 (protección tipo SBA/SLA), que precisan pedales de contadores de ejes independientes tanto para la activación de cada una de las protecciones como para el posterior rearme o liberación de las mismas, actualmente en proceso de ejecución.

Todas las señales viales (SLA) son del tipo ROJO-AMBAR-AMBAR, funcionando en estado de reposo en DOBLE AMBAR INTERMITENTE.

3.3.9. Velocidades máximas admisibles

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

- Los movimientos de entrada o de salida en la zona portuaria, desde/hasta la línea de conexión funcional entre la RFIG de ADIF y la red ferroviaria interior de la zona portuaria de La Cabezuela del Puerto de la Bahía de Cádiz se realizan conforme al RCF, y según regula la Consigna de conexión serie AO/CO (nº 06/25). Las velocidades máximas son las que se indican en la mencionada consigna.
- El movimiento de trenes y maniobras en la red interior portuaria a partir del punto de conexión funcional hacia el interior del Puerto de la Bahía de Cádiz, se efectúa en régimen de maniobras conforme al RCF. La velocidad máxima será de 20 Km/h tal como se establece en la Consigna ferroviaria de instalaciones y circulación de la red ferroviaria interior del Puerto de la Bahía de Cádiz. Sector de la Cabezuela A/C (nº 002/2025).

3.3.10. Longitud máxima de los trenes

Las longitudes máximas autorizadas para las circulaciones de trenes de entrada y salida al Puerto de la Bahía de Cádiz se fijan en:

- Longitud de trenes para la terminal del muelle Oeste: 550 metros.
Requerirá de maniobras para partir las composiciones de cara a su posicionamiento sobre las vías para su carga / descarga.
Se acepta la operativa con ocupación de la Intersección Especial IE 7 que cruzan la traza.
Para la admisión de trenes de hasta 750 m de longitud será solicitada autorización a la Autoridad portuaria por requerir de maniobras con ocupación de la vía de tránsito y de varias intersecciones especiales durante la operativa de carga/descarga.
- Longitud de trenes para la terminal del muelle Sur: 750 metros.
Se acepta la operativa con ocupación de las Intersecciones Especiales que cruzan la traza (IE 1, IE 2, IE4).

Nota: El movimiento de los trenes de longitud mayor de 600 m que tengan como procedencia o destino a la zona portuaria de La Cabezuela, requerirá la Autorización del Centro de Gestión de Tráfico de ADIF, para permitir el acceso a la vía general de ADIF, puesto que esta es la longitud útil de la vía de apartado en la estación de Las Aletas que permitiría la espera de un tren sin interrumpir las circulaciones entre esta estación y la universidad.

3.3.11. Electrificación de las vías

La red ferroviaria del Puerto de la Bahía de Cádiz no se encuentra electrificada.

3.3.12. Suministro de energía eléctrica de tracción

No procede.

3.3.13. Otras características significativas

La red ferroviaria del Puerto de la Bahía de Cádiz tiene otras características relevantes en su infraestructura ferroviaria.

Puerta de acceso ferroviario al Puerto de la Bahía de Cádiz

La puerta de acceso ferroviario al Puerto de la Bahía de Cádiz da paso a los trenes que entran y/o salen del recinto portuario. Se encuentra situada en el punto de conexión físico y funcional con la red administrada por Adif. Su accionamiento es controlado por el CCP y/o por Servicio de Policía Portuaria que se desplaza a la zona para el acompañamiento del tren a su entrada/salida de la terminal. La Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, en caso de emergencia que lo haga necesario y desde el Centro de Control de Emergencias (Centro de control Portuario CCP) de la Autoridad Portuaria de la bahía de Cádiz, puede bloquear dicha puerta.

3.4. RÉGIMEN DE CIRCULACIÓN

El intercambio de trenes entre ADIF y la Autoridad Portuaria de Cádiz se realiza conforme al contenido de la Consigna de conexión serie AO/CO (nº 06/25) de aplicación en las líneas de conexión del Puerto acordado con el Responsable de Circulación de ADIF del CTC de Sevilla, de ADIF.

La circulación de trenes en el interior del Puerto se realiza conforme al contenido del “Reglamento de Circulación Ferroviaria” (RCF) así como a las especificaciones de circulación del Puerto.

3.4.1. Comunicaciones

Las comunicaciones entre el Responsable de Circulación del Puerto de la Bahía de Cádiz y el personal de trenes con responsabilidad en la circulación de los mismos se realizarán, tanto en la línea de conexión con la RFIG de ADIF, como en las vías interiores del Puerto, conforme al contenido de las Consignas serie A/C (nº 002/2025) y AO/CO (nº 06/25) y conforme al Reglamento de Circulación Ferroviaria, así como al apéndice C del Reglamento UE 2015/995 de la Comisión de 8 de junio de 2015 (ETI OPE).

Las comunicaciones del personal de conducción de las EE.FF. con el Puesto de Mando de ADIF, con el Responsable de Circulación del Puerto o con el Centro de Control de Emergencias de la APBC se realizarán a través de los dispositivos de radiotelefonía embarcada de los trenes (Tren-Tierra, GSMR,...).

Además, existen otros dispositivos electrónicos diferentes a la radiotelefonía reglamentaria embarcada que en determinadas circunstancias y bajo restricciones se podrán utilizar para realizar comunicaciones alternativas (teléfonos móviles, otros dispositivos de comunicación alternativos como radioteléfonos portátiles “walkie-talkie” u otros). En todos los casos quedará siempre registro de las comunicaciones que se establezcan.

Los dispositivos a utilizar y la regulación de su uso se recogen dentro de la Consigna ferroviaria de instalaciones y circulación de la red ferroviaria interior del Puerto de la Bahía de Cádiz. Sector de la Cabezuela A/C (nº 002/2025) y del SGS, en el Procedimiento General de regulación de actividades ferropuertuarias, en el apartado 5.3.4. de la instrucción técnica de regulación de actividades de empresas ferroviarias (APBC.PG.12.IT.06).

3.4.2. Sistema de Señalización y Seguridad

En la red ferroviaria del Puerto de la Bahía de Cádiz, se tienen instalados diversos sistemas de seguridad:

- La intersección de la RFIG de ADIF "IE-Navantia (PK 3+760)" situada sobre la línea de conexión fuera del recinto portuario se encuentra proyectada como enclavada con una protección de tipo 2, con señalización luminosa y acústica tanto al tráfico rodado como a las circulaciones ferroviarias.
- Las intersecciones especiales en el interior del Puerto de la Bahía de Cádiz están protegidas de acuerdo a lo recogido en el RD 929/2020, el tipo de protección varía según la intersección especial y puede ser de "tipo P", "tipo A2 (SLA)" y "tipo A3 (SLA/SBA)". Para la activación de las protecciones de tipo A2 y tipo A3 se emplean pedales de contadores de ejes instalados en las vías férreas.
- En la zona interior del PBC, el tráfico ferroviario se controla con autorizaciones de circulación por medio del conocimiento permanente del Responsable de Circulación (RC) Ferroviaria del Puerto de la Bahía de Cádiz de la situación de los trenes, de la autorización del 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 manuales.

3.5. RESTRICCIONES DE TRÁFICO

3.5.1. Líneas Especializadas

Actualmente las instalaciones se destinan en exclusividad al tráfico de mercancías.

3.5.2. Normativa Medioambiental

La normativa medioambiental vigente en el Estado español y en la Junta de Andalucía, 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 la Bahía de Cádiz, especialmente en materia de control de incendios, contaminación acústica, emisiones de humos, mercancías peligrosas, etc., y en particular:

- Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
- Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.
- 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.
- Guía de buenas prácticas en la implantación de sistemas de gestión ambiental en empresas portuarias, de Puertos del Estado.
- Guía de buenas prácticas ambientales, del Puerto de la Bahía de Cádiz.
- Plan de contingencias ferroviario de la red ferroviaria interior del puerto de la Bahía de Cádiz, que estará recogido como parte de los planes de emergencia, contingencia y/o autoprotección del puerto.

En caso de incumplimiento medioambiental, la Autoridad Portuaria de Cádiz podrá adoptar las medidas oportunas de circulación y de estacionamiento de los trenes, así como la impuesta por la legislación vigente.

3.5.3. Transporte de Mercancías Peligrosas

Las empresas ferroviarias y demás candidatos que vayan a transportar materias peligrosas por ferrocarril en el Puerto de la Bahía de Cádiz deben avisar con suficiente antelación a la Autoridad Portuaria de Cádiz para ser autorizados a acceder al Puerto con dicha mercancía. El proceso a seguir para solicitar la autorización se recoge dentro del SGS en el Procedimiento General de regulación de actividades ferroportuarias, en la Instrucción Técnica de regulación de actividades de empresas ferroviarias (APBC.PG.12.IT.06).

Las empresas ferroviarias y demás candidatos que vayan a transportar materias peligrosas en el Puerto deben estar en posesión de la correspondiente habilitación, conocer y aplicar la Reglamentación de materias peligrosas de la RFIG y del Puerto de la Bahía de Cádiz. Concretamente:

- Reglamento relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril (RID 2023).
- Real Decreto 412/2001, de 20 de Abril, por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril (última modificación a 13 de febrero de 2007).
- Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos.
- Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (actualizada por la Decisión de Ejecución (UE) 2023/1198 de la Comisión, de 21 de junio de 2023).
- Plan de Autoprotección del Puerto de la Bahía de Cádiz (PAU).

La normativa podrá ser consultada en la página web del Puerto o podrá ser solicitada por correo electrónico al departamento de Servicios Portuarios y Coordinación.

3.6. DISPONIBILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA

La disponibilidad de las instalaciones del Puerto, previa solicitud de acceso, es de 24 horas al día debiendo existir coordinación con la Autoridad Portuaria de antemano.

Se podrán preestablecer horarios mediante “acuerdos privados” con Empresas Ferroviarias.

3.7. INSTALACIONES DE SERVICIO DEL PUERTO

El Puerto de la Bahía de Cádiz dispone de una vía de conexión (vía 1) con la red de ADIF que es la que da acceso al puerto y sirve como vía de tránsito dentro del recinto portuario.

Existen dos terminales para la operación de carga y descarga de buques, a las que se accede desde la vía 1 de tránsito; una situada en el muelle Sur dotada de dos vías de estacionamiento (vías 4 y 5) y la otra en el muelle Oeste dotada a su vez de otras dos vías de estacionamiento (Vías 6 y 7).

Adicionalmente está previsto que la Autoridad Portuaria pueda emplear el haz de apoyo situado a la entrada del puerto, que se utilizaría para regular la entrada y salida de circulaciones del puerto, así como para realizar las funciones de vías de apartado, estacionamiento y maniobras.

Este haz de vías de apoyo (haz de vías exterior al puerto), titularidad de ADIF con posibilidad de cesión de su uso a favor de la APBC y/o de las EEFF en régimen de autoprestación, está compuesto por dos vías de 645 metros de longitud.

Las vías 4 y 5 del muelle Sur se utilizan para el transbordo de graneles de cereal de los buques a los vagones ferroviarios, mediante grúas y cucharas bivalvas.

Las vías 6 y 7 del muelle Oeste se utilizan para el transbordo de mercancías de los buques a los vagones ferroviarios: graneles de cereal mediante cintas transportadoras y contenedores mediante el uso de Reach-Stackers.

Las instalaciones no cuentan con vías de apartado destinadas al estacionamiento prolongado de trenes. Las Empresas Ferroviarias tienen, salvo acuerdo explícito con la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, una limitación temporal diaria para estacionar su material ferroviario en las instalaciones del Puerto. Si una Empresa Ferroviaria tuviera la necesidad de estacionar más de un día, requiriendo que su material se estacionara en el Puerto durante la noche, deberá solicitarlo a la Autoridad Portuaria con la suficiente antelación y realizar el pago correspondiente.

Las Empresas Ferroviarias que necesiten servicios de manipulación y almacenaje de mercancías, carga y descarga, etc., se pondrán en contacto con la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.

3.7.1. Instalaciones de suministro de combustible

No existen instalaciones fijas para el suministro de combustible.

3.7.2. Instalaciones Auxiliares

La vía 1 cuenta con una báscula para el pesaje de vagones situada en la vía de acceso antes de la entrada al recinto portuario, sobre la red de ADIF (báscula dinámica). Esta instalación auxiliar no es propiedad de la Autoridad Portuaria.

3.8. CAPACIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO

Como se ha indicado en el apartado 3.2 de la presente IRFPBC, el complejo ferroportuario del Puerto de la Bahía de Cádiz en la zona portuaria de La Cabezueta se divide en dos terminales: terminal del muelle Sur y terminal del muelle Oeste, con tráficos diferenciados. Las circulaciones ferroviarias acceden al Puerto de manera común a través de la vía 1, desde donde se reparte el tráfico a ambas terminales.

Para establecer la capacidad máxima de circulaciones que pueden acceder a estas dos zonas, en base a las condiciones de explotación y características del ramal de acceso al puerto, se han estimado las siguientes capacidades iniciales estableciendo operativa por turnos en jornadas laborales de 24 horas.

Se han considerado las necesidades operativas dentro de las instalaciones portuarias que precisan los trenes para su recepción, traslado a/desde las distintas terminales marítimas, operaciones de carga/descarga y expedición, en función de las diferentes tipologías de circulaciones.

La capacidad inicial se podrá ver incrementada por la entrada en vigor de nuevas instalaciones de seguridad ferroviaria del Puerto, por la experiencia acumulada del personal de circulación y en la gestión de la explotación, por el aumento de rendimiento del equipamiento empleado, así como por las posibles actuaciones y mejoras en la infraestructura que pudieran realizarse.

Se incluye a continuación una tabla resumen de la estimación inicial de capacidad de trenes diarios para las diferentes tipologías de composiciones.

Tipo de mercancía	Capacidad de trenes diarios					
	MUELLE OESTE				MUELLE SUR	
	CONTENEDORES		GRANEL CEREAL		GRANEL CEREAL	
Longitud del Tren	530 m	750 m	530 m	750 m	530 m	750 m
Tiempo de operación por tren	4h 25 min	7h 20 min	7h 25 min	10h 00 min	6h 05 min	7h 50 min
Capacidad de trenes diarios	5	3	3	2	3 o 4	3

Para distribuir la capacidad de circulaciones diarias que pueden acceder a los dos muelles, se han establecido unas franjas horarias genéricas para cada terminal, en el horario repartido en turnos de mañana (de 06:00h a 14:00), tarde (de 14:00h a 22:00h) y noche (de 22:00h a 06:00):

	TERMINAL MUELLE OESTE	TERMINAL MUELLE SUR
TURNO MAÑANA		
M1	06:00 a 07:00h	06:00 a 07:00h
M2	07:00 a 08:00h	07:00 a 08:00h
M3	08:00 a 08:00h	08:00 a 08:00h
M4	08:00 a 10:00h	08:00 a 10:00h
M5	10:00 a 11:00h	10:00 a 11:00h
M6	11:00 a 12:00h	11:00 a 12:00h
M7	12:00 a 13:00h	12:00 a 13:00h
M8	13:00 a 14:00h	13:00 a 14:00h
TURNO TARDE		
T1	14:00 a 15:00h	14:00 a 15:00h
T2	15:00 a 16:00h	15:00 a 16:00h
T3	16:00 a 17:00h	16:00 a 17:00h
T4	17:00 a 18:00h	17:00 a 18:00h
T5	18:00 a 19:00h	18:00 a 19:00h
T6	19:00 a 20:00h	19:00 a 20:00h
T7	20:00 a 21:00h	20:00 a 21:00h
T8	21:00 a 22:00h	21:00 a 22:00h
TURNO NOCHE		
N1	22:00 a 23:00h	22:00 a 23:00h
N2	23:00 a 00:00h	23:00 a 00:00h

N3	00:00 a 01:00h	00:00 a 01:00h
N4	01:00 a 02:00h	01:00 a 02:00h
N5	02:00 a 03:00h	02:00 a 03:00h
N6	03:00 a 04:00h	03:00 a 04:00h
N7	04:00 a 05:00h	04:00 a 05:00h
N8	05:00 a 06:00h	05:00 a 06:00h

4. ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD

4.1. INTRODUCCIÓN

De acuerdo con la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario se entiende por capacidad de la infraestructura ferroviaria, el número de franjas horarias disponibles en un tramo de infraestructura ferroviaria durante un periodo determinado de tiempo, para cada tipología de tráfico. La adjudicación de capacidad de infraestructura es la asignación por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias de estas franjas horarias a los correspondientes candidatos con el fin de que un tren pueda circular, entre dos puntos, durante un período de tiempo determinado.

El Puerto de la Bahía de Cádiz en su zona portuaria de La Cabezuela posee capacidad únicamente para trenes de mercancías. El horario operativo es de 24 horas al día, 365 días al año, previo aviso con la antelación suficiente.

En la Adjudicación de capacidad, la Autoridad Portuaria, en coordinación con Adif para la solicitud de acceso a la línea de conexión a/desde el Puerto, asignará a los candidatos y en consecuencia les reservará el acceso y la posibilidad de circular por sus instalaciones ferroviarias a trenes de mercancías, cuya permanencia máxima en las infraestructuras del Puerto no excederá de lo acordado.

La Empresa Ferroviaria podrá solicitar tiempo adicional de permanencia a la Autoridad Portuaria. Este tiempo adicional será concedido, sólo si las condiciones de explotación lo permiten y ello no condujese a una situación de congestión de la infraestructura.

El proceso a seguir para solicitar la adjudicación de capacidad se recoge dentro del SGS en el Procedimiento General de regulación de actividades ferroportuarias, en la Instrucción Técnica de regulación de actividades de empresas ferroviarias (APBC.PG.12.IT.06).

4.2. CANDIDATOS PARA SOLICITAR CAPACIDAD

A la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz le podrán solicitar capacidad ferroviaria para acceder a sus instalaciones, según el art. 34 de la LSF:

- Las EEFF con licencia en vigor y las agrupaciones empresariales internacionales que constituyan dichas empresas.
- Las administraciones públicas con competencias en materia de transporte ferroviario que tengan interés de servicio público en la adquisición de capacidad, y 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. En tales supuestos, para la utilización de la capacidad de infraestructura será preciso que los candidatos designen una empresa ferroviaria y comuniquen dicha circunstancia al administrador de la infraestructura ferroportuaria.
- Todas aquellas empresas que acrediten su interés en la obtención de una licencia de empresa ferroviaria podrán formular una consulta sobre la capacidad disponible en cada momento.

4.3. SOLICITUD DE ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD

Toda persona jurídica que pueda solicitar Capacidad para trenes de mercancías a ADIF podrá hacerlo en el Puerto de la Bahía de Cádiz, de acuerdo con las condiciones de los art.7 y art.10 de la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril.

La Solicitud de Capacidad se hará por escrito dirigido al Departamento indicado en el Apartado 1.7 de la presente IRFPBC, siguiendo el formulario adjunto en el Anexo IV. Dicha solicitud incluirá:

- Identificación del candidato y de su representante legal, adjuntando su domicilio a efectos de notificaciones y acreditando su inscripción en el Registro Especial Ferroviario.
- Copia compulsada del certificado de seguridad del que sea titular, cuando se trate de empresas ferroviarias.
- Detalle concreto de la capacidad solicitada.

En este caso, previamente deberá haberse obtenido la adjudicación de capacidad de ADIF para la utilización del ramal de acceso al puerto.

Para realizar trabajos de mantenimiento en la infraestructura también será necesario presentar solicitudes de capacidad durante el procedimiento de adjudicación. La APBC tomará debidamente en consideración la repercusión de la reserva de capacidad de infraestructura con fines de trabajos de mantenimiento sobre la actividad de los candidatos, y en el caso de falta de disponibilidad de la capacidad de infraestructura debido a trabajos de mantenimiento no programados informará tan pronto como sea posible a las partes interesadas.

4.4. ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD

En el proceso de adjudicación de la capacidad, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz asegurará la coordinación con ADIF de la capacidad solicitada al Puerto con la capacidad necesaria para entrar o salir hasta/desde la línea 400 de la RFIG (gestionada por ADIF).

Los plazos máximos de tramitación se han fijado siguiendo los criterios expresados por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, en el Apartado IV de su “Resolución por la que se aprueban los principios y criterios para la aplicación del Reglamento de Ejecución 2017/2177 de la Comisión Europea, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos”.

La APBC dará respuesta en el menor plazo posible, estableciendo los límites en:

- 5 días para solicitudes ad hoc, que se efectúan en una fecha próxima a la salida del tren.
- 1 mes para solicitudes con reserva enmarcadas dentro de un procedimiento anual de solicitud de capacidad (este plazo se aplicará desde el día siguiente a la recepción de la solicitud).

El derecho de uso de capacidad será adjudicado por la APBC en calidad de Administrador de la Infraestructura Ferroviaria y, una vez atribuido a un candidato, éste no podrá cedérselo a otro.

La utilización de capacidad por parte de una empresa ferroviaria que opere por cuenta de un adjudicatario de capacidad que no sea empresa ferroviaria, no se considerará cesión. En tal caso, el adjudicatario deberá comunicar al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias los datos de la empresa ferroviaria que va a utilizar dicha capacidad con, al menos, cinco días de antelación al de su utilización (art 14.2 Orden FOM/897/2005, de 7 de abril).

Los criterios de adjudicación de capacidad a las solicitudes recibidas por los candidatos serán conformes al art. 11 de la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril. Si hubiera capacidad disponible para todos los candidatos se les adjudicará.

Si hubiera incompatibilidad entre varias solicitudes, se recurrirá a su coordinación para intentar en lo posible satisfacerlas, pudiéndose proponer a los candidatos adjudicaciones de capacidad de infraestructuras que difieran de lo solicitado. En este caso, el candidato podrá aceptar o rechazar la propuesta de la Autoridad Portuaria en el plazo de 10 días hábiles desde que se le notifique (art. 8 de la Orden FOM/897/2005).

Si la red hubiera sido declarada como congestionada, se tomarán en cuenta prioridades para la adjudicación de capacidad (art. 11 de la Orden FOM/897/2005), teniendo en consideración los servicios sometidos a obligaciones de servicio público y servicios internacionales.

Con independencia del periodo temporal para el que la APBC haya adjudicado una capacidad determinada a una empresa solicitante, la Autoridad Portuaria confirmará dicha capacidad con una antelación mínima de 24 horas con respecto a la hora programada de entrada o salida del tren al/del Puerto, o denegará puntualmente su entrada o salida si concurrieran razones que impidiesen su circulación.

Recibida la adjudicación de capacidad por parte del candidato, este deberá comunicar su aceptación, asumiendo su obligación de utilizarla en las condiciones de asignación establecidas. Si una adjudicación no es aceptada por un candidato, este tendrá 15 días naturales a partir de la comunicación de adjudicación de capacidad para presentar las alegaciones correspondientes.

La manera de solicitar la adjudicación de capacidad se detalla en el Procedimiento General de Regulación de actividades ferroportuarias, en el apartado 5 de la Instrucción Técnica de Regulación de actividades de empresas ferroviarias (APBC.PG.12.IT.06).

4.5. CONTROL Y AJUSTE DEL USO DE LOS SURCOS

Una vez sea adjudicada la capacidad por la Autoridad Portuaria, en coordinación con Adif para el acceso a la línea de conexión a/desde el Puerto, y aceptada por el candidato, este último tendrá la obligación de utilizarla en las condiciones de asignación establecidas.

La no utilización de capacidad adjudicada por la Autoridad portuaria puede ser causa de infracción grave, en caso de que sea imputable a la empresa ferroviaria. (Art. 107 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario).

Si el candidato no utiliza la capacidad adjudicada podrá ser penalizado en futuros procesos de adjudicación.

Cuando el porcentaje de uso de una capacidad asignada esté por debajo del 50 % durante un periodo de un mes, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz podrá reasignar esa capacidad a otro candidato o declararla disponible.

Si el candidato necesita eliminar o modificar una adjudicación de capacidad deberá comunicarlo y justificarlo a la Autoridad Portuaria con el mayor plazo posible. La Autoridad Portuaria tendrá un plazo de 5 días naturales para dar respuesta al candidato.

Las solicitudes de eliminación o modificación de una capacidad adjudicada se harán por escrito dirigido al Departamento indicado en el Apartado 1.7 de la presente IRFPBC.

Un candidato podrá solicitar una ampliación del tiempo de permanencia en el puerto. La Autoridad Portuaria concederá dicho tiempo si no está prevista la ocupación de la vía o vías afectadas por otros trenes y el candidato justifica la capacidad necesaria para salir de las instalaciones del Puerto cuando sea requerido para ello.

4.6. REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRÁFICO FERROVIARIO

El control de tráfico deberá basarse en principios transparentes y no discriminatorios. La Autoridad Portuaria de Cádiz 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 horario 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 de la LSF. A tal fin, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz tiene elaborado un Plan de Contingencias Ferroviario recogido dentro de los planes de emergencia, contingencia y / o de autoprotección del Puerto de la Bahía de Cádiz. 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 los supuestos previstos en el artículo 37 de la LSF, las EE.FF. estarán obligadas a poner a disposición de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz los recursos, medios técnicos y humanos, que ésta estime más apropiados a su juicio y a prestarle la colaboración que les sea requerida, con el fin de restablecer el tráfico en el plazo más razonable posible.

En todo caso, tanto la APBC 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 APBC y ADIF, adoptarán en su ámbito de responsabilidad todas las medidas necesarias para restablecer la situación de normalidad en caso de accidente, fallo técnico o cualquier otra incidencia que perturbe el tráfico ferroviario en la línea de conexión de la red ferroviaria del Puerto de la Bahía de Cádiz y la RFIG. Se regulan las actuaciones en un plan de contingencias elaborado expresamente entre ADIF y la APBC para el ramal de conexión del puerto con la RFIG de ADIF.

4.7. MANTENIMIENTO Y OBRAS EN LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO

En caso de que la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz realice labores de mantenimiento de las infraestructuras en servicio, así como obras de mejora o ampliación de su red ferroviaria, puede conllevar restricciones inevitables en el tráfico ferroviario.

Cuando este tráfico tenga irremediablemente que verse afectado por dichas obras, la APBC 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 la Bahía de Cádiz son comunicados por los responsables de los mismos a la División de Mantenimiento (Departamento de Desarrollo Portuario) de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, previamente a la ejecución de los mismos. De esta forma, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz coordinará la realización de los trabajos, así como el control del tráfico ferroviario sobre las zonas afectadas por el mantenimiento y obras que se realicen, informando 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 la Bahía de Cádiz con los operadores afectados, con la antelación que se estime necesaria.

Cuando los trabajos que se realicen puedan afectar a la circulación hacia/ desde la línea de conexión con la RFIG, la APBC notificará dicha situación, a su División de seguridad ferroviaria (Departamento de Desarrollo Portuario) y a los responsables correspondientes de ADIF, de modo que ambas partes actúen de forma coordinada para garantizar la seguridad en la circulación ferroviaria.

Sin el establecimiento formal de las oportunas comunicaciones y coordinación no se llevarán a cabo los trabajos en las instalaciones ferroviarias.

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

5. SERVICIOS DE ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA

Conforme a lo establecido en el artículo 5 de la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de febrero de 2001 relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, las EEFF tienen derecho a recibir de modo no discriminatorio el paquete de acceso mínimo y de acceso por la vía a las infraestructuras del Puerto de la Bahía de Cádiz.

La explotación de las instalaciones de servicio ubicadas en el Puerto de la Bahía de Cádiz tendrán la consideración de servicio general, mientras que la prestación de servicios ferroviarios conexos (servicios básicos, complementarios y auxiliares) tendrán la consideración de servicios o actividades comerciales, conforme se establece en el artículo 46 de la LSF, ajustándose a lo dispuesto en la legislación portuaria (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, TRLPEMM).

Por otra parte, el Reglamento de Ejecución 2017/2177 de la Comisión Europea, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos, establece normas detalladas sobre el procedimiento y los criterios que deben seguirse para facilitar el acceso a los servicios prestados en las instalaciones de servicios recogidas en el anexo II de la Directiva 2012/34/UE, según la cual, se deberá dar acceso por vía férrea, cuando exista, a las “instalaciones portuarias marítimas y fluviales vinculadas a actividades ferroviarias;”, y a los servicios que se presten en dichas instalaciones.

Por último, la LSF del 30 de Septiembre de 2015 regula la prestación de los Servicios Ferroviarios Básicos, Complementarios y Auxiliares, determinando tanto el régimen de aplicación, como los sujetos facultados para su prestación, y su prestación conforme se establece en los artículos 20 y 44.

5.1. PAQUETE DE ACCESO MÍNIMO

Para garantizar el derecho de acceso a la infraestructura, la APBC, como Administrador de la Infraestructura ferroportuaria, proporcionará a todas las empresas ferroviarias, de manera no discriminatoria y en los términos previstos por la LSF, el siguiente conjunto de servicios correspondiente al paquete de acceso mínimo a la infraestructura ferroviaria:

- Tramitación de las solicitudes de capacidad
- 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 la 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 la capacidad.

5.2. SERVICIOS BÁSICOS PARA EL ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz dispondrá de los siguientes servicios básicos mínimos para el acceso a la infraestructura:

- Acceso de trenes a las instalaciones del Puerto.
- Expedición de trenes desde las instalaciones del Puerto.

5.3. SERVICIOS COMPLEMENTARIOS Y AUXILIARES

Se consideran los siguientes Servicios Complementarios, según la LSF 38/2015 del 29 de septiembre (punto 18 del anexo I):

- Suministro de corriente de tracción, las cantidades abonadas por este concepto se mostrarán en las facturas por separado de los cánones aplicados por el uso de las infraestructuras ferroviarias de alimentación de energía eléctrica.
- Contratos personalizados para:
 - Control del transporte de mercancías peligrosas.
 - Asistencia a la circulación de convoyes especiales.

Se consideran los siguientes Servicios Auxiliares, según la LSF 38/2015 del 29 de septiembre (punto 19 del anexo I):

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

El explotador de la instalación de servicio no tendrá obligación de prestar dichos servicios, pero si ofrece su realización a alguna empresa ferroviaria, deberá prestarlos de manera transparente y no discriminatoria a cualquier empresa ferroviaria que los solicite.

La prestación de los servicios comerciales (Básicos, Complementarios y Auxiliares) en la red ferroviaria del Puerto de la Bahía de Cádiz se efectuarán en régimen de Derecho privado y podrá ser realizada directamente por la APBC, como administrador de la infraestructura ferroviaria, o según los casos que se establecen en el artículo 45 de la LSF.

La prestación de estos servicios se deberá efectuar 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).

No está prevista la prestación de servicios complementarios y auxiliares por parte de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.

6. RÉGIMEN ECONÓMICO Y TRIBUTARIO

6.1. TASAS Y CÁNONES FERROVIARIOS

La Ley del Sector Ferroviario contempla los siguientes conceptos tributarios relacionados con el pago por la utilización de infraestructura y servicios ferroviarios:

- **Tasas ferroviarias:**
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.
- **Cánones ferroviarios:**
Son las tasas que las EEF han de abonar al administrador de infraestructura en concepto de utilización de sus infraestructuras ferroviarias y prestación de servicios básicos mínimos, según lo establecido en el Capítulo II (Cánones Ferroviarios) del Título VI de la LSF.
Los cánones 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 el caso de los puertos de interés general, de acuerdo con la Disposición Adicional 7ª de la LSF, “Aplicación del régimen previsto para los puertos de interés general”, no se devengarán ninguna de las tasas y cánones ferroviarios establecidos en el Título VI. Los servicios prestados por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz se repercutirán a través de la tasa a la mercancía, siendo los sujetos pasivos de la citada tasa los indicados en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM).

Se aplicará lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario, el Reglamento del Sector Ferroviario y en la Orden Ministerial vigente correspondiente para lo no estipulado en este apartado.

6.2. TARIFAS DE APLICACIÓN POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS FERROVIARIOS

6.2.1. Paquete de Acceso Mínimo a la infraestructura ferroviaria

Los servicios del paquete mínimo que corresponde prestar a la APBC se repercutirán a través de la tasa a la mercancía (T-3), según se establece en la Subsección 3ª del Capítulo II, Título VII (artículos 211 al 217) 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 (TRLPEMM).

Hecho imponible: utilización por las mercancías y sus elementos de transporte de las instalaciones de atraque, zonas de manipulación, accesos y vías de circulación terrestres viarios y ferroviarios y otras instalaciones portuarias.

Sujetos pasivos: el propietario de la mercancía, el transitario u operador logístico que represente la mercancía en calidad de contribuyente o bien el titular de la concesión o autorización que expida o reciba la mercancía, cuando la mercancía tenga por destino una instalación en concesión o autorización.

Devengo: cuando la mercancía inicie el paso por la zona de servicio al puerto.

Cuota íntegra: de aplicación a mercancías y elementos de transporte en operaciones de tránsito terrestre.

Según lo establecido en el artículo 216 del TRLPEMM, la **cuota íntegra** para las mercancías y sus elementos de transporte, de entrada o salida marítima, que salgan o entren de la zona de servicio del puerto por transporte ferroviario, será el resultado de aplicar el coeficiente 0,50 a la cuota calculada según lo anterior.

Además, serán aplicables las bonificaciones de cuota íntegra legalmente aplicables (tránsito, trasbordo, etc.).

6.2.2. Servicios comerciales ferroviarios

Dado el carácter de servicio comercial, que de acuerdo con lo previsto en el TRLPEMM tienen los servicios Básicos, Complementarios y Auxiliares, su régimen económico será el aplicable a los Servicios Comerciales en el ámbito portuario. Ello implica que las tarifas y condiciones de facturación serán las que se acuerden entre las partes.

7. ANEXO I: GLOSARIO DE ABREVIATURAS, ACRÓNIMOS Y DEFINICIONES

1.1. ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS

- ADIF: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
- APBC: Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.
- ASFA: Anuncio de Señales y Frenado Automático.
- ATP: Sistema Automático de Protección del Tren.
- CCP: Centro de control Portuario.
- CNMC: Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia
- EE.FF.: Empresas Ferroviarias.
- FOM: Referente al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- IRFPBC: Información sobre la Red Ferroviaria del Puerto de la Bahía de Cádiz.
- LNCFP: Libro de normas de circulación ferroviaria en puertos (LNCFP).
- LSF: Ley del Sector Ferroviario (Ley 38/2015, de 29 de septiembre), y modificaciones posteriores (*Ley 26/2022, de 19 de diciembre*).
- NAR: Norma Adif de Reglamentación.
- OM: Orden Ministerial.
- PAP: Plan de Autoprotección del Puerto.
- RC: Responsable de Circulación.
- 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).
- TRLPEMM: Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante
- UIC: Unión Internacional de Ferrocarriles.

1.2. DEFINICIONES

- Adjudicación de Capacidad: Es la asignación por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias de aquellas franjas horarias a los correspondientes Candidatos con el fin de que un tren pueda circular entre dos puntos, durante un periodo determinado.
- Candidato: Son las EE.FF. con Licencia o una agrupación internacional de EE.FF. Asimismo, pueden ser Candidatos las Administraciones Públicas con atribuciones en materia de servicio de transporte que estuvieran interesadas en la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario, así como otras personas jurídicas, que sin tener la condición de EE.FF., estén interesadas en la explotación del servicio, tales como agentes de transporte, los cargadores y los operadores de transporte combinado.
- Capacidad de Infraestructura: El número de franjas horarias que pueden disponerse en un tramo de la infraestructura ferroviaria durante un periodo determinado de tiempo en función de la tipología de tráfico.
- Certificado de Seguridad: Documento en el que se establece las condiciones que deben cumplir las EE.FF. para prestar un servicio ferroviario en materia de gestión de la seguridad, de capacidad del personal de conducción y acompañamiento del tren, y de la validación del material rodante y su mantenimiento, así como en cualesquiera otras materias que se determinen reglamentariamente.
- Empresa Ferroviaria: Cualquier empresa pública o privada, titular de una licencia con arreglo a la legislación aplicable, cuya actividad principal consista en prestar servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa, en todo caso, la que aporte la

tracción. Se incluyen, asimismo, en el concepto, las empresas que aportan 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 (IRFPBC):** Documento que expone las características de las infraestructuras ferroviarias que integran la red ferroviaria del Puerto de la Bahía de Cádiz, puestas a disposición de las EE.FF. y demás Candidatos, y que contiene información sobre las condiciones de acceso a las mismas, con el fin de garantizar la transparencia y el acceso no discriminatorio a la infraestructura ferroviaria de todos los candidatos a solicitar capacidad de infraestructura para prestar servicios de transporte ferroviario.
- **Infraestructura congestionada:** Infraestructura ferroviaria sobre la cual, tras coordinar las franjas horarias solicitadas y consultar con los candidatos afectados, no sea posible atender, en la debida forma, las solicitudes de capacidad de infraestructura ferroviaria.
- **Intersecciones Especiales:** Intersecciones o vías de comunicación con líneas férreas cuando estas se produzcan dentro de las zonas portuarias o en los accesos a las mismas.
- **Itinerario:** Recorrido que realiza un tren de un origen a un destino.
- **Licencia de Empresa Ferroviaria:** Autorización concedida por un Estado a una empresa a la que se reconoce su condición de Empresa Ferroviaria, que puede estar limitada a la prestación de determinados tipos de servicios de transporte.
- **Material rodante ferroviario:** Conjunto de vehículos ferroviarios con o sin motor. Se clasifican en material motor (locomotoras, unidades autopropulsadas), y material remolcado (coches para viajeros, vagones de mercancías, material rodante auxiliar).
- **Red Ferroviaria de Interés General (RFIG):** Red ferroviaria que está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resultan esenciales para garantizar un sistema común de transportes ferroviario en todo el territorio del Estado, o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía o defensa nacional. Las infraestructuras ferroviarias que, en cada momento, existan en el ámbito de los Puertos de Interés General y estén conectadas con la Red Ferroviaria de Interés General, formarán parte de esta desde que así se establezca mediante Orden del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- **Registro Especial Ferroviario:** Es un registro del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 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 de empresa ferroviaria o de un título habilitante, de conformidad con lo dispuesto en la LSF, en el RSF y en las demás normas de desarrollo. Asimismo, en este registro se inscribirán las Administraciones Públicas con atribuciones en materia de prestación de servicios de transporte que manifiesten su interés por solicitar la Adjudicación de Capacidad de Infraestructura necesaria para la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario.
- **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.

8. ANEXO II: DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA

NORMATIVA EUROPEA:

- 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 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (actualizada por la Decisión de Ejecución (UE) 2016/629 de la Comisión, de 20 de junio de 2016).
- Decisión de la Comisión Europea C(2009) 4246, Decisión de la Comisión Europea, de 5 de junio de 2009, por la que se adopta en aplicación del artículo 6 de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo un método común de seguridad para evaluar la consecución de los objetivos de seguridad. (última modificación Decisión de ejecución (UE) 2015/217 de la comisión del 10 de abril de 2014).
- Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.
- Directiva 2016/798/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria.
- 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 de ejecución (UE) nº 402/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013, relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 352/2009.
- Reglamento (UE) 2015/995 de la Comisión de 8 de junio de 2015 por el que se modifica la Decisión 2012/757/UE, sobre la Especificación Técnica de Interoperabilidad relativa al subsistema «explotación y gestión del tráfico» del sistema ferroviario de la Unión Europea.
- Reglamento de ejecución (UE) 2017/2177 de la Comisión, de 22 de noviembre de 2017, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y los servicios ferroviarios conexos.
- Reglamento relativo al Transporte Internacional Ferroviario de Mercancías Peligrosas (RID 2023). Apéndice del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF).
- Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG).

NORMATIVA ESTATAL:

- Ley 26/2007, de 23 de octubre de 2007, de Responsabilidad Medioambiental. (última modificación por Real Decreto-ley 7/2021, de 27 de abril).
- 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. (última modificación por la Ley 32/2014, de 22 de diciembre).
- 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.

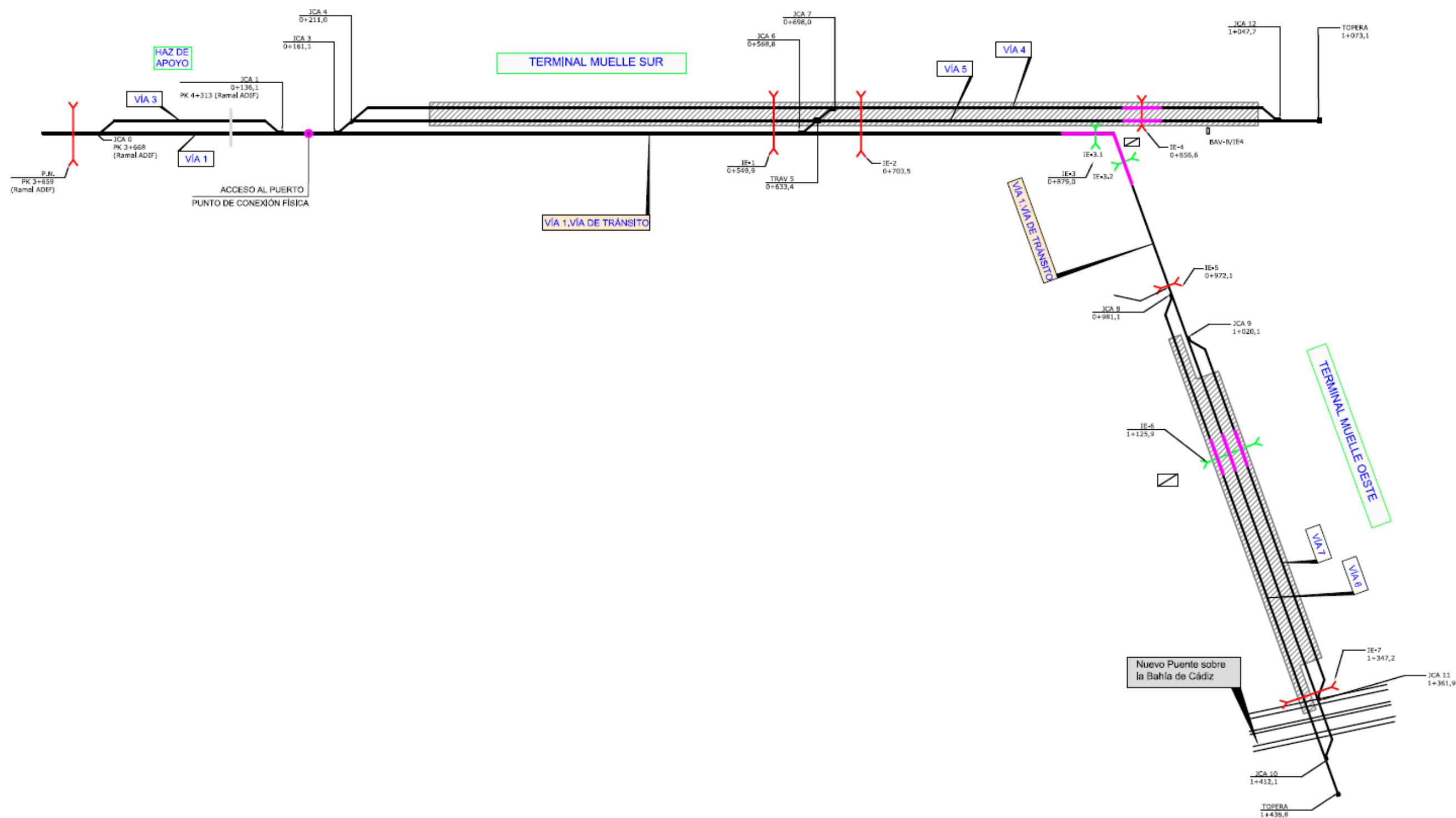
- Ley 38/2015, del Sector Ferroviario, de 29 de septiembre, (última modificación por la Ley 26/2022, de 19 de diciembre) .
- Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, por la que se introducen algunas modificaciones en la Ley Sector Ferroviario en el marco de la política de liberalización del ferrocarril impuesta desde la Comisión Europea. (última modificación 4 de Noviembre de 2021).
- *Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.*
- 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 de 2017, 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. (última modificación 13 de Febrero de 2007).
- 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. (modificado en el RD 448/2022). (última modificación el 1 de julio de 2022), y Real Decreto 271/2018, de 11 de mayo, 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 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. (Modificado en el RD 183/2015 de 13 de Marzo).
- 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 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.
- Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- Real Decreto 623/2014, de 18 de julio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.
- Real Decreto 130/2017, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Explosivos.
- Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias. 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, por la que se determina el régimen de homologación de los centros de material rodante y sus condiciones de funcionamiento.

- 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. (última modificación 20 de Abril de 2015).
- Orden FOM/2336/2012, de 31 de octubre, por la que se modifica la Orden FOM/898/2005, de 8 de abril, por la que se fijan las cuantías de los cánones ferroviarios establecidos en los artículos 74 y 75 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.
- Orden FOM/679/2015, de 9 de abril, por la que se modifica la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal.
- Orden FOM/1613/2016, de 4 de octubre, por la que se modifica la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal.
- ORDEN FOM/642/2018, de 13 de junio, por la que se modifica la orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria y la Orden FOM/189/2015, de 11 de febrero, por la que se desarrollan principios básicos de aplicación de incentivos en el sistema de cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, establecidos en el artículo 73 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario. 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/1723/2006, de 10 de mayo, por la que se aprueba el plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de la Bahía de Cádiz.
- Orden FOM/3752/2006, de 28 de noviembre, por la que se aprueba la valoración de los terrenos y lámina de agua de la zona de servicio del Puerto de la Bahía de Cádiz.
- Orden FOM/809/2019, de 12 de julio, por la que se aprueba la Delimitación de Usos y Espacios Portuarios (DEUP) del puerto de la Bahía de Cádiz.
- Orden TMA/271/2022, de 14 de marzo, por la que se aprueba la modificación sustancial puntual de la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de la Bahía de Cádiz, adscripción El Trocadero.
- Resolución de 23 de diciembre de 2015, de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, por la que se establecen los itinerarios formativos básicos y la carga lectiva mínima de los programas formativos para las habilitaciones de personal ferroviario, a impartir en los centros homologados de formación de personal ferroviario (última modificación por Resolución de 1 de octubre de 2020).
- Convenio entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Cádiz, de conexión de las infraestructuras ferroviarias del Puerto de la Bahía de Cádiz con la Red Ferroviaria de Interés General.
- Reglamento de Servicio y Policía de las zonas de servicio de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, 1976 y sus modificaciones o norma que lo sustituya.
- Reglamento Circulación Ferroviaria (R.C.F.), 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. (aprobado por el RD 664/2015, de 17 de Julio, modificado por el RD 292/2016, de 15 de julio).

- Resolución, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), por la que se aprueban los principios y criterios para la aplicación del Reglamento de Ejecución 2017/2177 de la Comisión Europea, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos.
- Resolución de 15 de octubre de 2018, de Puertos del Estado, por la que se publica el Convenio con la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y el Ayuntamiento de Puerto Real, para la cesión a favor de ADIF de los terrenos municipales necesarios para la construcción del ramal ferroviario al Bajo de la Cabezuela, en el término municipal de Puerto Real (Cádiz).
- Resolución de 2 de enero de 2023, de Puertos del Estado, por la que se publica el Convenio con el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, para el desarrollo de la actuación del «Ramal de acceso al Bajo de la Cabezuela. Línea Sevilla-Cádiz».
- Consigna ferroviaria de instalaciones y circulación de la red ferroviaria interior del Puerto de la Bahía de Cádiz. Sector de la Cabezuela A/C (nº 002/2025).
- Consigna de conexión ferroviaria con el puerto de la Bahía de Cádiz. Sector de la Cabezuela (Puerto Real) AO/CO (nº 06/25).
- Plan de Contingencias Ferroviario del Puerto de la Bahía de Cádiz.
- Plan Interior Marítimo (PIM) de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.
- Plan de Autoprotección (PAU) de la Autoridad Portuaria de Bahía de Cádiz.
- Orden de 2 de octubre de 2023, por la que se dispone la publicación de la Orden de 4 de septiembre de 2023, por la que se aprueba definitivamente la innovación del Plan Especial de ordenación del Puerto de la Bahía de Cádiz en el término municipal de Cádiz.
- Libro de normas de circulación ferroviaria en puertos (LNCFP).

9. ANEXO III: ESQUEMA DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ



10. ANEXO IV: FORMULARIO DE SOLICITUD DE ACCESO A LAS INSTALACIONES DE SERVICIO Y A LOS SERVICIOS FERROVIARIOS

 Puerto de la Bahía de Cádiz	SOLICITUD DE CAPACIDAD EN LA RED FERROVIARIA INTERIOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA BAHÍA DE CÁDIZ	Nº:
		Fecha solicitud:
		Fecha aceptación:
		Fecha de asignación:

ENTIDAD CANDIDATA	REPRESENTANTE DE LA ENTIDAD CANDIDATA
Razón social:	Nombre:
NIF:	Cargo:
Dirección:	Dirección:
Teléfono:	Teléfono:
Correo electrónico:	Correo electrónico:

Terminal de destino:		
Período de Circulación.	Fecha inicio:	Fecha finalización:
Días semanales de circulación:		
Horario solicitado.	Hora entrada:	Hora salida:
Tracción:		
Longitud:	Composición excepcional:	
Mercancías peligrosas:	Prescripciones especiales:	
Observaciones (*):		

(*) Si la solicitud de capacidad es para trabajos de mantenimiento se deberá indicar en este campo.

Documentación a adjuntar con la presente solicitud:

- Documentación acreditativa de la inscripción del candidato en el registro especial ferroviario.
- Copia compulsada del certificado de seguridad, cuando se trate de empresas ferroviarias.
- Representación de la entidad candidata.