III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

2304 *Resolución de 21 de diciembre de 2023, de la Autoridad Portuaria de Barcelona, por la que se publica la Ordenanza de operaciones ferroviarias y ocupación de vías en las terminales ferroviarias de la Zona de Servicio del puerto de Barcelona.*

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona, en su sesión celebrada el día 20 de julio de 2016, en virtud de lo dispuesto en el artículo 30.5.s) en relación con el artículo 26.1.s) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, adoptó, entre otros, el acuerdo de aprobar la Ordenanza de operaciones ferroviarias y ocupación de vías en las terminales ferroviarias de la Zona de Servicio del puerto de Barcelona.

Lo que se hace público para general conocimiento, de conformidad con el artículo 295.4 de la citada norma.

Barcelona, 21 de diciembre de 2023.–El Presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona, Josep Lluís Salvadó i Tenesa.

ANEXO

Ordenanza de operaciones ferroviarias y ocupación de vías en las terminales ferroviarias de la Zona de Servicio del puerto de Barcelona

Artículo 1. *Objeto.*

El objeto de esta ordenanza es establecer la normativa de ocupación de vías en las Terminales ferroviarias de la zona de servicio del Port de Barcelona, así como los tiempos máximos de referencia de las operaciones de carga y descarga de composiciones ferroviarias en el Port de Barcelona.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

2.1 El ámbito de aplicación de la presente ordenanza se circunscribe a los tráficos ferroviarios, con origen/destino en/a cualquier Terminal ferroviaria dentro de la zona de servicio del Puerto de Barcelona.

Artículo 3. *Definiciones.*

– Adjudicación de capacidad: asignación por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias (ADIF) de aquellas franjas horarias, definidas en la declaración sobre la red, a los correspondientes candidatos con el fin de que un tren pueda circular, entre dos puntos, durante un período de tiempo determinado por la red ferroviaria de interés general gestionada por ADIF.

– Franja horaria de circulaciones por dentro de la zona de servicio: asignación por parte de la Autoridad Portuaria de Barcelona, conjuntamente con ADIF, de aquellas franjas horarias a los correspondientes candidatos con el fin de que un tren pueda circular, entre dos puntos, durante un período de tiempo determinado por la red ferroviaria titularidad de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

– Terminal ferroviaria portuaria de Carga/Descarga: instalación ferroviaria dentro de la zona de servicio portuaria con vía/s dispuestas en paralelo, a la que pueden llegar y

cve: BOE-A-2024-2304
Verificable en https://www.boe.es

desde la que se pueden expedir trenes, y se utilizan para Cargar/Descargar trenes. Se suele componer de una o más vías, con desvíos entre ellas. Adicionalmente a Terminales ferroviarias portuarias de pequeñas dimensiones, se suelen denominar Apartaderos. Se adjunta croquis descriptivo de Terminales y Apartaderos actualmente existentes dentro de la zona de servicio portuaria del puerto de Barcelona.

– Tren dispuesto de cargue: comunicación que emite la Terminal cargadora/descargadora dando un tren listo para su expedición o formación, según convenga, una vez se han finalizado las operaciones de carga/descarga del tren.

– Ventana de carga y descarga en una Terminal ferroviaria portuaria: asignación por parte de la Autoridad Portuaria de Barcelona, conjuntamente con ADIF, de aquellas franjas horarias con el fin de que un tren pueda ser cargado/descargado, en Terminal ferroviaria portuaria, durante un período de tiempo determinado.

– Intervención en Terminal ferroviaria Portuaria: posicionamiento de un mismo tren en más de una Terminal ferroviaria de Carga/Descarga, con objeto de que se cargue/descargue mercancía desde más de una Terminal ferroviaria.

Artículo 4. *Asignación de ventanas de carga y descarga en una Terminal Ferroviaria portuaria.*

4.1 El orden o turno para ocupar una vía de una Terminal ferroviaria portuaria vendrá determinado por la Dirección de la APB, con el criterio de optimizar la explotación ferroviaria del Puerto y minimizar los efectos derivados de los tiempos de espera. La vía a ocupar en la Terminal ferroviaria portuaria (ventana de Carga/Descarga: vía, hora, etcétera), vendrá determinado por el Departamento de Operaciones de la empresa cargadora/descargadora del tren. En caso de conflicto entre operadores, o de estos con la Terminal, la APB actuará de árbitro, teniendo siempre la APB la potestad última de cambiar el criterio establecido por dicha empresa, para aquellos casos que existan causas objetivas que así lo justifiquen.

4.2 El orden y turno para ocupar una vía de una Terminal ferroviaria portuaria, vendrá determinado con los criterios que se redactan a continuación, por orden de importancia:

1. Grafiado del tren en el Orden Serie B de Circulación de ADIF, con la consecuente reserva de capacidad en Terminal ferroviaria Portuaria (franja horaria de operaciones de carga/descarga).
2. Trenes que circulan en el tiempo y horarios asignados frente a los retrasados.
3. Horario de salida de la circulación a Red General ferroviaria.
4. Necesidad de embarcar de forma inmediata mercancía en modo marítimo.
5. Necesidad de intervención ferroviaria programada en la franja horaria de circulaciones por dentro de la zona de servicio, en más de una Terminal ferroviaria portuaria.
6. Orden de llegada a la Terminal de Recepción / Expedición (Can Tunis o cualquier otra que se construyese o destinase a ese cometido).

4.3 Para el caso de circulaciones en ancho métrico, no incluidas en la Orden Serie B de Circulación de ADIF, el criterio del grafiado del tren expresado en el punto 1, será equivalente a la reserva de capacidad pactada con la APB (franja horaria de operaciones), en base a criterios estratégicos y que no perjudiquen al resto de operadores ya implantados.

Artículo 5. *Tiempos de operación admisibles en Terminales ferroviarias Portuarias.*

5.1 Las Terminales ferroviarias portuarias, son para uso exclusivo de operaciones de carga y descarga.

5.2 En ese sentido, y con el criterio de optimizar la explotación ferroviaria del Puerto y minimizar los efectos derivados de los tiempos de espera, se han determinado los

cve: BOE-A-2024-2304
Verificable en https://www.boe.es

siguientes tiempos máximos de referencia de operativa de carga y descarga de composiciones ferroviarias:

	Carga/descarga contenedores		
Longitud tren (metros)	**Unidades* UTIS**	**Tiempo carga (horas)**	**Tiempo descarga (horas)**
450	35	3,0	3,0
550	40	3,4	3,4
750	60	5,0	5,0

* Valor de referencia orientativo.

	Carga/Descarga automóviles		
Longitud tren (metros)	**Unidades* (N.º Coches)**	**Tiempo carga (horas)**	**Tiempo descarga (horas)**
550	220	4,0	4,0
750	300	6,0	6,0

* Valor de referencia orientativo.

5.3 Para otras tipologías de cargas no contempladas en las tablas anteriores, se atenderá a los tiempos máximos que se pudieran establecer en base a las mejores prácticas disponibles para esa tipología de tráfico.

5.4 Los tiempos máximos contemplados se iniciarán desde que el tren es posicionado en una vía de Terminal ferroviaria Portuaria (según solicitud de la empresa cargadora/descargadora del tren), hasta que la empresa que carga y/o descarga el tren, da el tren dispuesto a la APB y a ADIF. En el caso de que el posicionamiento de la composición se efectúe fuera del horario de servicio del Operador de Terminal que haya de cargar y/o descargar la composición, el tiempo se considerará desde el inicio de su horario de servicio.

5.5 En ningún caso, ante la necesidad de ocupación de una vía, los tiempos máximos de referencia expresados en las tablas adjuntas podrán ser sobrepasados. En consecuencia, y tal y como se indica en el punto 4.1 de la presente ordenanza, ante la necesidad de posicionar una composición en una Terminal ferroviaria portuaria, será el Departamento de Operaciones de la empresa cargadora/descargadora del tren quien determinará cuál de las composiciones quedará afectada por los tiempos máximos de referencia; teniendo siempre la APB la potestad última de cambiar el criterio establecido por dicha empresa, para aquellos casos que existan causas objetivas que así lo justifiquen, con objeto de optimizar la explotación ferroviaria del Puerto.

5.6 En el caso de que no sea necesaria la ocupación de una vía por una composición ferroviaria, los tiempos máximos de referencia expresados en las tablas adjuntas si podrán ser sobrepasados.

5.7 Por lo que respecta a posibles incumplimientos con respecto a los tiempos empleados en las descargas/cargas de las diferentes composiciones ferroviarias en una Terminal ferroviaria portuaria, la APB se reserva el derecho de retirar de cualquier Terminal ferroviaria portuaria, con cargo al responsable del incumplimiento, toda aquella composición que obstaculice la normal explotación del complejo ferroviario portuario.

5.8 El operador de la Terminal Ferroviaria podrá solicitar a la APB por causas justificadas, la retirada de toda aquella composición que obstaculice la normal explotación del complejo ferroviario portuario; siendo además de aplicación lo indicado en el artículo 9 por lo que respecta a penalizaciones.

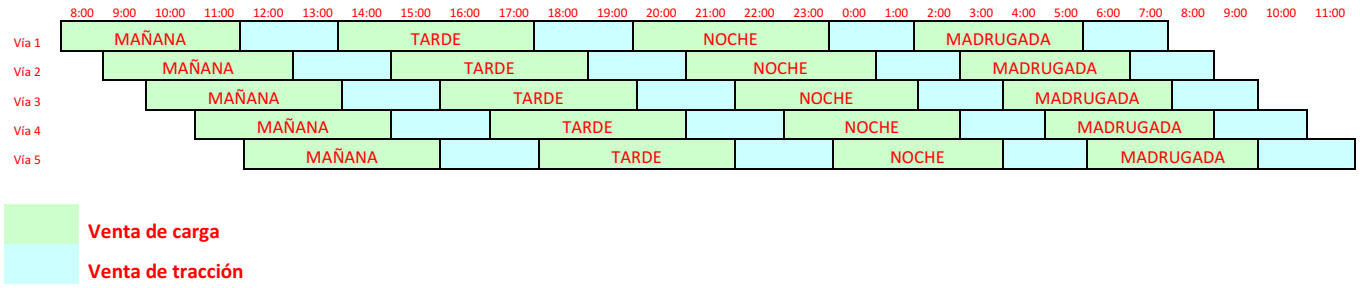
cve: BOE-A-2024-2304
Verificable en https://www.boe.es

Artículo 6. *Asignación de ventanas de carga/descarga y de horarios de circulación.*

6.1 En base a todo lo anteriormente expuesto; las ventanas de carga/descarga para tráficos ferroviarios que la APB pone a disposición de las empresas ferroviarias u otros candidatos para itinerarios que tengan origen o destino el Puerto de Barcelona son las siguientes (por vía ferroviaria portuaria de Carga/Descarga, tomando como ejemplo trenes de Autos de 550 metros de longitud que sólo tengan operativa de descarga):

– Ventana 1: Carga/descarga de mañana (inicio de horarios a las 8:00 h).
– Ventana 2: Carga/descarga de tarde (inicio de horarios a las 14:00 h).
– Ventana 3: Carga/descarga de noche (inicio de horarios a las 20:00 h).
– Ventana 4: Carga/descarga de madrugada (inicio de horarios a las 02:00 h).

6.2 Se asignarán ventanas de carga/descarga con incrementos de una hora entre vía y vía, de tal forma que durante las veinticuatro horas se estén produciendo tracciones de entrada/salida con origen/destino las terminales ferroviarias portuarias, así como también horarios de carga y descarga continuados durante esas veinticuatro horas, según se refleja en el cuadro adjunto (ejemplo para Terminal ferroviaria de cinco vías operativas para trenes de autos).



6.3 En base a las teóricas ventanas de carga y descarga antes indicadas, y como consecuencia de cada Plan de Transportes que ADIF publique hasta/desde la Terminal de Can Tunis, la APB publicará y hará conocedor a cada interesado (operadores ferroviarios y empresas cargadoras/descargadoras) del «Programa Horario de circulación de maniobras y de las ventanas de carga y descarga» asignadas.

6.4 Con objeto de optimizar los medios de tracción existentes en la zona de servicio portuaria, la APB se reserva el derecho a asignar las ventanas de carga y descarga de tal forma que se optimice la explotación del complejo ferroviario portuario; siempre con el criterio de no perjudicar los tráficos ferroviarios, respetando en todo momento como criterio fundamental los horarios de salida a la Red Ferroviaria de Interés General.

Artículo 7. *Seguimiento de circulaciones.*

7.1 Para el seguimiento de la operativa diaria de entrada y salida de trenes a las Terminales ferroviaria Portuarias, la APB desarrollará una aplicación que permita hacer seguimiento de las diferentes circulaciones que se realicen con origen/destino una Terminal ferroviaria portuaria.

7.2 Las empresas cargadora/descargadora deberán comunicar al gestor de la infraestructura el tren dispuesto de cargue a través de la citada aplicación. Dicha comunicación deberá realizarse, con objeto de no perder el grafiado de salida, antes de dos horas de su hora prevista de salida a la red general de ADIF.

Artículo 8. *Intervenciones entre Terminales ferroviarias portuarias.*

8.1 Cualquier empresa ferroviaria podrá solicitar que un tren operado por ella sea intervenido en una o varias terminales ferroviarias portuarias. La maniobra ferroviaria

cve: BOE-A-2024-2304
Verificable en https://www.boe.es

deberá ser solicitada a la APB, con indicación de que tren se ha de situar en más de una Terminal ferroviaria Portuaria; con objeto de que se cargue/descargue mercancía.

8.2 Con el propósito de coordinar, programar y agilizar las maniobras entre Terminales ferroviarias, las intervenciones ferroviarias se regirán por la siguiente operativa:

a) La intervención se deberá solicitar, por correo electrónico a la dirección que se habilite para tal fin, con un mínimo con veinticuatro horas de antelación y antes de las 11:00 h del día anterior.

b) Los datos que deberá informar el solicitante son:

– Número de grafiado de entrada de tren a intervenir.

– Datos Intervención solicitada, Terminales ferroviarias, hora de entrada/salida, vía, con número de grafiado de tren de salida del tren a intervenir.

– Datos del solicitante.

8.3 Dicha intervención deberá ser aprobada por la Terminal de destino en base a la solicitud de la Terminal de origen.

8.4 En el caso de que el solicitante no sea la empresa ferroviaria que opera el tren (traccionadora del tren por la Red de Interés General), esta deberá dar conformidad por escrito a la solicitud de la intervención.

8.5 Con objeto de coordinar la solicitud, estudiando su viabilidad; la APB dará su conformidad por escrito vía mail, siempre antes de las veinte horas del día anterior. En concreto desde la APB se tendrán en cuenta, cuando menos, las siguientes cuestiones:

a) Viabilidad de la intervención con las terminales de carga/descarga implicadas, con la empresa ferroviaria y con la Terminal de Recepción y Expedición.

b) Afectación a la programación del Plan de transportes de trenes grafiados (programados) de entrada/salida a las terminales ferroviarias del puerto de Barcelona.

c) Afectación o sobre ocupación de vías y/o maniobras en la Terminal de Recepción y Expedición.

8.6 La APB notificará y enviará a todos los interesados, la resolución a la solicitud de la intervención. Durante la intervención solicitada la APB realizará un seguimiento de la misma, con objeto que se pueda garantizar la realización de la misma.

8.7 No se podrá garantizar la realización de una intervención que no cumpla lo especificado en la presente ordenanza.

Artículo 9. *Penalizaciones.*

9.1 El incumplimiento de la presente normativa faculta a la Dirección de la APB, en caso de que se considere necesario, oídas todas las partes y siempre de forma justificada a retirar una composición de las vías de las Terminales ferroviarias de la zona de servicio del Puerto de Barcelona, o cualquier otra medida que se crea oportuna, con objeto de optimizar la explotación ferroviaria del Puerto, todo ello a cargo de la organización responsable que origine la perturbación en la operativa ferroportuaria y con el único objetivo de defender el interés general de su Zona de Servicio.

Artículo 10. *Resolución de conflictos.*

10.1 En caso de conflicto entre las partes en relación a la interpretación de cualquier punto de esta Ordenanza será la APB quien actuará como árbitro para su resolución.

cve: BOE-A-2024-2304
Verificable en https://www.boe.es