

**Área de Presidencia, Tecnologías de la  
Información y Comunicaciones y Movilidad**

**Servicio Administrativo de Movilidad**

**U.O. de Transporte Guiado**

**A N U N C I O**

**4434**

**4070**

El Pleno del Cabildo Insular de Tenerife, en sesión ordinaria celebrada el 23 de diciembre de 2014, acordó la aprobación de la modificación del Reglamento del Servicio del Metro Ligero de Tenerife, cuyo texto íntegro se transcribe a continuación:

**“Reglamento del Servicio del Metro Ligero en Tenerife.**

Normas Generales.

**Capítulo I. De las obligaciones del operador del servicio.**

Sección Primera. De las instalaciones, el material y los agentes.  
Sección Segunda. De los servicios de transporte y las incidencias.  
Sección Tercera. De la información al viajero.  
Sección Cuarta. De las reclamaciones.

**Capítulo II. De los derechos de los viajeros.**

**Capítulo III. De los deberes de los viajeros.**

Sección Primera. De los billetes o títulos de transporte.  
Sección Segunda. Del uso de las instalaciones  
Sección Tercera. De las infracciones y sanciones.

Disposiciones Adicionales.

Disposición Transitoria.

Disposiciones Finales.

Disposición Derogatoria.

**Anexo 1: Normas de circulación, semaforización y señalización viaria.**

Capítulo I. De los cruces de vehículos con la plataforma de metro ligero.

Capítulo II. De las entradas y salidas de vehículos a garajes a través de la plataforma de metro ligero.

Capítulo III. De las tipologías de entradas y salidas de vehículos a garajes a través de la plataforma de metro ligero.

Capítulo IV. De los pasos habilitados para que peatones crucen la plataforma de metro ligero.

Capítulo V. De las tipologías de los pasos habilitados para que peatones crucen la plataforma de metro ligero.

Capítulo VI. De las prohibiciones e infracciones de vehículos y peatones.

Capítulo VII. De los vehículos de emergencias.

**Anexo 2: Normas para la realización de trabajos en la plataforma del tranvía o en su zona de servidumbre.**

1.- Objeto.

2.- Alcance.

3.- Definiciones.

3.1. Vía del tranvía.

3.2. Línea aérea de contacto (LAC).

3.3. Plataforma del tranvía.

3.4.- Gálibo límite a obstáculo (GLO).

3.5. Zona de servidumbre.

3.6. Tipos de trabajos.

3.6.1. Desde el punto de vista del lugar en que se desarrollen los trabajos.

3.6.2. Desde el punto de vista del tipo de autorización.

4.- Descripción.

4.1. Responsabilidades en la ejecución de los trabajos.

4.1.1. Responsable de los trabajos de MTSA.

4.1.2. Responsable de los trabajos de la empresa.

4.2. Solicitud para ejecutar los trabajos.

4.2.1. Solicitudes de trabajo por tiempo indefinido.

4.3. Procedimiento de tratamiento de las solicitudes de trabajos.

4.3.1. Instrucción de la solicitud.

4.3.2. Trabajos que necesiten un descargo de la Línea aérea de contacto (LAC).

4.4. Señalización de los trabajos.

4.5. Medidas de seguridad.

4.5.1. Relación de trabajos en la plataforma del tranvía.

4.5.2. Trabajos en el entorno de la línea aérea de contacto (LAC)

4.6. Procedimiento para intervenciones de urgencia.

4.7 ¿Qué hacer en caso de contacto con la catenaria?

4.7.1. El conductor del vehículo o equipo de trabajo que contacte con la catenaria.

4.7.2. Las personas presentes.

4.7.3. Auxilio a los accidentados.

#### **ANEXOS DEL ANEXO 2**

Anexo 1: Solicitud de trabajos.

Anexo 2: Certificado de descargo para trabajos

Anexo 3: Nota de fin de trabajos

Anexo 4. Descargo de urgencia.

Anexo 5: Sección de plataforma con bordillo. Sección de plataforma sin bordillo. Sección de plataforma en estación.

#### **Anexo 3: Normas de habilitación para la conducción y la regulación**

Habilitación para la conducción

Habilitación para la regulación

Personal acreditado para la formación de conducción y/o regulación

Reciclaje de conductores y reguladores

#### **Normas Generales.**

**Artículo 1.-** El presente Reglamento regula la prestación del servicio de transporte de viajeros en metro ligero en el Área Metropolitana de Tenerife. El servicio se prestará inicialmente entre las ciudades de Santa Cruz de Tenerife y San Cristóbal de La Laguna.

El servicio público de transporte de metro ligero se prestará en atención a las necesidades de los usuarios, de tal modo que se atienda adecuadamente la demanda actual y las previsibles, realizando un transporte seguro, rápido, puntual y confortable.

Los preceptos de este Reglamento serán de obligado cumplimiento para los usuarios del servicio de metro ligero, para el operador, y para las administraciones competentes.

#### **Capítulo I. De las obligaciones del operador del servicio.**

**Artículo 2.-** El operador del metro ligero está obligado a cumplir y hacer cumplir a sus agentes todo lo previsto en este Reglamento.

Sin perjuicio de lo previsto en el presente Reglamento, el operador estará asimismo obligado a cumplir las obligaciones técnicas y de cualquier otra índole que contractualmente se determinen entre aquél y el Cabildo Insular de Tenerife.

### **Sección primera. De las instalaciones, el material y los agentes.**

**Artículo 3.-** Los vehículos y las instalaciones deberán cumplir expresamente las normas, vigentes en cada momento, sobre accesibilidad y uso del transporte público para personas discapacitadas y mantenerse de forma que permitan a todos los usuarios su utilización en condiciones de seguridad, comodidad, iluminación, higiene y orden.

El operador señalará en las instalaciones y vehículos la prohibición de fumar, la reserva de asientos a personas discapacitadas, mayores, mujeres embarazadas o con niños pequeños en los brazos; el espacio reservado para colocar utensilios de ayuda de las personas discapacitadas, tales como sillas, bastones, muletas y cualesquier otras que estableciere la legislación vigente.

**Artículo 4.-** Las instalaciones y vehículos serán objeto de, al menos, una limpieza diaria. Además se realizará su desinfección, desinsectación y desratización dentro de los plazos marcados para estas operaciones en las normas vigentes, y se conservarán a disposición de las autoridades competentes los oportunos certificados.

**Artículo 5.-** 1.- Cuando se realicen obras en las horas de servicio o cuando su realización obligue al depósito de materiales, maquinaria o herramientas en lugares de estancia o pasos de viajeros, se adoptarán las disposiciones necesarias para que no generen inseguridad o riesgos adicionales y que las molestias que puedan ocasionarse al público sean las menos posibles.

2.- Para realizar cualquier tipo de trabajo en la Plataforma del Tranvía, así como para construir y reedificar en la Zona de Servidumbre, para realizar en dicha zona cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y plantar o talar árboles y, en general, realizar cualquier actividad que implique algún riesgo o limitación al metro ligero, sus terrenos, instalaciones o dependencias, se requerirá la previa autorización del operador de la línea, que podrá establecer las condiciones en las que deba ser realizada la actividad de que se trate.

3.- La denegación de la autorización deberá fundamentarse en perjuicios evidentes para la seguridad o explotación comercial del metro ligero, para la seguridad de las personas que pretendan desarrollar las actividades, en las previsiones de los planes o proyectos de ampliación o variación de la línea férrea en un futuro no superior a diez años, o bien en informes técnicos que pongan de manifiesto que las obras solicitadas pudieran afectar directa o indirectamente a la estabilidad de la plataforma o explanación.

4.- El operador podrá paralizar los trabajos que se estén desarrollando y no hayan sido autorizados previamente e, incluso, aquellos que siendo autorizados no se desarrollen conforme a las condiciones planteadas en la autorización, todo ello sin perjuicio de emprender las acciones legales que estimara oportunas de cara a restituir cualquier daño que se hubiera causado.

**Artículo 6.-** Los vehículos e instalaciones de uso público dispondrán de sistemas necesarios para el debido cumplimiento de todas las especificaciones de seguridad establecidas en la normativa vigente para este tipo de transporte.

**Artículo 7.-** En las estaciones o paradas se señalará adecuadamente la zona del borde del andén a través de un cambio de textura del pavimento que constituya una franja de seguridad para los viajeros, especialmente para las personas con discapacidad visual, o por cualesquier otros medios que legal o reglamentariamente se determine.

**Artículo 8.-** 1.- En todas las estaciones o paradas se dispondrá de los medios técnicos que permitan transmitir información a los viajeros sobre los servicios planificados y a las posibles incidencias del mismo.

2.- El operador para garantizar el control, regulación, vigilancia y disciplina del tráfico del metro ligero, deberá instalar videocámaras en paradas, pasos inferiores, cambios de agujas, talleres y cocheras, vehículos y, en general, en todos aquellos lugares donde sean necesarias. Se deberá indicar claramente que la zona se encuentra vigilada por cámaras, para conocimiento del público en general.

3.- Las cámaras se usarán con estricta sujeción a la normativa vigente en cada momento en materia de protección de datos, estando el operador obligado a garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en materia de protección de datos de carácter personal y protección civil del derecho al honor, a la intimidad personal y familiar y a la propia imagen.

4.- Las cámaras utilizadas en la línea tranviaria han de garantizar la privacidad de los espacios aledaños, a cuyo efecto las cámaras deberán ser tratadas de forma que sólo recojan imágenes de la zona por la que circule el tranvía. Deberá ser certificado por un tercero, que las cámaras instaladas cumplen con estos requisitos.

5.- Las grabaciones realizadas por las cámaras serán recibidas únicamente en el Puesto Central de Control, al objeto de garantizar la adecuada explotación del servicio tranviario, y en el Puesto de Seguridad, al objeto de garantizar la seguridad de clientes, trabajadores e instalaciones.

6.- El operador garantizará la disponibilidad, confidencialidad, e integridad de las grabaciones o registros obtenidos. Las imágenes serán borradas semanalmente, salvo que como consecuencia de incidencias sea necesaria su preservación, en cuyo caso sólo se conservará el tramo o tramos de imágenes estrictamente necesario y durante el tiempo imprescindible.

**Artículo 9.-** Los inspectores o agentes de seguridad y demás personal que tenga relación con el público deberán portar una acreditación suficiente para su identificación y mantendrán, en todo momento, un trato correcto con los viajeros y atenderán con amabilidad las peticiones de ayuda e información que les fueren solicitadas.

#### **Sección segunda. De los servicios de transporte y las incidencias.**

**Artículo 10.-** Los Cuadros Horarios de servicio de transporte en las estaciones y paradas definirán para cada época del año:

- a) El intervalo de paso de vehículos en minutos cuando éste sea inferior a 10 minutos, distinguiendo los períodos del día y los días de la semana.
- b) El horario de paso por cada parada de los vehículos con intervalo teórico superior a 10 minutos en días laborables de lunes a viernes.
- c) El horario de paso por cada parada del primer y último vehículo del día en cada sentido.

La garantía de correspondencia entre líneas u otros medios de transporte se incorporará en la información de dichos cuadros.

**Artículo 11.-** Los viajeros tendrán derecho a la devolución del importe del billete de que son portadores en las siguientes circunstancias:

- a) Cuando se produzca una suspensión del servicio no planificada y notificada con 24 horas de antelación.
- b) Cuando el intervalo entre tranvías sea superior al doble del previsto en el Cuadro Horario de Servicio.

Todo ello siempre y cuando las causas que motivaron el retraso o suspensión sean atribuibles a la sociedad explotadora.

**Artículo 12.-** Para ejercer el derecho a devolución, indicado en el artículo anterior, los viajeros afectados que renuncien a seguir viaje deberán presentar un billete u otro título de transporte cuya devolución esté prevista en el Cuadro de Tarifas.

**Artículo 13.-** En las circunstancias citadas en los artículos anteriores, el viajero recibirá un billete sencillo.

Si el viajero lo desea, podrá optar por recibir en metálico el importe del viaje no finalizado, correspondiente al valor del billete de transporte del que sea portador.

La devolución deberá solicitarse en las oficinas comerciales del operador inmediatamente después de producirse la anomalía y en cualquier caso dentro de las primeras doce horas de la primera jornada laboral siguiente al incidente.

No darán derecho a devolución los títulos de transporte que permitan un número ilimitado de viajes o la libre circulación.

**Artículo 14.-** En los supuestos establecidos en el artículo 11 los agentes del metro ligero extenderán nota en la que se haga constar tal circunstancia a petición de los viajeros. Esta nota deberá solicitarse inmediatamente después de producirse la anomalía.

**Artículo 15.-** En los casos de suspensión de servicio u otras anomalías, podrán ser cerradas al público las estaciones o ser suprimidas paradas por el tiempo que sea preciso.

Cuando por suspensión temporal del servicio o por incidencias en las líneas se prevean retrasos superiores a los establecidos en el artículo 11, se informará lo antes posible, a través de todos los medios técnicos de información disponibles del motivo y de la estimación del plazo de suspensión o del retraso previsto.

**Artículo 16.-** Los viajeros que salgan de los metros ligeros tendrán preferencia de paso sobre los que deseen entrar, debiendo estos facilitar la salida.

### **Sección tercera. De la información al viajero.**

**Artículo 17.-** El horario de comienzo y finalización del servicio se expondrá en las marquesinas de todas las estaciones y paradas de la red.

**Artículo 18.-** El Cuadro de Tarifas vigente, con los precios y condiciones de utilización de los diferentes billetes y títulos de transporte, se expondrá completo de forma bien visible en todas las estaciones y paradas.

**Artículo 19.-** Cuando se autorice a un cambio de tarifas por modificación de los precios, de los tipos de billetes y títulos de transporte o de sus condiciones de utilización, se anunciará oportunamente a los usuarios.

Se informará, asimismo, de las condiciones para los canjes y devoluciones que puedan producirse como consecuencia de estos cambios y se otorgará un plazo mínimo de dos meses para efectuarlos.

**Artículo 20.-** En los lugares más visibles de las estaciones y paradas se situará la información necesaria para que el usuario pueda tener un conocimiento suficiente sobre el conjunto de la red, sus itinerarios, la correspondencia entre líneas y con los demás medios de transportes urbanos e interurbanos.

En las marquesinas de todas las estaciones y paradas se situará un Cuadro Horario de Servicio de Transporte, Cuadro de Tarifas e informaciones especiales. Cualquier modificación prevista en estos cuadros será anunciada con suficiente antelación.

**Artículo 21.-** En los casos en que en uno o varios tramos de las líneas hubiese una suspensión del servicio prevista o, como máximo, 15 minutos después de una suspensión imprevista, se informará por todos los medios disponibles al público y expondrán los oportunos avisos en todas las estaciones y paradas.

**Artículo 22.-** Toda la información a que se refieren los artículos anteriores, así como cualesquier otra que se considerase oportuno facilitar al usuario, se expresarán al menos en español y adicionalmente y siempre y cuando los medios técnicos disponibles los permitan, en inglés y alemán.

#### **Sección cuarta. De las reclamaciones.**

**Artículo 23.-** Los usuarios podrán formular por escrito sus reclamaciones en el correspondiente libro oficial que estará a su disposición en las instalaciones del operador, siempre que exhiban un billete o título de transporte válido para viajar en metro ligero y su Documento Nacional de Identidad, Tarjeta de Residencia o Pasaporte.

#### **Capítulo II. De los derechos de los viajeros.**

**Artículo 24.-** Los usuarios ostentarán los siguientes derechos:

- a) Ser informados, directamente por el operador o por el órgano del Cabildo Insular de Tenerife que tuviere atribuida la competencia, de las características de prestación del servicio de transporte del metro ligero y de sus posibles incidencias.
- b) Elegir entre los diferentes billetes de transporte que, según precios y condiciones, figuren en los Cuadros de Tarifas aprobados.
- c) Ser transportados con un billete o título de transporte válidos, junto con animales guía, con los objetos y bultos de mano que porten, siempre que éstos no supongan molestias o peligro para otros viajeros, con las limitaciones establecidas en la sección segunda, y bicicletas cuando lo permita el estado de ocupación descrito en el artículo 31 de este Reglamento, en las condiciones fijadas por los Cuadros Horarios de Servicio de Transporte en vigor.

- d) Renunciar, en caso de incidencia o suspensión del servicio a seguir viaje, y obtener otro título en iguales condiciones o la devolución del importe del mismo según se establece en los artículos 11 y 13.
- e) Ser tratado correctamente por el personal del metro ligero y atendidas con amabilidad y diligencia las peticiones de ayuda e información que soliciten del mismo.
- f) Solicitar y obtener del operador el libro de reclamaciones, en el cual puedan hacer constar libremente, cualquier reclamación sobre las características de prestación de los servicios del metro ligero.
- g) Recibir contestación del operador o del órgano competente del Cabildo Insular de Tenerife, a las reclamaciones manifestadas en el libro de reclamaciones en un plazo inferior a un mes.

**Artículo 25.-** Los viajeros del metro ligero, en caso de accidentes, tienen derecho a las indemnizaciones que correspondan, de acuerdo con los términos de la póliza de seguro que, al efecto, tendrá suscrita el operador.

El pasajero accidentado, siempre que esté en condiciones, deberá poner inmediatamente tal circunstancia en conocimiento de la autoridad del vehículo, de otro personal al servicio del operador o de un agente de la policía en su caso.

### **Capítulo III. De los deberes de los viajeros.**

#### **Sección primera. De los billetes o títulos de transporte.**

**Artículo 26.-** 1.- Son billetes y títulos de transporte en vigor los que en cada momento estén aprobados por el Cabildo Insular de Tenerife, debiendo figurar preceptivamente en el Cuadro de Tarifas.

2.- No se considerarán billetes o títulos de transporte válidos aquellos que hayan sufrido alguna alteración o manipulación, ni los que siendo personales e intransferibles, el viajero utilice sin acompañar del documento que permita su identificación.

**Artículo 27.-**1.- Todo viajero habrá de estar provisto de un billete o de un título de transporte vigente. Antes de entrar en el vehículo, deberá haber comprobado su validez y suficiencia de saldo y, si fuera el caso, de espacio para su validación. Al entrar en el vehículo y antes de iniciar su viaje, incluso en los transbordos con otros medios de transporte, deberá haber validado usando los dispositivos móviles o las máquinas automáticas instaladas para ello en el vehículo, sin lo cual el viaje carecerá de validez. Quedarán exceptuados aquellos casos que se prevean en el Cuadro de Tarifas vigentes.

Están exentos del cumplimiento de lo indicado en el párrafo anterior los viajeros menores de 5 años.

2.- Salvo en el caso de los billetes o títulos de transporte personales e intransferibles, con un único título de transporte podrá viajar más de un viajero, siempre y cuando el número de validaciones sea equivalente al número de viajeros, y éstos viajen juntos utilizando las mismas líneas y realizando el mismo trayecto, aunque se bajen en distintas paradas.

3.- Durante todo el viaje y hasta abandonar la estación o parada de destino, el viajero deberá conservar el billete o título de transporte a disposición de cualquier agente del operador de metro ligero que pudiera solicitárselo. Dicha solicitud podrá realizarse tanto en el interior de los vehículos como en las propias estaciones o paradas.



**Artículo 28.-** 1.- El viajero deberá, en el momento de su adquisición, comprobar que el billete de transporte adquirido o el título de transporte es el adecuado y, en su caso, que el cambio monetario recibido es correcto.

2.- En caso de tratarse de un billete despachado por expendedora automática, si el viajero considerase que ha habido error en el precio o en el cambio devuelto por la máquina, deberá ponerlo en conocimiento de cualquier agente del operador del metro ligero, que hará las diligencias pertinentes para la aclaración de la incidencia y actuará de acuerdo con el resultado de aquéllas. Salvo supuestos especiales, debidamente justificados, no se tendrán en cuenta las reclamaciones posteriores sobre estos extremos.

3.- Los billetes o títulos de transporte que estuvieran en mal estado por causas no imputables al viajero, serán cambiados por otro con similar validez y condiciones en las oficinas comerciales del operador. En ningún caso se bonificará o devolverá importe alguno.

**Artículo 29.-** Los viajeros que adquieran el billete de transporte después de ser informados de la existencia de alguna suspensión o incidencia en el servicio, con la antelación prevista en el artículo 11, no tendrán derecho a la devolución de su importe.

**Artículo 30.-** Los viajeros que no tengan en su poder billete o título de transporte válido, así como aquellos que no hayan validado el billete en las condiciones establecidas en este Reglamento, aunque sea por no tener suficiente saldo o espacio de validación, serán sancionados conforme a lo establecido en el presente Reglamento, mediante la correspondiente denuncia formulada por los agentes actuantes del metro ligero, que cursarán a efectos de incoación del correspondiente expediente sancionador, sin perjuicio de la posibilidad recogida en el presente Reglamento de acogerse el infractor al beneficio del pronto pago.

**Artículo 31.-** Los viajeros en todo momento, cuando se encuentren en las instalaciones y vehículos que prestan el servicio, deberán observar las siguientes conductas:

- a) Comportarse con el debido respeto con el resto de viajeros y los agentes de transporte, atendiendo a las indicaciones de éstos últimos en su consideración de agentes de la autoridad.
- b) No utilizar aparatos de reproducción de sonido que molesten al resto de viajeros.
- c) Si viaja de pie, sujetarse a las barras y elementos situados en el interior de los vehículos.
- d) Ceder los asientos reservados a personas con movilidad reducida de cualquier tipo, especialmente a discapacitados, mayores y mujeres embarazadas o con niños pequeños en los brazos o en coche.
- e) Las bicicletas sólo podrán situarse en los módulos y lugares reservados e indicados al efecto en los metros ligeros. Podrán viajar de forma simultánea un máximo de 4 bicicletas por metro ligero, 2 bicicletas por cada uno de los 2 módulos con zona reservada. En cualquier caso el viajero será responsable de la adecuada sujeción de la bicicleta para evitar molestias o daños a terceros.
- f) No usar patines en el interior de los vehículos.
- g) No entrar en los tranvías o paradas con vehículos de tracción a motor, salvo los vehículos utilizados por discapacitados.

- h) No fumar o consumir bebidas alcohólicas.
- i) No comer alimentos en el interior de los vehículos, ni tirar restos o desperdicios de cualquier tipo en vehículos o paradas.
- j) No escupir.
- k) No viajar con animales, excepto perros guía o aquellos animales domésticos y no peligrosos que se transporten en receptáculos de dimensiones reducidas y convenientemente preparados para que no ensucien ni incomoden a los demás usuarios. Se permiten los perros que acompañen al personal de seguridad. En cualquier caso el viajero será responsable de los animales que le acompañen.
- l) No transportar mercancías ni objetos que por su tamaño, cantidad, olor o cualquier otra característica moleste o dificulte el tránsito por los vehículos al resto de viajeros. En cualquier caso el viajero será responsable de la mercancía u objetos transportados.
- m) No portar armas, salvo por miembros de las fuerzas y cuerpos de seguridad que viajen en servicio, ni transportar mercancías u objetos peligrosos que pudieran comprometer la seguridad del resto de viajeros.
- n) No realizar acciones que puedan suponer daños al material necesario para la prestación del servicio, tales como despegar las etiquetas de información, realizar pintadas o ralladuras, etcétera.

#### **Sección segunda. De las infracciones y sanciones**

**Artículo 32.-** Constituyen infracciones todas aquellas conductas incluidas en este Reglamento y en la normativa sectorial vigente en cada momento.

El baremo sancionador que se aplicará será el siguiente:

Concepto	Cuantía de la Sanción
Obstaculizar, forzar o manipular los mecanismos de apertura o cierre de las puertas de los coches del tren o de las sean de uso exclusivo del personal de la empresa ferroviaria.	400 €
Usar, sin causa justificada, cualquiera de los mecanismos de parada de los trenes, de seguridad o de socorro.	400 €
Acceder al tren o abandonar éste fuera de las paradas establecidas o estando éste en movimiento.	400 €
Entrar en las cabinas de conducción de los trenes, locomotoras u otros lugares en los que se encuentre el material de tracción, o acceder a instalaciones reservadas para el uso exclusivo de las personas autorizadas.	400 €
Fumar en lugares distintos de los habilitados a tal fin en los coches y locales.	400 €
Viajar sin título de transporte o con título que resulte insuficiente en función de las características del viaje y condiciones generales de contratación establecidas que sean de aplicación, así como el uso indebido del título que posea.	400 €
Realizar acciones que impliquen peligro para la integridad física de los demás usuarios.	400 €
Realizar acciones que puedan implicar deterioro del material de los vehículos o de las estaciones.	400 €
Viajar en lugares distintos de los habilitados para los usuarios.	400 €
Negativa u obstrucción a la actuación de los servicios de Inspección.	400 €

**Artículo 33.-** 1.- Los órganos administrativos competentes realizarán, en la forma que resulte más adecuada, la inspección del servicio, con el fin de garantizar tanto la seguridad y la eficacia en su realización como el cumplimiento por los concesionarios y los usuarios de las normas que les afecten y las obligaciones que les correspondan. En el ejercicio de dichas funciones contarán con la colaboración del operador del metro ligero.

2.- Los empleados del operador del metro ligero que realicen labores de fiscalización tendrán, en el ejercicio de sus funciones, la consideración de agentes de la autoridad.

**Artículo 34.-** Las infracciones cuyo baremo sancionador no se refleja en el artículo 32 serán sancionadas con la sanción prevista en la normativa sectorial que se mantenga vigente en cada momento.

**Artículo 35.-** El órgano competente para incoar y resolver los procedimientos sancionadores previstos en este Reglamento será el que tenga atribuidas tales funciones en el Cabildo Insular de Tenerife. El procedimiento se iniciará siempre de oficio, bien por propia iniciativa o como consecuencia de denuncia.

Si los infractores abonan la denuncia formulada en el plazo de 5 días hábiles, a contar desde el día siguiente al de la denuncia, la cuantía de la sanción quedará reducida a 40 euros, respecto a las infracciones recogidas en el artículo 32. Esta medida sólo será aplicada en el caso de que el infractor no haya sido denunciado durante los 12 meses inmediatamente anteriores. No obstante, el infractor podrá presentar las alegaciones que estime oportunas en el momento de abonar la denuncia y, en caso de prosperar, la cantidad abonada le será devuelta de forma íntegra. Si el infractor no presenta alegaciones en el momento de abonar la denuncia, o presentando las mismas éstas no fueran aceptadas como justificativas del hecho denunciado, el procedimiento se dará por finalizado sin la devolución de la cantidad abonada con el ingreso de la cuantía de la multa reducida por parte del infractor, suponiendo únicamente la renuncia a presentar alegaciones y la terminación del procedimiento sin necesidad de que recaiga resolución expresa y sin perjuicio de su derecho a interponer los recursos que procedan ante otras instancias.

**Artículo 36.-** La imposición de la sanción que corresponda será independiente de la obligación de indemnizar los daños y perjuicios causados.

En relación con la ejecución de las sanciones serán de aplicación las reglas generales contenidas en la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y demás legislación aplicable en los supuestos de ejecuciones forzosas.

**Artículo 37.-** La posibilidad de sancionar las conductas a las que se refiere este Reglamento prescribirá en los plazos y en las formas fijados en la normativa sectorial vigente en cada momento.

**Artículo 38.-** Los empleados del operador del metro ligero que en el ejercicio de sus funciones observen conductas que puedan ser constitutivas de falta o delito, habrán de actuar conforme a los procedimientos establecidos en cada caso para garantizar la seguridad del resto de viajeros y de ellos mismos. Asimismo, han de cumplimentar un informe detallado recogiendo los hechos objetivos que se hayan producido y firmando dicho informe, que podrá servir de prueba si fuera necesario ante las autoridades competentes.

#### **Disposición adicional.**

**Primera.-** Los infractores que tengan pendiente de abonar sanciones firmes resultantes de denuncias de los agentes del metro ligero, no tendrán derecho a obtener ningún tipo de beneficio derivado de la política de bonificación en materia de transportes del Cabildo Insular de Tenerife, en lo que se refiere a títulos concedidos en razón de cualidades personales, como por ejemplo, estudiantes, familia numerosa, tercera edad, discapacitados, etc.

Asimismo no podrán obtener ningún tipo de tarjeta de transporte, ni proceder al visado de las mismas, ni concesión administrativa relacionada con el sector del transporte regular de viajeros, así como subvenciones para el fomento de actividades de transporte, hasta tanto hayan cumplido con sus obligaciones financieras con el metro ligero.

**Segunda.-** Forman parte íntegra de este Reglamento, los anexos siguientes:

- I.- Normas de circulación, semaforización y señalización viaria.
- II.- Normas para la realización de trabajos en la plataforma del tranvía o en su zona de servidumbre.
- III.- Normas de habilitación y reciclaje de conductores y reguladores.

**Disposición transitoria.**

Hasta tanto los operadores TITSA y La Esperanza no tengan aprobado su propio reglamento del servicio, será de aplicación lo establecido en el presente Reglamento en lo que se refiere al régimen sancionador, hechos infractores, cuantía de las sanciones y procedimiento.

**Disposiciones finales.**

**Primera.-** Por la Comisión de Gobierno del Cabildo Insular de Tenerife, o por el órgano que en su caso tuviese atribuidas las competencias en la materia, se dictarán las disposiciones necesarias para el desarrollo y ejecución de este Reglamento.

**Segunda.-** El presente Reglamento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia.

**Disposición derogatoria.**

Queda derogado el Reglamento del Servicio de Transporte de Viajeros en Metro Ligerero aprobado por el Pleno el Excelentísimo Cabildo Insular de Tenerife, en sesión ordinaria celebrada el 26 de febrero de 2010 (B.O.P. nº 120, de 17 de junio de 2010) y cuantas disposiciones de igual o menor rango dictadas por el Excelentísimo Cabildo Insular de Tenerife se opongan a lo dispuesto en la presente norma.

**Anexo 1: Normas de circulación, semaforización y señalización viaria.**

**Artículo 1.-** Las siguientes normas se establecen para definir la circulación, semaforización y señalización, tanto vertical como horizontal, aplicable en todas las líneas de metro ligero que se construyan y operen en Tenerife.

En la circulación, semaforización y señalización viaria será de aplicación el Reglamento General de la Circulación. También serán de aplicación las disposiciones contenidas en el presente Reglamento, que complementa la norma mencionada, en aquellos aspectos referidos al funcionamiento de los metros ligeros que no se encuentran regulados suficientemente.

Las normas de circulación serán de aplicación para la conducción de tranvías y vehículos auxiliares en las líneas al servicio de la explotación tranviaria.

La semaforización y la señalización será la mínima imprescindible para la correcta indicación a los usuarios en todos los cruces de la plataforma tranviaria con vehículos y peatones.

**Artículo 2.-** Corresponde al operador del metro ligero fijar las velocidades en cada tramo de la plataforma tranviaria. Las velocidades se fijarán y, llegado el caso, se revisarán teniendo en cuenta las características específicas de cada tramo. El operador tendrá en cuenta criterios que garanticen el confort de los pasajeros y la seguridad. En zonas urbanas la velocidad no superará los 50 km/h.

**Artículo 3.-** corresponde al operador del metro ligero fijar las medidas de seguridad que deben adoptarse ante accidentes o situaciones de emergencia. Dichas medidas estarán adaptadas a la normativa vigente en cada momento y, si fuera necesario, serán coordinadas con la autoridad competente.

**Artículo 4.-** El conductor debe concentrar toda su atención sobre la vía, la circulación de otros vehículos, el movimiento de peatones y el estado de las señales y semáforos de circulación.

El conductor debe respetar toda la señalización prevista en la explotación del metro ligero (señalización de tensión en la catenaria, señalización del límite de velocidad, señalización luminosa para cruces, señalización ferroviaria, etc.).

**Artículo 5.-** El uso de señales sonoras será el determinado por el operador de metro ligero en cada momento, al objeto de garantizar la seguridad en la circulación. No obstante, el conductor ha de emplear las señales sonoras del tranvía cuando observe la necesidad de prevenir a conductores o peatones.

**Artículo 6.-** Circulación comercial de tranvías en modo de Unidades Múltiples:

La conducción comercial de tranvías acoplados en modo de unidades múltiples debe realizarse respetando el conjunto de normas definidas en este Reglamento, especialmente las relacionadas con la restricción de velocidad.

En las paradas, dada la mayor longitud de la unidad múltiple frente a la unidad simple, los conductores han de parar en los puntos indicados, aunque ello suponga ocupar los pasos habilitados al cruce de peatones por la plataforma tranviaria.

La circulación comercial con unidades múltiples se realizará con las puertas simples de ambas cabinas fuera de servicio. Estas puertas serán señalizadas indicando la prohibición de usarlas e informando de la necesidad de utilizar otra distinta.

La posición de las unidades múltiples en las paradas provoca que todas las puertas que se posicionan sobre las rampas tengan un escalón. Estas puertas serán señalizadas indicando al cliente la necesidad de bajar del tranvía con precaución.

La posición de las unidades múltiples en las paradas provoca que el enganche entre ambas unidades quede en mitad de la estación. A pesar de que este Reglamento ya define las características de los pasos habilitados para que los peatones crucen la plataforma tranviaria, la circulación comercial con unidades múltiples se realizará señalizando a los clientes la prohibición y el peligro de cruzar por el enganche entre ambas unidades.

**Artículo 7-** Tanto la semaforización como la señalización de la plataforma garantizarán la prioridad de paso del metro ligero ante el resto de usuarios, vehículos y peatones.

En cualquier caso, incluso cuando no exista semaforización o señalización alguna, el metro ligero tendrá prioridad de paso en consonancia con lo establecido en el Reglamento General de la Circulación.

#### **Capítulo I. De los cruces de vehículos con la plataforma de metro ligero.**

**Artículo 8.-** Todos los cruces de vehículos con la plataforma destinada al metro ligero, excepto las salidas de garajes con suficiente visibilidad, han de estar semaforizados de forma que, con suficiente antelación al paso del metro ligero, los semáforos bloqueen el paso al resto de vehículos.

En cada cruce habrá tantos semáforos como carriles destinados a vehículos. Las indicaciones de los semáforos serán complementadas con señalización vertical y horizontal.

**Artículo 9.-** En el caso específico de los cruces por glorietas, los semáforos que regulan el paso de vehículos permanecerán en ámbar intermitente para advertir a los conductores la necesidad de extremar la precaución y, en su caso, ceder el paso al metro ligero.

Al paso de los vehículos de metro ligero, los semáforos de las glorietas se pondrán en rojo con la necesaria antelación. En ningún caso estos semáforos estarán verdes para los vehículos.

En las glorietas existirá, como mínimo, la siguiente distribución de semáforos:

Un semáforo en cada margen de la calzada de la glorieta (salvo que se trate de una glorieta de un solo carril, en cuyo caso será suficiente con 1 semáforo en un margen), ubicados a la altura del cruce de la calzada con la plataforma tranviaria (posiciones S1, S2, S3 y S4).

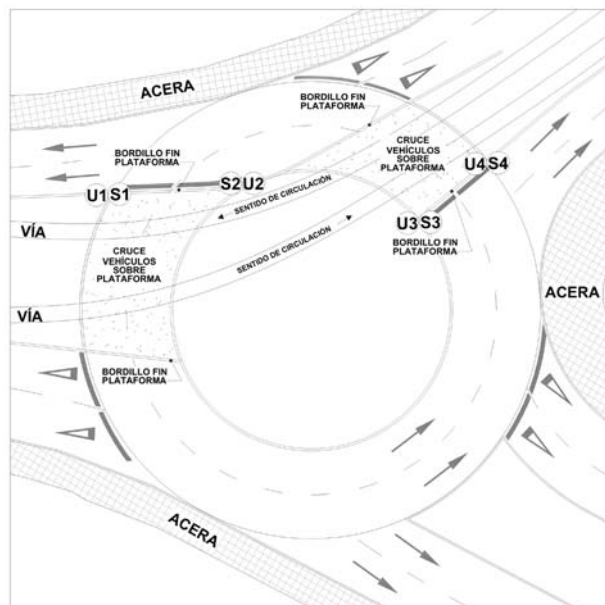
Los semáforos situados en las posiciones S1, S2, S3 y S4 están destinados a los vehículos que ya se encuentran circulando dentro de la glorieta, y por tanto sólo éstos estarán sometidos a su cumplimiento. Los vehículos que se vayan a incorporar a la misma no están afectados por los semáforos situados en las mencionadas posiciones S1, S2, S3 y S4, pero sí lo estarán por la señalización horizontal y vertical situada a la entrada o por otros semáforos que eventualmente allí se sitúen, de modo que para su incorporación actuarán de igual modo que en cualquier glorieta, cediendo el paso a los vehículos que se encuentran en su interior.

Señalización horizontal y vertical.

Señalización vertical y horizontal.

La señalización vertical y horizontal de las glorietas recogerá lo detallado en los artículos 10, 11 (posiciones U1, U2, U3 y U4), 12, 13, 14 y 15 de este Reglamento. No será de aplicación para las glorietas el artículo 16 de este Reglamento.

El resto de señalización, tanto vertical como horizontal, será idéntica a la empleada en una glorieta de funcionamiento normal, con la excepción de no ser necesaria la colocación de la señal de intersección de sentido giratorio obligatorio.



CRUCE DE PLATAFORMA GLORIETA

**Artículo 10.-** Todos los cruces de vehículos con la plataforma del metro ligero contarán con la señalización vertical y horizontal necesaria para que, incluso sin semáforos, los usuarios estén correctamente informados y el cruce sea seguro.

**Artículo 11.-** Por cada semáforo existirá una señal vertical de advertencia de peligro por cruce de tranvía, según el catálogo oficial de señales de circulación. Cada una de estas señales estará reforzada con el texto "Prioridad Tranvía".

Estas mismas señales existirán también en aquellos cruces no semaforizados, como es el caso de las salidas de garajes con suficiente visibilidad, habiendo como mínimo una para cada sentido de circulación.

**Artículo 12.-** Por cada señal de las descritas en el Artículo 11, existirá una señal de restricción de paso por limitación de altura, según el catálogo oficial de señales de circulación.

Esta última señal se colocará por norma general por encima de la de advertencia de peligro por cruce de tranvía. También podrá colocarse en otros puntos de la calle, en torno a la plataforma tranviaria, siempre con el objeto de evitar el paso de los vehículos cuya altura máxima, incluida la carga, supere la indicada y pueda contactar con la catenaria o con los cables sustentadores de la misma.

**Artículo 13.-** En todos los cruces, para evitar la entrada accidental de vehículos en la plataforma del metro ligero, especialmente durante las horas nocturnas o de baja visibilidad, se colocarán hitos que indiquen el borde de la calzada a los conductores.



Estos hitos han de ser flexibles para que se rompan con facilidad, por ejemplo, ante una posible colisión entre el metro ligero y un vehículo.

**Artículo 14.-** Todos los cruces de vehículos con la plataforma de metro ligero tendrán una cuadrícula de líneas amarillas entrecruzadas para recordar a los conductores la prohibición de penetrar con su vehículo en el cruce si la situación de la circulación es tal que, previsiblemente, pueda quedar detenido de forma que impida u obstruya la circulación del metro ligero.

**Artículo 15.-** Todos los cruces de vehículos con la plataforma de metro ligero tendrán una línea transversal continua, línea de detención, dispuesta a lo ancho de los distintos carriles para que ningún vehículo la franquee en cumplimiento de la obligación impuesta por los semáforos o por la señalización vertical u horizontal.

#### **Capítulo II. De las entradas y salidas de vehículos a garajes a través de la plataforma de metro ligero.**

**Artículo 16.-** Cuando los vehículos que salgan de un garaje tengan suficiente visibilidad la señalización será la reflejada en los artículos 11 -aunque no exista semáforo-, 12, 13, 14 y 15 de este Reglamento.

Cuando los vehículos que salgan de un garaje no tengan suficiente visibilidad, a la señalización establecida en el párrafo anterior se le añadirá un semáforo que, con suficiente antelación al paso del metro ligero, bloquee la salida a los vehículos.

#### **Capítulo III. De las tipologías de entradas y salidas de vehículos a garajes a través de la plataforma de metro ligero.**

Caso A:

- Plataforma tranviaria en un margen de la calle.
- Cruce de plataforma hacia garaje en edificio, con visibilidad.

El caso A contempla la ubicación de la plataforma tranviaria en un margen de la calle, estando la calzada para vehículos en el otro margen. Se contempla en este caso la existencia de un garaje de vehículos situado en el edificio ubicado en el mismo margen de la calle que la plataforma. Esta circunstancia obliga al cruce sobre la plataforma tranviaria de los vehículos usuarios del garaje.

Este supuesto se refiere a aquellas situaciones en las que exista la suficiente visibilidad desde la salida del garaje como para que el conductor del vehículo pueda observar la presencia o llegada próxima de vehículos tranviarios en cualquiera de los dos sentidos sin necesidad de situar su vehículo sobre la plataforma tranviaria, lo cual significa que podrá, por sí mismo y bajo su responsabilidad, cruzar la misma para acceder del garaje a la calzada y viceversa. Para ello, será responsable de observar a ambos lados de la plataforma para cerciorarse de poder cruzarla en condiciones de seguridad.

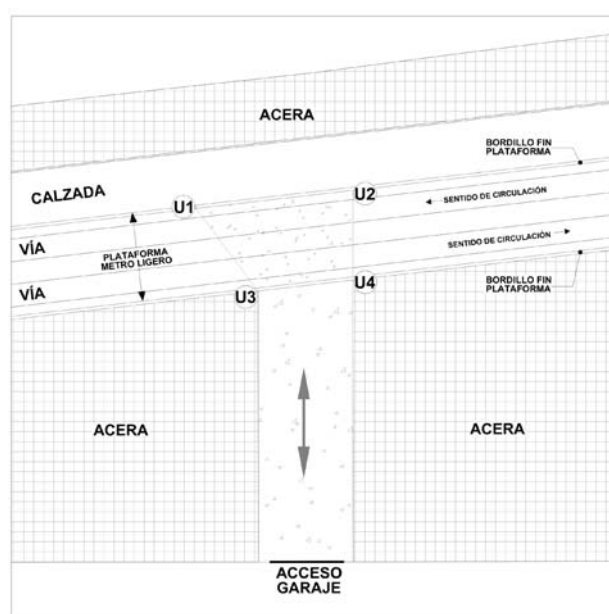
En consecuencia, no existirá semaforización instalada en este caso.

Señalización vertical y horizontal.

La señalización característica en este caso consistirá en lo siguiente:

Señalización Vertical.

Señales de advertencia de peligro por cruce de tranvía, según el catálogo oficial de señales de circulación, ubicadas en las posiciones U1 o U2 y U3 o U4, o bien en otro lugar bien visible.



CASO A: PLATAFORMA TRANVIARIA EN UN MARGEN DE LA CALLE.  
CRUCE DE LA PLATAFORMA HACIA GARAJE EN EDIFICIO, CON VISIBILIDAD

Caso B:

- Plataforma tranviaria en un margen de la calle.
- Cruce de plataforma hacia un garaje en edificio, sin visibilidad.

El caso B contempla la ubicación de la plataforma tranviaria en un margen de la calle, estando la calzada para vehículos en el otro margen. Se contempla en este caso la existencia de un garaje de vehículos situado en el edificio ubicado en el mismo margen de la calle que la plataforma. Esta circunstancia obliga al cruce sobre la plataforma tranviaria de los vehículos usuarios del garaje.

Este supuesto se refiere a aquellas situaciones en las que no exista la suficiente visibilidad desde la salida del garaje como para que el conductor del vehículo pueda observar la presencia o llegada próxima de vehículos tranviarios en cualquiera de los dos sentidos sin necesidad de situar su vehículo sobre la plataforma tranviaria, lo cual significa que no podrá, por sí mismo, cruzar la misma para acceder del garaje a la calzada y/o viceversa.

En este caso se instalará la semaforización necesaria que permita la salida y/o entrada del vehículo usuario del garaje en compatibilidad con el tránsito de los vehículos tranviarios en condiciones de seguridad.

La semaforización instalada para las entradas y/o salidas de vehículos al garaje incluirá los siguientes elementos, según los dos supuestos siguientes:

Supuesto 1: No existe visibilidad a la salida del vehículo del garaje.

Un Semáforo junto a la salida del garaje (posición S1), que permita su visibilidad desde la salida del garaje sin necesidad de que el vehículo invada la plataforma tranviaria.

El funcionamiento del sistema consistirá en lo siguiente:

El vehículo actuará de igual modo que con los semáforos situados en la calzada:

A.- El semáforo indica rojo: El vehículo no podrá salir del garaje.

B.- El semáforo indica verde: El vehículo podrá salir del garaje, cruzar la plataforma e incorporarse a la calzada.

Supuesto 2: No existe visibilidad a la entrada del vehículo al garaje.

Un Semáforo junto a la entrada del garaje (posición S1) o bien en el exterior de la plataforma junto a la calzada si es más conveniente, que permita su visibilidad sin necesidad de que el vehículo invada la plataforma tranviaria.

El vehículo actuará de igual modo que con los semáforos situados en la calzada:

A.- El semáforo indica rojo: El vehículo no podrá entrar al garaje.

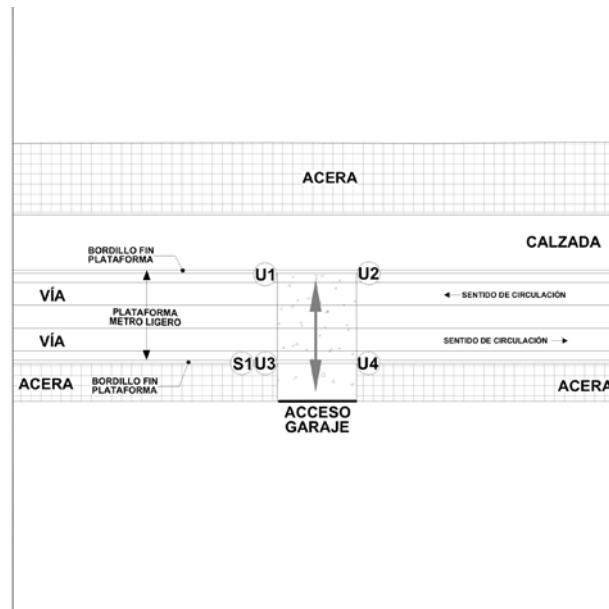
B.- El semáforo indica verde: El vehículo podrá cruzar la plataforma y entrar al garaje.

Señalización vertical y horizontal.

La señalización característica en este caso consistirá en lo siguiente:

Señalización Vertical.

Señales de advertencia de peligro por cruce de tranvía, según el catálogo oficial de señales de circulación, ubicadas en las posiciones U1 o U2 y U3 o U4, o bien en otro lugar bien visible.



CASO B: PLATAFORMA TRANVIARIA EN UN MARGEN DE LA CALLE.  
CRUCE DE PLATAFORMA HACIA GARAJE EN EDIFICIO, SIN VISIBILIDAD

#### Caso C:

- Plataforma tranviaria en zona peatonal.
- Tránsito sobre plataforma para acceder del garaje a la calzada y viceversa.

El caso C contempla la ubicación de un garaje en edificio cuyo único modo de acceder a la calzada es el de transitar un pequeño tramo sobre la plataforma tranviaria, teniendo visibilidad suficiente para confirmar que no se someterá a una situación de riesgo por hacerlo. Para ello, el vehículo usuario del garaje deberá, previamente a transitar sobre la misma, situarse en una zona determinada que no le obligue a invadir la plataforma tranviaria y que le proporcione la suficiente visibilidad que le permita advertir la presencia o próxima llegada de vehículos tranviarios en ambos sentidos. Esto significa que podrá, por sí mismo y bajo su responsabilidad, cruzar la misma para acceder del garaje a la calzada y viceversa. Para ello, será responsable de observar a ambos lados de la plataforma para cerciorarse de poder cruzarla en condiciones de seguridad.

La plataforma tranviaria estará situada al mismo nivel que la acera y estará pavimentada con material rígido, lo cual permitirá a los vehículos transitar sobre ella. Existirá asimismo una delimitación visual del borde de plataforma en ambos márgenes que permita conocer el espacio ocupado por los vehículos tranviarios, y que por tanto no debe sobrepasarse salvo para efectuar estrictamente el tránsito, dado que ello supone una situación de riesgo. Dicha delimitación visual consistirá en un pavimento de distinta forma o distinto color, o cualquier otro elemento que cumpla con ese requisito.

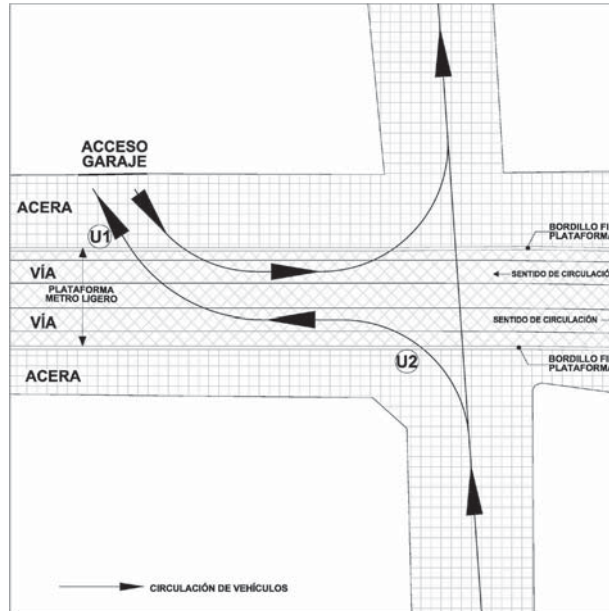
En consecuencia, no existirá semaforización instalada en este caso.

Señalización vertical y horizontal

La señalización característica en este caso consistirá en lo siguiente:

Señalización Vertical.

Señales de advertencia de peligro por cruce de tranvía, según el catálogo oficial de señales de circulación, ubicadas en las posiciones U1 y U2, o bien en otro lugar bien visible.



CASO C: PLATAFORMA TRANVIARIA EN ZONA PEATONAL.

TRÁNSITO SOBRE PLATAFORMA PARA ACCEDER DEL GARAJE A LA CALZADA Y VICEVERSA

#### Capítulo IV. De los pasos habilitados para que peatones crucen la plataforma de metro ligero.

**Artículo 17.-** Los pasos habilitados para que los peatones crucen la plataforma del metro ligero no darán prioridad de paso al peatón ante el metro ligero. Al contrario, estarán señalizados tal y como describen estas normas de forma que la prioridad sea del metro ligero.

Incluso en aquellas situaciones en que el peatón cruce la calzada con prioridad de paso ante los vehículos, cuando llegue a la plataforma del metro ligero pierde la prioridad de paso ante el tranvía.

**Artículo 18.-** Tal y como plantea el Artículo 7 de este Anexo 1, tanto la semaforización como la señalización garantizarán la prioridad de paso del metro ligero ante el resto de usuarios, incluyendo a los peatones.

Cuando un paso habilitado para que los peatones crucen la plataforma de metro ligero esté semaforizado, con suficiente antelación al paso del metro ligero, los semáforos bloquearán el paso a los peatones.

Todos los pasos habilitados para que los peatones crucen la plataforma de metro ligero estarán señalizados vertical y horizontalmente para recordar a los peatones la necesidad de ceder el paso antes de cruzar.

**Artículo 19.-** En cada paso habilitado al cruce para peatones existirá una señal vertical de advertencia de peligro por cruce de tranvía según el catálogo oficial de señales de circulación. Cada una de estas señales estará reforzada con el texto "Prioridad Tranvía".

Se colocará una señal en cada sentido del cruce.

**Artículo 20.-** En cada paso habilitado al cruce para peatones existirá una señal horizontal de advertencia de peligro por cruce de tranvía. Esta señal estará compuesta por un tranvía y dos flechas situadas delante y detrás del tranvía, una apuntando a cada sentido.

Esta señal se colocará en el eje de cada una de las vías del metro ligero y servirá para recordar a los peatones la necesidad de mirar a ambos lados antes de cruzar porque el tranvía circula en ambos sentidos, incluso por la misma vía.



**Artículo 21. a)** En cada paso habilitado al cruce para peatones existirá una marca horizontal blanca, discontinua y transversal al peatón por cada sentido de cruce.

Esta marca indicará a los peatones el comienzo de la plataforma reservada al metro ligero. Cuando crucen esta marca, los peatones estarán seguros que no circula el metro ligero cerca de ellos y que disponen del tiempo necesario para atravesar toda la plataforma.

**b)** En cada paso habilitado al cruce para peatones existirán marcas horizontales blancas, discontinuas y longitudinales al sentido de la marcha del peatón.

Estas marcas servirán para delimitar el espacio de la plataforma que ha sido habilitado a los peatones y para guiar a los peatones que, en ningún caso, deberán sobrepasarlas y entrar en la zona de la plataforma reservada al metro ligero.

**Artículo 22.-** Todos los pasos habilitados al cruce para peatones tendrán una cuadrícula de líneas rojas entrecruzadas para indicar a los peatones el lugar exacto por el que se ha de cruzar la plataforma del tranvía.

La cuadrícula roja estará limitada por las marcas blancas descritas en el artículo 21.

**Capítulo V. De las tipologías de los pasos habilitados para que peatones crucen la plataforma de metro ligero.**

**Artículo 23.-** Se define zona de guarda al espacio situado entre la plataforma de metro ligero y la calzada de vehículos que permite al peatón parar y observar si puede cruzar con seguridad.

**Artículo 24.-** Los pasos habilitados para que los peatones crucen la plataforma de metro ligero deberán adaptarse a alguno de los casos descritos a continuación:

Caso A:

- Plataforma tranviaria en zona peatonal.

El caso A contempla la ubicación de la plataforma tranviaria en una zona peatonal amplia en la que, o bien no existe calzada para vehículos, o bien ésta se encuentra suficientemente alejada de la plataforma y con espacios peatonales amplios entre ambos, de modo que el tránsito de peatones se desarrolla habitualmente tanto sobre la acera como sobre la plataforma tranviaria, haciéndolo en éste último caso solamente para cruzarla.

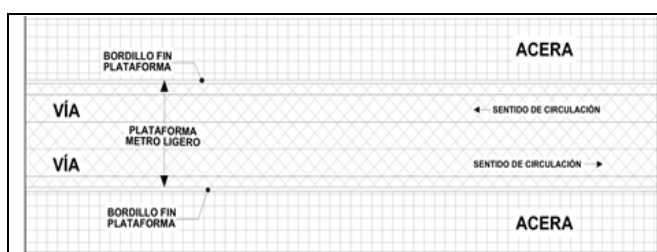
El tránsito de peatones para esta zona se realizará de la siguiente manera:

La plataforma tranviaria estará situada al mismo nivel que la acera y estará pavimentada con material rígido, lo cual permitirá a los peatones caminar sobre ella. Sobre dicha plataforma no existirán pasos habilitados a peatones señalizados, pero sí una delimitación visual del borde de plataforma en ambos márgenes que permita conocer el espacio ocupado por los vehículos tranviarios, y que por tanto no debe sobrepasarse, dado que ello supone una situación de riesgo. Dicha delimitación visual consistirá, como mínimo, en un pavimento de distinta forma o distinto color, o cualquier otro elemento que cumpla con ese requisito.

Como consecuencia de lo anterior, el tránsito de peatones en estos tramos discurrirá sobre la acera y en ningún momento sobre la plataforma tranviaria salvo para cruzar la misma, lo cual podrá realizarse en cualquier punto y de manera perpendicular a ésta. No existirá por tanto regulación semafórica de cruce de plataforma en estos tramos, siendo el peatón responsable de observar a ambos lados de la plataforma para cerciorarse de poder cruzarla en condiciones de seguridad.

Señalización vertical y horizontal.

Dado que no hay pasos habilitados a peatones en lugares concretos y que el cruce de la plataforma tranviaria se puede efectuar en cualquier punto de la misma, no existirá señalización vertical ni horizontal, sin perjuicio de lo establecido en los párrafos anteriores relativos a la delimitación visual.



CASO A: PLATAFORMA TRANVIARIA EN ZONA PEATONAL

## Caso B:

- Plataforma tranviaria en un margen de la calle.
- Paso habilitado a peatones sin zona de guarda.

El caso B contempla la ubicación de la plataforma tranviaria en un margen de la calle, estando la calzada para vehículos en el otro margen. El paso habilitado a peatones en este caso no incluirá una zona de guarda entre la plataforma tranviaria y la calzada, de modo que el peatón deberá cruzar de una sola vez ambos tramos para no encontrarse en situación de peligro dado que no existe un espacio de refugio.

El funcionamiento del sistema consistirá en lo expuesto a continuación, según los dos supuestos siguientes:

## Supuesto 1: Con regulación semafórica.

En caso de existir regulación semafórica para el cruce de peatones, junto a los pasos habilitados a peatones se incluirán los siguientes elementos:

Un Semáforo para peatones en cada margen de la plataforma tranviaria (posiciones S1 y S2).

El peatón, a la hora de cruzar la calle de acera a acera deberá observar el semáforo situado en la acera contraria:

- El semáforo de peatones indica rojo para peatones: El peatón no podrá cruzar ni la calzada ni la plataforma tranviaria.
- El semáforo de peatones indica verde para peatones: El peatón podrá cruzar tanto la calzada como la plataforma tranviaria.

## Supuesto 2: Sin regulación semafórica.

El peatón cruzará de una sola vez tanto la calzada como la plataforma tranviaria, la primera haciendo uso de la prioridad de dicho paso sobre los vehículos, y la segunda siendo responsable de observar a ambos lados de la plataforma para cerciorarse de poder cruzarla en condiciones de seguridad.



### Señalización vertical y horizontal.

La señalización característica para el paso habilitado a peatones, en este caso consistirá en lo siguiente:

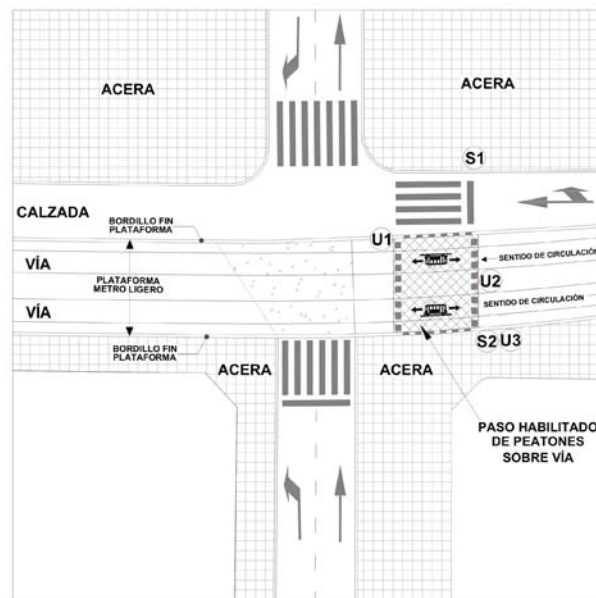
#### Señalización Vertical.

Señales tipo de advertencia de peligro por cruce de tranvía, según el catálogo oficial de señales de circulación, ubicadas en las posiciones U1 o U2 y U3 o U2. , o bien en otro lugar bien visible.

#### Señalización Horizontal.

Marca horizontal blanca, discontinua y transversal. Marca horizontal blanca, discontinua y longitudinal.

Señal horizontal de advertencia de peligro por cruce de tranvía en cada vía



CASO B: PLATAFORMA TRANVIARIA EN UN MARGEN DE LA CALLE.  
PASO HABILITADO A PEATONES SIN ZONA DE GUARDA

#### Caso C:

- Plataforma tranviaria en un margen de la calle.
- Paso habilitado a peatones con una zona de guarda.

El caso C contempla la ubicación de la plataforma tranviaria en un margen de la calle, estando la calzada para vehículos en el otro margen. El paso habilitado a peatones en este caso sí incluirá una zona de guarda entre la calzada y el borde adyacente de la plataforma tranviaria, de modo que el peatón podrá cruzar primero un tramo y luego el otro haciendo uso de la zona de guarda, proporcionándole así un espacio de refugio ante el paso de los vehículos por la calzada y de vehículos tranviarios por la plataforma. El peatón tendrá así la posibilidad de detenerse en la zona de guarda y esperar a que se den las condiciones adecuadas para cruzar el otro tramo.

En caso de existir regulación semafórica para el cruce de peatones, junto a los pasos habilitados a peatones se incluirán los siguientes elementos:

Un Semáforo en cada margen de la calzada (posiciones S1 y S2).

El funcionamiento del sistema consistirá en lo expuesto a continuación, según los dos supuestos siguientes:

Supuesto 1: El peatón cruza primero la calzada y luego la plataforma tranviaria.

El peatón, a la hora de cruzar la calzada, deberá observar el semáforo situado entre la misma y la plataforma tranviaria, y actuará de igual en las mismas condiciones que cualquier cruce de calzada semaforizado para peatones, hasta alcanzar la zona de guarda. A continuación, cruzará la plataforma tranviaria, siendo responsable de observar a ambos lados de la plataforma para cerciorarse de poder cruzarla en condiciones de seguridad.

En caso de no existir regulación semafórica, el peatón deberá cruzar el paso de peatones sobre la calzada hasta alcanzar la zona de guarda haciendo uso de la prioridad de dicho paso sobre los vehículos, y a continuación cruzará la plataforma tranviaria en las mismas condiciones según lo expuesto en el párrafo anterior.

Supuesto 2: El peatón cruza primero la plataforma tranviaria y luego la calzada.

El peatón cruzará en primera instancia la plataforma tranviaria, siendo responsable de observar a ambos lados de la plataforma para cerciorarse de poder cruzarla en condiciones de seguridad, hasta alcanzar la zona de guarda. A continuación, deberá observar el semáforo situado en el margen opuesto de la calzada al que se encuentra, y actuará de igual en las mismas condiciones que cualquier cruce de calzada semaforizado para peatones.

En caso de no existir regulación semafórica, el peatón deberá cruzar la plataforma tranviaria en las mismas según lo expuesto en el párrafo anterior, y a continuación cruzará el paso de peatones sobre la calzada haciendo uso de la prioridad de dicho paso sobre los vehículos.

Señalización vertical y horizontal.

La señalización característica para el paso habilitado a peatones, en este caso consistirá en lo siguiente:

Señalización Vertical.

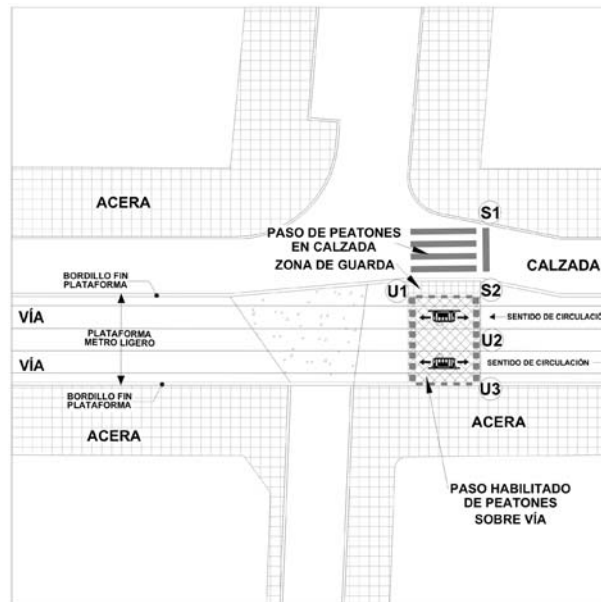
Señales de advertencia de peligro por cruce de tranvía, según el catálogo oficial de señales de circulación, ubicadas en las posiciones U1 o U2 y U3 o U2, o bien en otro lugar bien visible.

Señalización Horizontal.

Marca horizontal blanca, discontinua y transversal.

Marca horizontal blanca, discontinua y longitudinal.

Señal horizontal de advertencia de peligro por cruce de tranvía en cada vía.



CASO C: PLATAFORMA TRANVIARIA EN UN MARGEN DE LA CALLE.  
PASO HABILITADO A PEATONES CON UNA ZONA DE GUARDA

Caso D:

- Plataforma tranviaria en el centro de la calle.
- Calzadas a ambos lados de la plataforma.
- Paso habilitado a peatones sin zona de guarda.

El caso D contempla la ubicación de la plataforma tranviaria en el centro de la calle, existiendo una calzada a cada lado de la plataforma, de uno o más carriles.

El paso habilitado a peatones en este caso no incluirá zona de guarda, de modo que el peatón deberá cruzar de una sola vez el total de la calle, incluyendo ambas calzadas y la plataforma tranviaria.

El funcionamiento del sistema consistirá en lo expuesto a continuación, según los dos supuestos siguientes:

Supuesto 1: Con regulación semafórica.

En caso de existir regulación semafórica para el cruce de peatones, junto a los pasos habilitados a peatones se incluirán los siguientes elementos:

Un Semáforo en cada acera exterior (posiciones S1 y S2).

El peatón deberá cruzar de una sola vez tanto ambas calzadas como la plataforma tranviaria, para ello deberá observar el semáforo situado en la acera opuesta:

- A. El semáforo de peatones indica rojo para peatones: El peatón no podrá cruzar ni la calzada ni la plataforma tranviaria.
- B. El semáforo de peatones indica verde para peatones: El peatón podrá cruzar tanto la primera calzada como la plataforma tranviaria y la segunda calzada, hasta alcanzar la otra acera.

Supuesto 2: Sin regulación semafórica.

El peatón deberá cruzar de una sola vez tanto ambas calzadas como la plataforma tranviaria: En las primeras haciendo uso de la prioridad de dicho paso sobre los vehículos, y en la segunda observando a ambos lados de la plataforma para cerciorarse de poder cruzarla en condiciones de seguridad, siendo responsable de ello.

Señalización vertical y horizontal.

La señalización característica para el paso habilitado a peatones, en este caso consistirá en lo siguiente:

Señalización Vertical.

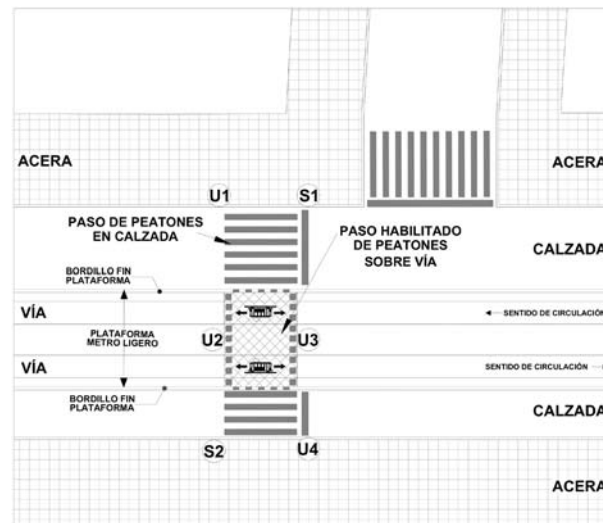
Señales de advertencia de peligro por cruce de tranvía, según el catálogo oficial de señales de circulación, ubicadas en las posiciones U1 o U2 y U4 o U3, o bien en otro lugar bien visible.

Señalización Horizontal.

Marca horizontal blanca, discontinua y transversal.

Marca horizontal blanca, discontinua y longitudinal.

Señal horizontal de advertencia de peligro por cruce de tranvía en cada vía.



CASO D: PLATAFORMA TRANVIARIA EN EL CENTRO DE LA CALLE. CALZADAS A AMBOS LADOS DE LA PLATAFORMA. PASO HABILITADO A PEATONES SIN ZONA DE GUARDA

Caso E:

- Plataforma tranviaria en el centro de la calle.
- Calzadas a ambos lados de la plataforma.
- Paso habilitado a peatones con una zona de guarda.

El caso E contempla la ubicación de la plataforma tranviaria en el centro de la calle, existiendo una calzada a cada lado de la plataforma, de uno o más carriles.

El paso habilitado a peatones en este caso incluirá una zona de guarda entre la plataforma tranviaria y una de las calzadas, de modo que el peatón deberá cruzar en dos fases el total de la calle. La zona de guarda le proporcionará un espacio de refugio ante el paso de los vehículos por una de las calzadas y de vehículos tranviarios por la plataforma.

Suponiendo el caso del cruce de un peatón en sentido desde la acera y calzada adyacentes a la zona de guarda hasta la acera opuesta, se expone a continuación el modo de cruce del peatón por el paso habilitado a peatones, denominando "primera calzada" a la calzada que cruza en primera instancia y "segunda calzada" a la otra calzada:

El funcionamiento del sistema consistirá en lo expuesto a continuación, según los dos supuestos siguientes:

Supuesto 1: Con regulación semafórica.

En caso de existir regulación semafórica para el cruce de peatones, junto a los pasos habilitados a peatones se incluirán los siguientes elementos:

Dos semáforos para el cruce de la primera calzada (posiciones S1 y S2).

Dos semáforos para el cruce conjunto de la plataforma tranviaria y la segunda calzada posiciones (S3 y S4).

El peatón cruzará la primera calzada hasta la zona de guarda sin cruzar la plataforma tranviaria, para ello, deberá observar el semáforo situado al otro lado de la misma, y actuará en las mismas condiciones que cualquier cruce de calzada semaforizado para peatones. Tendrá entonces refugio en la zona de guarda. A continuación, el peatón deberá cruzar tanto la plataforma tranviaria como la segunda calzada, para ello deberá observar el semáforo situado en la acera opuesta:

- A. El semáforo de peatones indica rojo para peatones: El peatón no podrá cruzar ni la calzada ni la plataforma tranviaria.
- B. El semáforo de peatones indica verde para peatones: El peatón podrá cruzar tanto la plataforma tranviaria como la segunda calzada. En el caso de cruzar en sentido opuesto (en primera instancia la calzada y luego la plataforma), podrá hacerlo una vez el semáforo situado en la zona de guarda indique verde para peatones.

Supuesto 2: Sin regulación semafórica.

El peatón cruzará la primera calzada hasta la zona de guarda haciendo uso de la prioridad de dicho paso sobre los vehículos, y a continuación cruzará de una sola vez tanto la plataforma tranviaria como la segunda calzada: en la primera observando a ambos lados de la plataforma para cerciorarse de poder cruzarla en condiciones de seguridad, siendo responsable de ello, y en la segunda haciendo uso de la prioridad de dicho paso sobre los vehículos.

Señalización vertical y horizontal.

La señalización característica para el paso habilitado a peatones, en este caso consistirá en lo siguiente:

### Señalización Vertical.

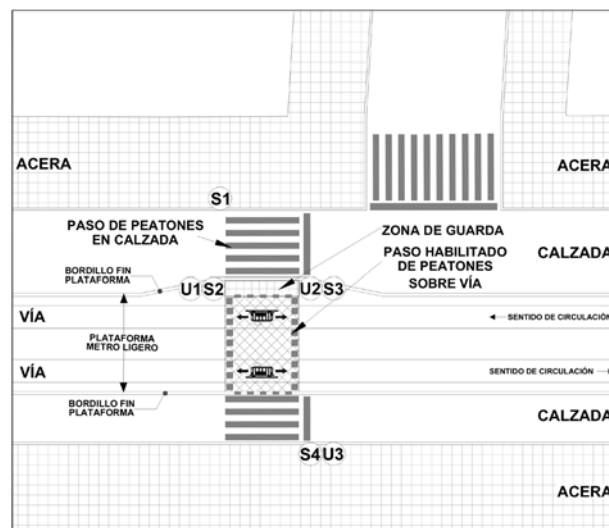
Señales de advertencia de peligro por cruce de tranvía, según el catálogo oficial de señales de circulación, ubicadas en las posiciones U1 o U2 y U3 o U2, o bien en otro lugar bien visible.

### Señalización Horizontal.

Marca horizontal blanca, discontinua y transversal.

Marca horizontal blanca, discontinua y longitudinal.

Señal horizontal de advertencia de peligro por cruce de tranvía en cada vía.



CASO E: PLATAFORMA TRANVIARIA EN EL CENTRO DE LA CALLE. CALZADAS A AMBOS LADOS DE LA PLATAFORMA. PASO HABILITADO A PEATONES CON UNA ZONA DE GUARDA

### Caso F:

- Plataforma tranviaria en el centro de la calle.
- Calzadas a ambos lados de la plataforma.
- Paso habilitado a peatones con dos zonas de guarda.

El caso F contempla la ubicación de la plataforma tranviaria en el centro de la calle, existiendo una calzada a cada lado de la plataforma, de uno o más carriles.

El paso habilitado a peatones en este caso incluirá dos zonas de guarda entre la plataforma tranviaria y la calzada, tanto a un lado de la plataforma como al otro, de modo que el peatón podrá cruzar primero una calzada, luego la plataforma y por último la otra calzada haciendo uso de ambas zonas de guarda, proporcionándole así un espacio de refugio ante el paso de los vehículos por la calzada y de vehículos tranviarios por la plataforma. El peatón tendrá así la posibilidad de detenerse en la zona de guarda y esperar a que se den las condiciones adecuadas para cruzar el otro tramo.

El funcionamiento del sistema consistirá en lo expuesto a continuación, según los dos supuestos siguientes:

Supuesto 1: Con regulación semafórica.

En caso de existir regulación semafórica para el cruce de peatones, junto a los pasos habilitados a peatones se incluirán los siguientes elementos:

Un semáforo en cada borde de ambas calzadas (posiciones S1, S2, S3 y S4).

El peatón, a la hora de cruzar la calzada, deberá observar el semáforo situado al otro lado de la misma, y actuará de igual en las mismas condiciones que cualquier cruce de calzada semaforizado para peatones. Tendrá entonces refugio en la zona de guarda. A continuación, cruzará la plataforma tranviaria, siendo responsable de observar a ambos lados de la plataforma para cerciorarse de poder cruzarla en condiciones de seguridad. A continuación, cruzará la otra calzada en las mismas condiciones que lo hizo en la primera guiándose por el semáforo situado en la acera opuesta.

Supuesto 2: Sin regulación semafórica.

El funcionamiento del sistema consistirá en lo siguiente:

El peatón cruzará ambas calzadas por los pasos de peatones haciendo uso de la prioridad de dichos pasos sobre los vehículos, hasta alcanzar la zona de guarda. Para cruzar la plataforma tranviaria, deberá de observar a ambos lados de la plataforma para cerciorarse de poder cruzarla en condiciones de seguridad, siendo responsable de ello.

Señalización vertical y horizontal.

Señalización Vertical.

Señales de advertencia de peligro por cruce de tranvía, según el catálogo oficial de señales de circulación, ubicadas en las posiciones U1 o U2 y U4 o U3, o bien en otro lugar bien visible.

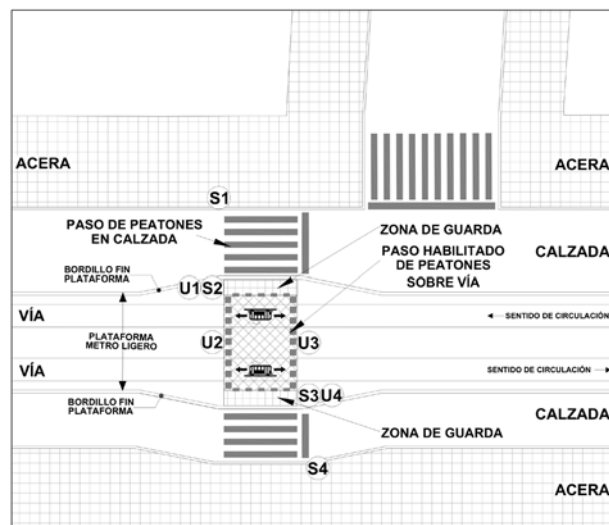
Señalización Horizontal.

Marca horizontal blanca, discontinua y transversal.

Marca horizontal blanca, discontinua y longitudinal.



Señal horizontal de advertencia de peligro por cruce de tranvía en cada vía



CASO F: PLATAFORMA TRANVIARIA EN EL CENTRO DE LA CALLE.  
CALZADAS A AMBOS LADOS DE LA PLATAFORMA. PASO HABILITADO A  
PEATONES CON DOS ZONAS DE GUARDA

Caso G:

- Plataforma tranviaria en el centro de la calle.
- Andén central situado entre las dos vías.

El caso G contempla la plataforma tranviaria separada en dos tramos debido a la inserción del andén entre las dos vías, formando así el denominado andén central. A ambos lados de la plataforma tranviaria existen sendas calzadas.

El paso habilitado a peatones en este caso incluye una zona de guarda central entre ambas vías, de modo que el peatón puede hacer uso de un refugio intermedio para detenerse y esperar a que se den las condiciones adecuadas para seguir cruzando en condiciones de seguridad, pero siempre habrá de cruzar de una sola vez una calzada y una de las vías.

El funcionamiento del sistema consistirá en lo expuesto a continuación, según los dos supuestos siguientes:

Supuesto 1: Con regulación semafórica.

En caso de existir regulación semafórica para el cruce de peatones, junto a los pasos habilitados a peatones se incluirán los siguientes elementos:

Un semáforo en cada acera exterior y 2 semáforos en la zona de guarda (posiciones S1, S2, S3 y S4).

Cuando el peatón se dirige desde una acera hasta el andén, deberá cruzar de una sola vez la calzada y la vía adyacente. Para ello debe observar el semáforo situado en el centro de las vías:

- A. El semáforo de peatones indica rojo para peatones: El peatón no podrá cruzar ni la calzada ni la plataforma tranviaria.
- B. El semáforo de peatones indica verde para peatones: El peatón podrá cruzar tanto la calzada como la vía adyacente y refugiarse en la zona situada entre ambas vías.

Cuando el peatón se dirige desde el andén hasta una acera, deberá cruzar de una sola vez la vía y la calzada adyacente. Para ello debe observar el semáforo situado en la acera opuesta:

- A. El semáforo de peatones indica rojo para peatones: El peatón no podrá cruzar ni la vía ni la calzada.
- B. El semáforo de peatones indica verde para peatones: El peatón podrá cruzar tanto la vía como la calzada adyacente.

Supuesto 2: Sin regulación semafórica.

Cuando el peatón se dirige desde una acera hasta el andén, deberá cruzar de una sola vez la calzada y la vía adyacente: En la primera haciendo uso de la prioridad de dicho paso sobre los vehículos, y en la segunda observando a ambos lados de la plataforma para cerciorarse de poder cruzarla en condiciones de seguridad, siendo responsable de ello. Para seguir cruzando deberá llevar a cabo la misma actuación pero en orden inverso.

Señalización vertical y horizontal.

La señalización característica para el paso habilitado a peatones, en este caso consistirá en lo siguiente:

Señalización Vertical.

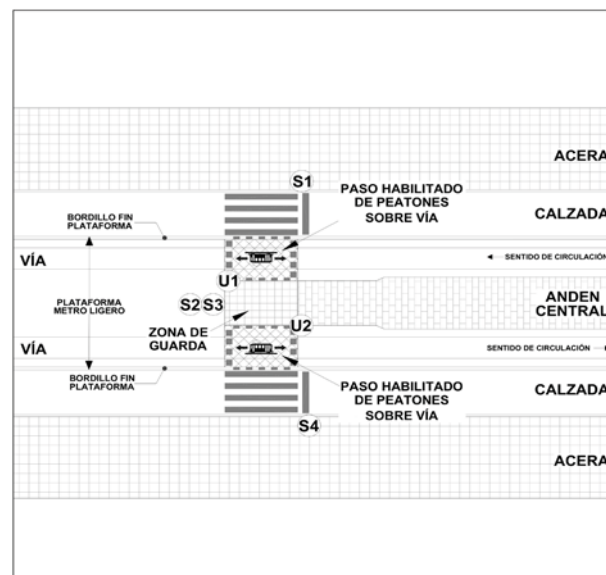
Señales de advertencia de peligro por cruce de tranvía, según el catálogo oficial de señales de circulación, ubicadas en las posiciones U1 y U2, o bien en otro lugar bien visible.

Señalización Horizontal.

Marca horizontal blanca, discontinua y transversal.

Marca horizontal blanca, discontinua y longitudinal.

Señal horizontal de advertencia de peligro por cruce de tranvía en cada vía.



CASO G: PLATAFORMA TRANVIARIA EN EL CENTRO DE LA CALLE.  
ANDÉN CENTRAL SITUADO ENTRE LAS DOS VÍAS.

Caso H:

- Plataforma tranviaria en el centro de la calle.
- Dos andenes laterales situados exteriormente a las vías.

El caso H contempla la ubicación de la plataforma tranviaria en el centro de la calle, existiendo calzadas para vehículos en ambos márgenes de la calle y dos andenes separados entre sí situados entre la plataforma y ambas calzadas, formando los denominados andenes laterales.

El paso habilitado a peatones en este caso incluirá dos zonas de guarda ubicadas entre la plataforma tranviaria y cada calzada, de modo que el peatón puede hacer uso de un refugio intermedio para detenerse y esperar a que se den las condiciones adecuadas para seguir cruzando en condiciones de seguridad.

El funcionamiento del sistema consistirá en lo expuesto a continuación, según los dos supuestos siguientes:

Supuesto 1: Con regulación semafórica.

En caso de existir regulación semafórica para el cruce de peatones, junto a los pasos habilitados a peatones se incluirán los siguientes elementos:

Un semáforo en cada borde de ambas calzadas (posiciones S1, S2, S3 y S4).

Cuando el peatón se dirige desde una acera hasta el andén o viceversa, deberá cruzar la calzada, para ello debe observar el semáforo situado en el margen opuesto de la calzada y actuará de igual en las mismas condiciones que cualquier cruce de calzada semaforizado para peatones.

Cuando el peatón se dirige desde un andén hasta el otro andén, ha de cruzar la plataforma tranviaria, para lo que deberá de observar a ambos lados de la misma para cerciorarse de poder cruzarla en condiciones de seguridad, siendo responsable de ello.

Supuesto 2: Sin regulación semafórica.

Cuando el peatón se dirige desde una acera hasta el andén, deberá cruzar la calzada hasta el andén más cercano, haciendo uso de la prioridad de dicho paso sobre los vehículos.

Cuando el peatón se dirige desde un andén hasta el otro andén, ha de cruzar la plataforma tranviaria, para lo que deberá de observar a ambos lados de la misma para cerciorarse de poder cruzarla en condiciones de seguridad, siendo responsable de ello.

Señalización vertical y horizontal.

La señalización característica para el paso habilitado a peatones, en este caso consistirá en lo siguiente:

Señalización Vertical.

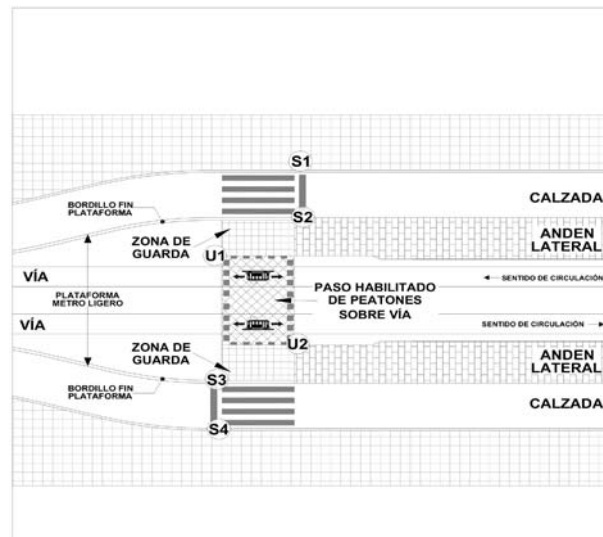
Señales de advertencia de peligro por cruce de tranvía, según el catálogo oficial de señales de circulación, ubicadas en las posiciones U1 y U2, o bien en otro lugar bien visible.

Señalización Horizontal.

Marca horizontal blanca, discontinua y transversal.

Marca horizontal blanca, discontinua y longitudinal.

Señal horizontal de advertencia de peligro por cruce de tranvía en cada vía.



CASO H: PLATAFORMA TRANVIARIA EN EL CENTRO DE LA CALLE. DOS ANDENES LATERALES SITUADOS EXTERIORMENTE A LAS VIAS

## Capítulo VI. De las prohibiciones e infracciones de vehículos y peatones.

**Artículo 25.-** Quedan prohibidas todas aquellas conductas y actuaciones incluidas en la legislación vigente y en este u otros Reglamentos, que serán sancionadas conforme a lo establecido.

En dicho sentido se destacan en este Reglamento las relacionadas con la entrada, el tránsito, el aparcamiento, la parada, la ocupación o la invasión aérea de la plataforma reservada al metro ligero, siempre que se realicen en supuestos no permitidos.

**Artículo 26.-** Tanto los vehículos como los peatones tienen prohibida la entrada y tránsito por la vía férrea, fuera de los lugares determinados para producirse el cruce, que será sancionado con la multa prevista en la normativa sectorial vigente en cada momento.

**Artículo 27.-** Por su especial peligrosidad, y a pesar de estar incluida en el artículo anterior de este Reglamento, destacamos la prohibición de acceder a los túneles situados en la plataforma reservada al metro ligero, tanto para vehículos como para peatones.

En este sentido, todos los túneles de la plataforma reservada al metro ligero estarán señalizados, tanto en su entrada como en su salida, con la señal para prohibir el acceso a vehículos y peatones, según el catálogo oficial de señales de circulación.

**Artículo 28.-**Queda prohibido parar sobre los raíles destinados al metro ligero o tan cerca de ellos que pueda entorpecerse su circulación.

**Artículo 29.-** Queda prohibida la invasión aérea de la plataforma destinada al metro ligero. Especialmente se destaca en este Reglamento la situación de riesgo que generan algunos vehículos con remolque que, al incorporarse a las vías paralelas a la plataforma, invaden la misma con el propio remolque o con los espejos retrovisores.

#### **Capítulo VII. De los vehículos de emergencias.**

**Artículo 30.-** Los vehículos y conductores de servicios de urgencia, públicos o privados, cuando se hallen en servicio de tal carácter tendrán las atribuciones definidas en la normativa vigente en cada momento. En cualquier caso, se destaca en este Reglamento que los conductores podrán dejar de cumplir las normas bajo su exclusiva responsabilidad.

#### **Anexo 2: Normas para la realización de trabajos en la plataforma del tranvía o en su zona de servidumbre.**

##### **1.- Objeto.**

Estas normas tienen como objeto definir la sistemática de actuación y los medios que se deben aplicar durante la ejecución de trabajos en la Plataforma y en la Zona de Servidumbre del Tranvía, para garantizar en todo momento la adecuada coordinación de actividades empresariales en materia de prevención de riesgos.

##### **2.- Alcance.**

Estas normas son de aplicación a todos los trabajos ejecutados tanto por personal de Metropolitano de Tenerife, S.A. (en adelante MTSA) como por empresas, organismos y trabajadores autónomos en la Plataforma y en la Zona de Servidumbre del Tranvía, incluido los Talleres y Cocheras, y va dirigido a todo el personal asignado a su ejecución.

Los trabajos contratados por MTSA deben, además, cumplir el Procedimiento de Coordinación de Actividades Empresariales existente en cada momento.

##### **3.- Definiciones.**

###### **3.1. Vía del Tranvía.**

Constituye la principal infraestructura necesaria para la circulación del tranvía. Está compuesta por dos raíles de acero, paralelos y a una distancia entre sí de 1.435 milímetros. Su misión es sustentar y guiar las ruedas de los tranvías que circulan sobre ellos.

### **3.2. Línea Aérea de Contacto (LAC).**

La Línea Aérea de Contacto (o Catenaria) es el hilo de cobre electrificado (750 VCC) que suministra a los tranvías la energía necesaria para circular. La catenaria está situada sobre las vías del tranvía, tanto sobre la vía de subida como sobre la vía de bajada, a lo largo de toda la línea y a una altura aproximada de 6 metros.

### **3.3. Plataforma del Tranvía.**

La Plataforma del Tranvía comprende (Anexo 5):

- En superficie, el espacio encerrado por la cara exterior de los bordillos existentes a cada lado de las vías -cuando estos elementos no existen, por el Gálibo Límite a Obstáculo (GLO)- hasta una altura máxima de 9 metros. En este espacio se incluyen las paradas o estaciones aunque excedan de los límites anteriores.
- En el subsuelo, el conjunto de canalizaciones - multitubulares y arquetas- asociadas a la infraestructura del tranvía y que discurren paralelas a las vías siempre dentro de la zona de servidumbre.

### **3.4.- Gálibo Límite a Obstáculo (GLO).**

El Gálibo Límite a Obstáculo (GLO) tiene por objeto definir el contorno que permita la circulación de los tranvías en condiciones seguras y a la velocidad de explotación prevista, de manera que no encuentren obstáculo alguno en su recorrido.

En ningún punto del trazado se puede invadir el GLO por objeto alguno sin la autorización expresa de MTSA, ni de forma provisional ni de forma permanente. Únicamente los vehículos y peatones podrán invadir el GLO para cruzar la plataforma del tranvía, pero sólo en las condiciones establecidas por el Reglamento del Servicio del Transporte de Viajeros en Metro Ligero.

El GLO varía en función del grado de curvatura de la vía. Como norma general que garantice la seguridad a lo largo de toda la línea, podemos adoptar una distancia de 1,89 metros medidos desde el eje de la vía (Anexo 5).

### **3.5. Zona de Servidumbre.**

La Zona de Servidumbre consiste en sendas franjas de terreno a ambos lados de la Plataforma del Tranvía, delimitadas interiormente por la Plataforma del Tranvía, sus elementos funcionales e instalaciones que tengan por objeto la correcta explotación y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a una distancia de ocho metros del borde de la Plataforma, medidos en horizontal y perpendicularmente al carril exterior de la vía (Anexo 5).

### **3.6. Tipos de trabajos.**

#### **3.6.1. Desde el punto de vista del lugar en que se desarrollen los trabajos.**

Distinguimos entre los trabajos que se desarrollan en la Plataforma del Tranvía y los trabajos que se desarrollan en la Zona de Servidumbre del Tranvía:

a) Trabajos en la Plataforma del Tranvía: MTSA es el empresario titular de la plataforma del tranvía. Es decir, tiene la capacidad de poner a disposición y gestionar la plataforma del tranvía entendida como centro de trabajo en el que permanecen o acceden trabajadores, materiales o equipos de trabajo.

Todos los trabajos que se desarrollen en la plataforma del tranvía han de ser comunicados y autorizados por parte de MTSA conforme a lo establecido en esta instrucción técnica.

b) Trabajos en la Zona de Servidumbre del Tranvía: MTSA coopera con todas las empresas, organismos o trabajadores autónomos que desarrollen trabajos en esta zona, al objeto de evitar cualquier tipo de riesgo para las personas, bienes o servicios provocados por la concurrencia de las distintas actividades.

No todas las actividades que se desarrollen en la Zona de Servidumbre del Tranvía requieren autorización. Ahora bien, para construir y reedificar, así como para realizar en dicha zona cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y plantar o talar árboles y, en general, realizar cualquier actividad que implique algún riesgo o limitación al metro ligero, sus terrenos, instalaciones o dependencias, se requerirá la previa autorización por parte de MTSA conforme a lo establecido en esta instrucción técnica. En este sentido, destacan especialmente todos los trabajos que se realicen a menos de 3 metros de los elementos que sujetan la catenaria a postes o fachadas (parafiles) y todos los trabajos que, incluso por situaciones excepcionales o accidente de cualquier tipo, puedan invadir la plataforma del tranvía.

La denegación de la autorización deberá fundarse en perjuicios evidentes para la seguridad o explotación comercial del metro ligero, para la seguridad de las personas que pretendan desarrollar las actividades, en las previsiones de los planes o proyectos de ampliación o variación de la línea férrea en un futuro no superior a diez años, o bien en informes técnicos que pongan de manifiesto que las obras solicitadas pudieran afectar directa o indirectamente a la estabilidad de la plataforma del tranvía.

MTSA podrá paralizar los trabajos que se estén desarrollando y no hayan sido autorizados previamente e, incluso, aquellos que siendo autorizados no se desarrollen conforme a las condiciones planteadas en la autorización, todo ello sin perjuicio de emprender las acciones legales que estimara oportunas de cara a restituir cualquier daño que se hubiera causado.

#### **3.6.2. Desde el punto de vista del tipo de autorización.**

Distinguimos entre:

a) Trabajos por tiempo definido: cuando los trabajos están perfectamente localizados en el tiempo y en su localización.



- b) Trabajos por tiempo indefinido: cuando, especialmente en el caso de las empresas de servicio, se realicen distintos trabajos de mantenimiento, de instalación, etcétera, de manera indefinida en el tiempo y poco previsible en su localización, pero siempre fuera de la plataforma del tranvía. Por ejemplo, empresas municipales de aguas, compañías telefónicas,...
- c) Intervención de urgencia: Por razones específicas y ocasionales, trabajos con o sin corte de la línea aérea podrán realizarse de urgencia.

#### **4.- Descripción.**

##### **4.1. Responsabilidades en la ejecución de los trabajos.**

###### **4.1.1. Responsable de los trabajos de MTSA.**

Los departamentos afectados, que pueden variar en función del tipo de trabajo que vaya a realizarse, participan en el análisis de solicitudes para establecer las instrucciones que han de seguir las empresas para desarrollar los trabajos de forma segura. Para todos los trabajos u obras que requieran autorización se nombra un Responsable de los trabajos por parte de MTSA, que tiene la responsabilidad de comunicar las normas establecidas al Responsable de los trabajos por parte de la empresa, organismo o, en su caso, al trabajador autónomo que ejecuta los trabajos. El Responsable de los trabajos por parte de MTSA vela por el cumplimiento de las instrucciones y normas de cualquier tipo indicadas en la autorización para la ejecución de los trabajos (Anexo I).

Durante la duración de los trabajos, el responsable de los trabajos de MTSA podrá realizar inspecciones y, caso de apreciar que no se respetan las instrucciones y normas indicadas por MTSA o cuando le parezcan insuficientes las medidas de seguridad, instará al Responsable de los trabajos de la empresa a corregir la situación de inmediato. En caso contrario, el Responsable de los trabajos de MTSA podrá paralizar inmediatamente los trabajos, sin que el contratista pueda exigir daños y perjuicios a MTSA.

###### **4.1.2. Responsable de los trabajos de la empresa.**

El responsable de los trabajos de la empresa es el responsable máximo de los trabajos que se ejecutan. Éste tiene la obligación de cumplir y hacer cumplir las instrucciones indicadas por MTSA en la autorización para la ejecución de los trabajos (Anexo 1), por lo que tendrá permanentemente la copia de esta autorización en la zona de trabajos.

Durante toda la duración de los trabajos, el Responsable de los trabajos de la empresa, o alguien con su misma capacitación que le sustituya previa comunicación a MTSA, deberá estar continuamente presente en el lugar de trabajo y asegurarse de que todos sus trabajadores, incluyendo los pertenecientes a empresas subcontratadas y trabajadores autónomos, respetan en todo momento las medidas de seguridad.

El responsable de los trabajos de la empresa es responsable de informar al responsable de los trabajos de MTSA de la evolución de los mismos, de cualquier variación que se produzca sobre las condiciones iniciales y de cualquier incidencia durante la ejecución de los trabajos, especialmente

situaciones de emergencia, accidentes que causen daños a personas o cualquier tipo de desperfecto a las instalaciones de MTSA.

La figura del responsable de los trabajos de la Empresa no sustituye a otras legalmente establecidas: coordinador en materia de seguridad y salud, recurso preventivo o persona encargada de la coordinación de las actividades preventivas, aunque podrá ser la misma si así lo estima la empresa.

Las propias empresas, organismos o trabajadores autónomos que desarrollen los trabajos serán responsables de cumplir con sus obligaciones en materia de prevención de los riesgos laborales propios de su actividad.

En el caso de que varias empresas o trabajadores autónomos concurren en una misma localización, estarán obligados a coordinarse entre sí, especialmente en materia de Prevención de Riesgos Laborales.

MTSA únicamente coordinará los trabajos que se desarrollen en la Plataforma del Tranvía, como empresario titular de la misma y en los términos establecidos en la normativa que se mantenga vigente en cada momento para la coordinación de actividades empresariales. MTSA nunca coordinará ni será responsable de aquellos trabajos que se desarrollen fuera de la Plataforma del Tranvía.

#### **4.2. Solicitud para ejecutar los trabajos.**

Las empresas, organismos o trabajadores autónomos que pretendan realizar cualquier tipo de trabajo que requiera la autorización previa de MTSA deberán cumplimentar una Solicitud de Trabajo (Anexo 1).

En este documento el solicitante deberá indicar obligatoriamente:

- a) Sus datos (nombre de la empresa, dirección de la empresa, nombre del Responsable de los trabajos de la empresa, teléfono fijo y móvil y fax).
- b) La ubicación exacta de los trabajos.
- c) Las fechas y horas de comienzo y finalización de los trabajos.
- d) La descripción de los trabajos a ejecutar.
- e) El conjunto de equipos de trabajo que se van a utilizar.
- f) El conjunto de riesgos específicos de su actividad que puedan afectar a los clientes, a los trabajadores, a las instalaciones o a la explotación comercial de MTSA, así como el conjunto de medidas propuestas para eliminar o controlar adecuadamente esos riesgos.

El Responsable de los trabajos de la empresa deberá enviar la Solicitud de Trabajo a la Dirección de Mantenimiento y al Responsable de Calidad y Seguridad de MTSA.

Los trabajos contratados por MTSA habrán de cumplir, además, con el Procedimiento de Coordinación de Actividades Empresariales.

##### **4.2.1. Solicitudes de trabajo por tiempo indefinido.**

En el caso de los trabajos por tiempo indefinido, las empresas, organismos o trabajadores autónomos dejarán constancia de la petición en la solicitud cumplimentando, si fuera necesario, una solicitud por cada tipo de trabajo a ejecutar.

MTSA podrá conceder autorizaciones para el conjunto de los trabajos solicitados o parciales para un determinado tipo de trabajos.

Cuando se vayan a desarrollar trabajos diferentes a los notificados o a los autorizados por parte de MTSA, y siempre que los mismos requieran la autorización de MTSA, la empresa, el organismo o el profesional autónomo ha de seguir el trámite ordinario descrito en esta instrucción técnica.

MTSA podrá desautorizar los trabajos por tiempo indefinido cuando se compruebe que han variado las condiciones iniciales recogidas en la solicitud.

#### **4.3. Procedimiento de tratamiento de las solicitudes de trabajos.**

##### **4.3.1. Instrucción de la solicitud.**

Todas las Solicitudes de Trabajo se analizarán en MTSA al objeto de valorar si puede concederse la autorización, si deben aplicarse eventuales restricciones y el conjunto de instrucciones que deben aplicarse: tipo de señalización, medidas de seguridad, etcétera. También se definirá si resulta necesario efectuar un Descargo de la Línea Aérea de Contacto (LAC).

A la mayor brevedad, MTSA comunicará a la empresa, organismo o trabajador autónomo la autorización de los trabajos o la denegación de los mismos, con las causas que motivaron dicha autorización.

Cuando a juicio de MTSA la naturaleza de los trabajos así lo justifique, se requerirá al Responsable de los trabajos de la empresa para realizar una visita conjunta al lugar de realización de los trabajos. Esta visita podrá solicitarse previamente a la autorización de los trabajos o una vez autorizados los mismos, tanto si se encuentran en desarrollo como si no.

MTSA paralizará los trabajos que se desarrollen sin autorización o los que no se ajusten a las instrucciones prefijadas. MTSA se reserva la posibilidad de iniciar las acciones legales que estime oportunas en estos casos.

##### **4.3.2. Trabajos que necesiten un Descargo de la Línea Aérea de Contacto (LAC).**

Las fechas y horarios de los trabajos se definirán de común acuerdo entre MTSA y las empresas, organismos o trabajadores autónomos cuyos trabajos precisen el descargo de la LAC.

Para la ejecución de los trabajos ver el punto 4.5.2 de este documento.

#### **4.4. Señalización de los trabajos.**

Cuando los trabajos se desarrollen en la Plataforma del Tranvía, la zona en que se desarrollen los trabajos, tanto fijos como móviles, deberá estar balizada y señalizada conforme a las indicaciones de MTSA.

Es responsabilidad de la empresa, organismo o trabajador autónomo que desarrolle los trabajos cualquier tipo de señalización y balizamiento de los trabajos frente a sus trabajadores, la circulación viaria, los peatones y, en definitiva, otros agentes distintos a MTSA.

En función de los trabajos que vayan a desarrollarse, MTSA podrá establecer indicaciones respecto del tipo de señalización, su ubicación, su tamaño, o cualquier otro aspecto que se considere relevante para garantizar la seguridad. Estas indicaciones se reflejarán en la solicitud de trabajos correspondiente.

#### **4.5. Medidas de seguridad.**

Cada empresa, organismo o trabajador autónomo es responsable de adoptar las medidas necesarias para eliminar o minimizar los riesgos propios de las tareas que desarrollen, tanto sus trabajadores como los subcontratados, y para coordinar de forma adecuada sus actividades con las de otras empresas concurrentes.

Las medidas de seguridad relacionadas con la coordinación entre los trabajos que se realizan y los centros de trabajo o la actividad de MTSA, forman parte de las instrucciones que MTSA entrega a cada empresa, organismo o trabajador autónomo que desarrolle trabajos incluidos en el objeto de esta instrucción técnica.

##### **4.5.1. Relación de trabajos en la Plataforma del Tranvía.**

En función de los trabajos a realizarla empresa, organismo o trabajador autónomo que desarrolle los trabajos colocará a una persona exclusivamente dedicada a labores de vigilancia -señalista-, siempre que los trabajos se realicen en la Plataforma del Tranvía con tranvías en circulación.

El señalista ha de situarse donde no exista riesgo de atropello y de modo que pueda avisar a sus trabajadores con tiempo suficiente para colocarse en un sitio seguro -fuera del GLO-, (antes de que el tranvía llegue a la zona de trabajos).

Cualquier persona que trabaje en la Plataforma del Tranvía deberá utilizar, al menos, los equipos de protección individual necesarios para garantizar su visibilidad: camisa, chalecos o parcas y pantalones de alta visibilidad con elementos reflectantes.

##### **4.5.2. Trabajos en el entorno de la línea aérea de contacto (LAC).**

Todos los trabajos que vayan a realizarse a menos de 3 metros de la línea aérea de contacto (en adelante LAC), se realizarán con descargo de tensión de la sección eléctrica correspondiente. Para ello MTSA procederá a:

- 1.- Eliminar la tensión eléctrica de la LAC
- 2.- Verificar la ausencia de la tensión eléctrica en la LAC
- 3.- Cortocircuitar la LAC con el carril.

Sólo tras haber efectuado los tres pasos anteriores, el responsable del descargo de MTSA podrá entregar el “Certificado de descargo para los trabajos (Anexo 2)” al responsable de los trabajos de la empresa, que sólo podrá intervenir en la zona de trabajo autorizada en dicho documento.

Generalmente, los trabajos con descargo eléctrico no pueden desarrollarse sino por la noche, fuera de los horarios de circulación de los tranvías, es decir, entre 1:30 h y 4:30 h.

Los días de descargo eléctrico serán los lunes, martes, miércoles, jueves y viernes, respectivamente, noche del domingo al lunes, noche del lunes al martes, noche del martes al miércoles, noche del miércoles al jueves, noche del jueves al viernes; es decir, 5 noches de trabajo por semana, y siempre que no haya circulación de tranvías.

Una vez terminados los trabajos, el responsable de los trabajos de la empresa verificará que su personal ha abandonado la zona de trabajo y que ésta se encuentra recogida y limpia de cualquier tipo de materiales. Sólo entonces, el responsable de los trabajos de la empresa rellenará el formulario “Nota de fin de trabajos (Anexo 3)” en la garita de seguridad de MTSA. Finalmente el responsable de descargo de MTSA podrá entonces realizar la puesta en tensión de la Línea Aérea de Contacto.

#### **Trabajos sin descargo**

Cuando MTSA lo estime viable y oportuno, podrá realizarse un trabajo en tensión o en proximidad en la LAC, tal y como lo establece el RD 614/2001, de 8 de junio, sobre disposiciones mínimas para la protección de la salud y seguridad de los trabajadores frente al riesgo eléctrico. Estos trabajos requerirán la presencia de un trabajador de MTSA que posea la habilitación específica correspondiente.

#### **4.6. Procedimiento para Intervenciones de Urgencia.**

Cuando por una razón de seguridad evidente, deba hacerse una intervención urgente en la zona de influencia de la línea de tranvía:

El solicitante debe telefonar al PCC de MTSA (922 02 48 55) para indicar la naturaleza de la intervención, el lugar y justificar la urgencia de esta intervención.

- El PCC informa, en caso necesario, al Departamento de Instalaciones Fijas de la Dirección de Mantenimiento.
- Si el descargo eléctrico de la Línea Aérea de Contacto es necesario, se efectuará un Descargo de Urgencia (Anexo 4).

#### **4.7 ¿Qué hacer en caso de contacto con la catenaria?**

A modo de sugerencia, MTSA recomienda las medidas establecidas por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo:

**4.7.1. El conductor del vehículo o equipo de trabajo que contacte con la catenaria.**

- Permanecerá en la cabina y maniobrá haciendo que cese el contacto.
- Alejará el vehículo del lugar haciendo que nadie se acerque a los neumáticos que permanezcan hinchados.
- Si no es posible cesar el contacto ni mover el vehículo, permanecerá en la cabina indicando a todas las personas que se alejen del lugar, hasta que le confirmen que la línea ha sido desconectada.
- Si el vehículo se ha incendiado y se ve forzado a abandonarlo podrá hacerlo:
- Comprobando que no existen cables de la línea caídos en el suelo o sobre el vehículo, en cuyo caso lo abandonará por el lado contrario.
- Descenderá de un salto, de forma que no toque el vehículo y el suelo a un tiempo.
- Procurará caer con los pies juntos y se alejará dando pasos cortos, sorteando sin tocar los objetos que se encuentren en la zona.

**4.7.2. Las personas presentes.**

- Se alejarán del lugar no intentando socorrer de inmediato a los accidentados si los hubiera.
- Si el contacto con la línea persiste o se ha roto algún cable, avisarán a MTSA para que desconecte la línea.
- Si hay accidentados solicitarán ayuda médica y ambulancia.

**4.7.3. Auxilio a los accidentados.**

La corriente eléctrica puede dar lugar a lesiones, sobre todo a su paso por el interior del cuerpo. Los resultados de un accidente eléctrico en nuestro organismo pueden desencadenar una parada cardio-respiratoria, contracciones tetánicas, convulsiones... A nivel local la electricidad puede producir quemaduras cutáneas en los puntos de entrada y salida. La prioridad, como en todos los accidentes será el P.A.S. (Proteger-Avisar-Socorrer).

La pauta de actuación será:

- Si persiste el contacto con la catenaria o la catenaria está caídos podrán socorrerse usando objetos aislantes: palos de madera, improvisando guantes aislantes mediante bolsas de plástico, etc.
- Iniciar la evaluación primaria y en caso de parada cardio-respiratoria, iniciar el soporte vital básico.
- Buscar otras posibles lesiones como hemorragias, shock, fracturas. Se tratará siempre primero la lesión más grave.
- Poner sobre las quemaduras un apósito limpio y estéril.
- Evacuar, bajo vigilancia médica y de forma urgente, al trabajador que haya sufrido una descarga eléctrica, incluso si no presenta trastornos: Teléfono 112.

**ANEXOS DEL ANEXO 2****ANEXO1 SOLICITUD DE TRABAJOS**Nº: 

(A rellenar por MTSA)

*A cumplimentar por EMPRESAS, ORGANISMOS O AUTÓNOMOS y enviar por fax a MTSA al nº siguiente: 922574254*

EMPRESA SOLICITANTE: .....	CIF: .....
REPRESENTANTE DE LA EMPRESA SOLICITANTE: .....	NIF: .....
EMPRESA QUE REALIZA LOS TRABAJOS (1 SOLICITUD POR SUBCONTRATA):.....	
Fecha de la solicitud: .. / .. / ..	
Responsable de los Trabajos de la Empresa: .....	
Teléfonos: Fijo .....	Móvil .....
	Fax: .....
<b>LUGAR EXACTO DE LOS TRABAJOS</b>	
Trabajos en la Plataforma del Tranvía <input type="checkbox"/> Trabajos en la Zona de Servidumbre: <input type="checkbox"/>	
Inicio de los trabajos el .. / .. / .., a las .. : .. horas	
Fin de los trabajos el .. / .. / .., a las .. : .. horas	
Trabajos únicamente de las .. : .. horas, a las .. : .. horas	
<b>DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS</b>	
.....	
Número de trabajadores: ...	
Distancia Línea Aérea – Intervención: > 3 metros <input type="checkbox"/> < 3 metros <input type="checkbox"/>	
<b>EQUIPOS Y HERRAMIENTAS UTILIZADOS:</b>	
.....	
<b>RIESGOS QUE PUEDAN AFECTAR A MTSA Y MEDIDAS PREVENTIVAS ADOPTADAS</b>	
.....	
TIPO DE AUTORIZACIÓN SOLICITADA POR TIEMPO DEFINIDO <input type="checkbox"/> POR TIEMPO INDEFINIDO <input type="checkbox"/>	
FIRMA DEL REPRESENTANTE Y SELLO DE LA EMPRESA SOLICITANTE:	

**AUTORIZACIÓN PARA LA EJECUCIÓN DE TRABAJOS***(Esta autorización se otorga exclusivamente a los efectos de que los trabajos que se realicen no afecten a la seguridad y normal funcionamiento del tranvía, debiendo el interesado disponer de las licencias y autorizaciones que requieran legalmente)**A cumplimentar por Equipo de Programación de Trabajos – MTSA*

RESTRICCIONES referentes a: Lugar <input type="checkbox"/> Fecha/Hora <input type="checkbox"/> Trabajos <input type="checkbox"/> Equipos y herramientas utilizados <input type="checkbox"/>
.....
.....
Avisar al PCC de MTSA (922 02 48 55) antes de la puesta en marcha de la obra, indicando el emplazamiento y la naturaleza de los trabajos, y a la finalización de los mismos al final de cada jornada de trabajo. SÍ <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
<b>DESCARGO DE TENSIÓN DE LA LÍNEA AÉREA DE CONTACTO:</b> NO <input type="checkbox"/> SÍ <input type="checkbox"/>
Zonas y secciones eléctricas afectadas: .....
<b>SIN DESCARGO:</b> LA EMPRESA DEBE INFORMAR AL PCC (922 02 48 55) ANTES DEL COMIENZO DE LA OBRA Y TRAS LA EJECUCIÓN DE LOS TRABAJOS <input type="checkbox"/>
<b>CON DESCARGO:</b> LA EMPRESA DEBE FIRMAR EL CERTIFICADO DE DESCARGO PARA TRABAJOS (ANEXO 2) ANTES DE LOS TRABAJOS, Y REMITIR LA NOTA DE FIN DE TRABAJOS (ANEXO 3) TRAS LOS TRABAJOS AL RESPONSABLE DE DESCARGO <input type="checkbox"/>
<b>OTRAS MEDIDAS PARTICULARES A TENER EN CUENTA:</b>
.....
Responsable de los Trabajos de MTSA: ..... Teléfono: .....
Firma y sello de MTSA

**ANEXO 2**

**CERTIFICADO DE DESCARGO PARA TRABAJOS**

A remitir a la Empresa, Organismo o Autónomo por el Responsable de Descargo de la LAC. Sólo tras el descargo eléctrico efectuado por el Departamento de Instalaciones Fijas.

A remitir por el Responsable de Descargo

**IDENTIFICACION DE LA EMPRESA QUE TRABAJARÁ BAJO DESCARGO ELÉCTRICO. (Subcontratistas incluidos).**

EMPRESA SOLICITANTE:.....  
CIF:.....

REPRESENTANTE de la empresa solicitante.....  
NIF:.....

EMPRESA QUE REALIZA LOS TRABAJOS (1 SOLICITUD POR SUBCONTRATA):  
.....  
.....

Fecha de la solicitud:.....  
Responsable de los Trabajos de la Empresa:.....  
Teléfono Fijo:.....Móvil:.....Fax:.....

Naturaleza de los trabajos  
.....

Lugar de los trabajos e instalaciones afectadas  
.....  
.....

**DEPARTAMENTO DE IF DE MTSA:**

El Responsable de Descargo, D....., Teléfono....., certifica que una vez valorada la solicitud de descargo, MTSA ha dejado sin tensión eléctrica la zona comprendida entre ..... hasta.....

La **nota de fin de trabajos** deberá entregarse antes del ..... a las ..... horas y ..... minutos.

Esta certificación corresponde a la autorización de trabajos MTSA N°.....  
Firma del Responsable del Descargo y sello de MTSA:

**MUY IMPORTANTE:**

- 1) Toda instalación eléctrica diferente a aquella cuya consignación le sea certificada por el presente certificado o por otros en su posesión debe ser considerada en TENSION.
- 2) Sólo se podrá trabajar tras haber tomado las medidas de seguridad propias de cualquier trabajo con riesgo eléctrico, especialmente la VERIFICACION DE AUSENCIA DE TENSION Y PUESTA A TIERRA Y EN CORTOCIRCUITO.
- 3) **QUEDA ABSOLUTAMENTE PROHIBIDO** realizar intervenciones más allá del horario indicado para entregar la nota de fin de trabajos.
- 4) Toda nota de fin de Trabajos no remitida o remitidas al Responsable de Descargo de MTSA después de la hora indicada en el certificado de consignación tendrá una **penalización de 3.000€**

Certificado de entrega por el Responsable de Descargo de MTSA el ..... a las ..... horas y ..... minutos al Responsable de los trabajos de la Empresa, quien se compromete a respetar todas las medidas de seguridad necesarias para la actividad a desarrollar.  
Firma del Responsable de la Empresa.



### ANEXO 3

#### NOTA DE FIN DE TRABAJOS

A remitir al Responsable de Descargo de MTSA al final de los trabajos antes de la hora precisada en el CERTIFICADO DE DESCARGO.

El Responsable de los trabajos de la Empresa....., Don/Doña:....., notifica al Responsable del Descargo de MTSA, que los trabajos designados en la autorización de trabajos nº..... se terminaron el día ....., a las .....horas y .....minutos.

El Responsable de los trabajos de la Empresa declara haber controlado personalmente que todo el personal ha abandonado efectivamente la zona de trabajo afectada por el descargo.

El Responsable de los trabajos de la Empresa declara igualmente haber retirado todos los dispositivos de seguridad, todos los equipos de trabajo y todos los elementos y materiales de cualquier tipo utilizados durante los trabajos, así como haber puesto las instalaciones en marcha en la medida que le compete.

Firma del Responsable de los trabajos de la Empresa:

#### MUY IMPORTANTE:

1).- Esta nota de fin de trabajos deberá entregarse al Responsable de Descargo de MTSA antes del.....a las.....horas y.....minutos.

2).- Toda nota de fin de trabajos no remitida o remitidas al Responsable de Descargo de MTSA después de la hora indicada en el certificado de consignación tendrán una penalización de 3.000€.

El Responsable del Descargo de MTSA..... ha recibido la presente nota de fin de trabajos el día ....., a las ..... horas y ..... minutos sin que se hubiera restablecido la tensión.

Firma del Responsable de Descargo y sello de MTSA.

### ANEXO 4

#### DESCARGO DE URGENCIA

PROCEDIMIENTO DE TRATAMIENTO DE UNA SOLICITUD DE DESCARGO DE TENSIÓN INMEDIATA.

En caso de extrema necesidad, puede obtener un descargo inmediato de la tensión eléctrica de la Línea Aérea de Contacto (750VCC) llamando 24h/24h a los números siguientes:

922 02 48 55 PCC (Puesto de Control Central) de Talleres y Cocheras en Taco.

922 02 48 69 Equipo de Guardia de MTSA.

Todas las solicitudes se centralizan en el PCC. El regulador del PCC identifica al solicitante llamándole y anota su identidad y sus datos en el informe diario de regulación.

El PCC efectúa un corte de tensión eléctrica de la Línea Aérea de Contacto (de la totalidad de la línea de tranvía o solamente de la sección afectada).

El PCC avisa al Equipo de Intervención del Departamento de Instalaciones Fijas y al Responsable de Seguridad y Calidad de MTSA.

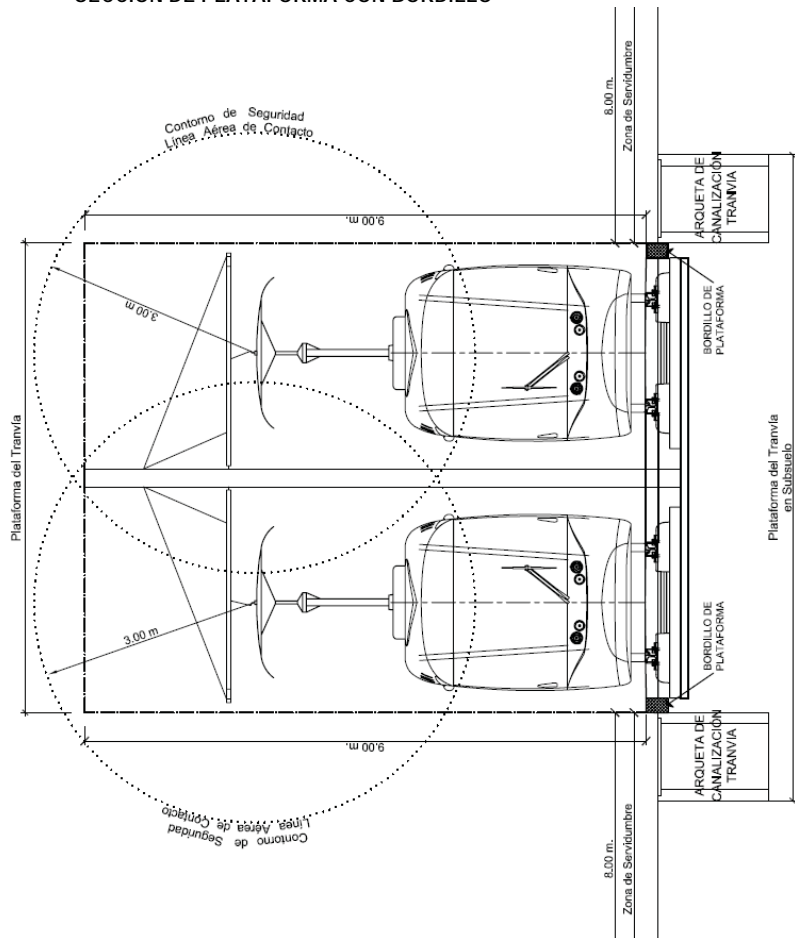
El Técnico de las Instalaciones Fijas se persona en el lugar y efectúa, en caso necesario, un descargo eléctrico de la zona afectada. Una vez se ha hecho efectivo el descargo eléctrico, el técnico de instalaciones fijas permanece en la zona hasta que pueda cumplimentar la nota de fin de trabajos. EL TÉCNICO CUMPLIMENTA EL CERTIFICADO DE DESCARGO Y LA NOTA DE FIN DE TRABAJOS.

INSTRUCCIÓN DE LA SOLICITUD FUERA DEL HORARIO DEL SERVICIO DE EXPLOTACIÓN.

Fuera del horario de explotación, todas las llamadas convergen en el PCC de MTSA donde un agente de guardia está permanentemente presente, asegurando así la continuidad de intervención de MTSA.

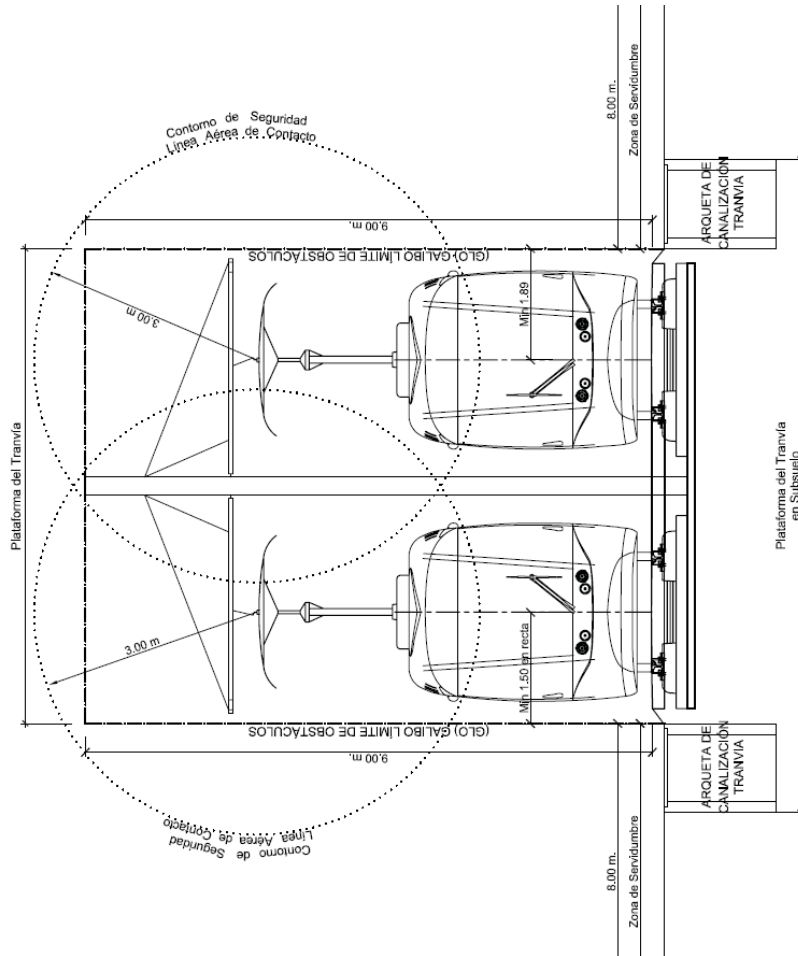
ANEXO 5

SECCIÓN DE PLATAFORMA CON BORDILLO

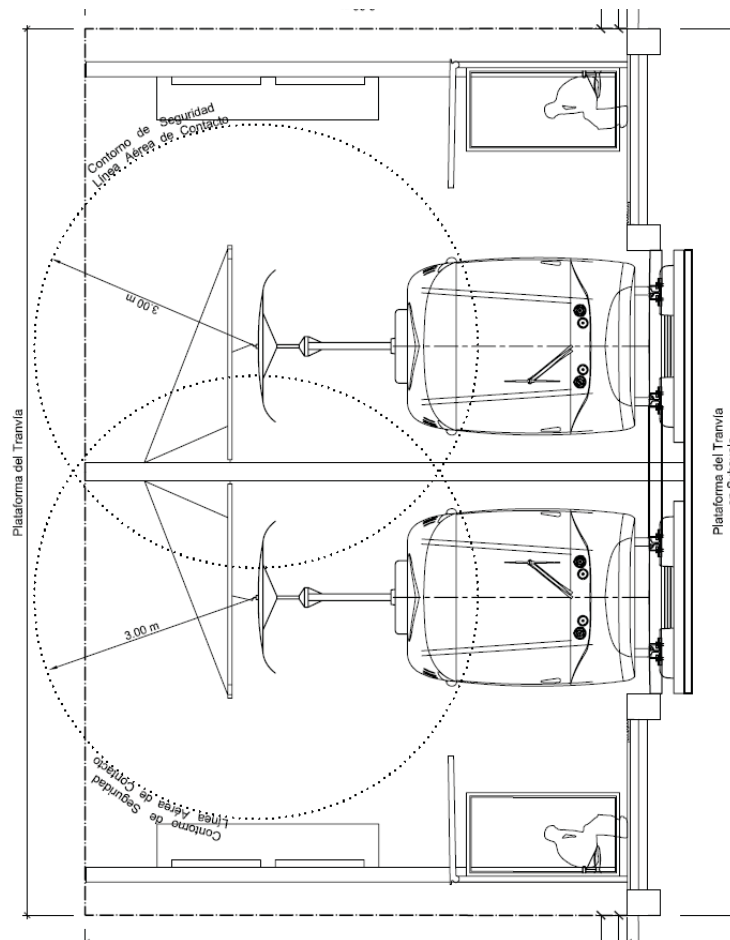


SECCIÓN DE PLATAFORMA CON BORDILLO

SECCIÓN DE PLATAFORMA SIN BORDILLO



SECCIÓN DE PLATAFORMA SIN BORDILLO

**SECCIÓN DE PLATAFORMA EN ESTACIÓN****Anexo 3: Normas de habilitación para la conducción y regulación****HABILITACIÓN PARA LA CONDUCCIÓN:**

La obtención de la habilitación para la conducción representa la autorización por parte de Metropolitano de Tenerife, S.A. a la persona indicada por tener la aptitud necesaria para ejercer las funciones de conducción de cualquier vehículo encarrilado dentro del ámbito de actuación de la empresa.

**1.0 Tipos de Habilitación:**

Se diferencian cuatro tipos de habilitaciones:

1.-1.- Conducción comercial: Conducción del tranvía con pasajeros en régimen comercial.

1.2.- Conducción no comercial: Conducción del tranvía sin pasajeros con la excepción de personal de Metropolitano de Tenerife, S.A., sus contratas o también visitas ocasionales autorizadas por MTSA.

1.3.- Conducción de maniobra: Conducción realizada en talleres y cocheras o exclusivamente para la realización de maniobras relacionadas con el mantenimiento técnico del tranvía.

1.4.- Conducción de otros vehículos encarrilados distintos del tranvía.

La conducción en período de formación, realizada siempre con el acompañamiento de personal acreditado para la formación por MTSA mientras dura el proceso de formación y antes de haber obtenido la habilitación para la conducción comercial, es un ejemplo de la conducción no comercial.

#### **Personal de aplicación:**

Toda aquella persona que haya superado el programa formativo teórico-práctico establecido al efecto.

#### **2.0 Requisitos de la habilitación para la conducción:**

##### 2.1.- Habilitación para la conducción comercial

- 2.1.1.- Contrato de trabajo en vigor adscrito al Departamento de Operación de MTSA que por las necesidades del mismo así lo requiera.
- 2.1.2.- Posesión del permiso B y BTP en vigor, o el que lo sustituya llegado el caso en vigor
- 2.1.3.- Realización de exámenes médicos para la comprobación de la buena condición física y psicológica, de acuerdo con los protocolos establecidos por Metropolitano de Tenerife, S.A., realizados por una entidad médica acreditada para este efecto.

2.1.4.- Superación de la formación de agente de conducción del tranvía, incluyendo las siguientes áreas formativas:

- a) Formación teórico-práctica de conductor, que constará de un mínimo de 80 horas teóricas y 45 horas prácticas.
- b) La formación deberá ser impartida por personal acreditado para la formación por Metropolitano de Tenerife, S.A. Finalizada la misma se emitirá un certificado que recogerá la calificación de aptitud, tras la superación del examen teórico-práctico. Formación complementaria coordinada por Metropolitano de Tenerife, S.A., establecida en el plan de formación interno de la empresa.
- c) 55 horas de conducción tuteladas por personal acreditado para la formación por Metropolitano de Tenerife, S.A. De estas 55 horas, al menos 50 han de realizarse en modo de conducción de unidad simple y 5 en modo de conducción de unidad múltiple. Podrá obtenerse la habilitación para la conducción de unidad simple independientemente de la habilitación de la unidad múltiple.

Las 50 horas de conducción en modo de unidad simple han de repartirse en el conjunto de líneas comerciales de Metropolitano de Tenerife, S.A. del siguiente modo:

Al menos 2/3 de las horas se realizarán en la Línea 1.

El resto de horas de conducción, hasta llegar a 50, se realizarán en el resto de líneas comerciales, distintas de la Línea 1.

La distribución horaria de la conducción en las líneas comerciales distintas de la Línea 1 será tal que, como mínimo, cada conductor realizará 3 recorridos completos (ida y vuelta) en cada una de las líneas comerciales, o cuantos recorridos fueran necesarios para que el conductor alcance los tiempos comerciales indicados por Metropolitano de Tenerife, S.A. para esa línea.

- d) Las 5 horas de conducción en modo de unidad múltiple se estiman suficientes para incluir, al menos, la realización de 3 recorridos completos (ida y vuelta) en la Línea 1. Si no se alcanzara este objetivo, se realizarán cuantos recorridos fueran necesarios para que el conductor alcance los tiempos comerciales indicados por Metropolitano de Tenerife, S.A. para la conducción en modo unidad múltiple. d) Conducción acompañada por personal acreditado para la formación por MTSA en servicios con pasajeros, que sumen al menos 20 horas.

De las 20 horas de conducción acompañada, al menos 2/3 se realizarán en la Línea 1.

2.1.5.- Los conductores que únicamente hayan sido habilitados para la conducción comercial de unidades simples, podrán ser habilitados para la conducción comercial de unidades múltiples tras realizar una formación teórico-práctica que constará de un mínimo de 4 horas de teoría y de la realización de 3 recorridos completos (ida y vuelta) en la Línea 1, o cuantos recorridos fueran necesarios para que el conductor alcance los tiempos comerciales indicados por Metropolitano de Tenerife, S.A. para la conducción en modo unidad múltiple. Estos recorridos serán tutelados por personal acreditado para la formación por Metropolitano de Tenerife, S.A.

El cumplimiento de la condición descrita en el párrafo anterior permitirá habilitar al conductor a la conducción comercial de los tranvías en modo unidad múltiple.

2.1.6.- Cada vez que se abra al servicio una nueva línea comercial, o un nuevo tramo de una línea existente, los conductores que estuvieran habilitados para la conducción comercial deberán realizar 3 recorridos completos (ida y vuelta) en cada una de las nuevas líneas o tramos comerciales, o cuantos recorridos fueran necesarios para que el conductor alcance los tiempos comerciales indicados por Metropolitano de Tenerife, S.A. para esa nueva línea. Estos recorridos serán tutelados por personal acreditado para la formación por Metropolitano de Tenerife, S.A.

El cumplimiento de la condición descrita en el párrafo anterior permitirá habilitar al conductor a la conducción comercial de las nuevas líneas o tramos comerciales.

2.2.- Conducción no comercial. Como se ha señalado, será aquella conducción que se realice sin pasajeros para la realización de algún tipo de prueba o con la excepción de personal de Metropolitano de Tenerife, sus contratistas o también visitas ocasionales autorizadas por parte de la dirección general de la propia entidad. La podrá realizar cualquier persona habilitada para la conducción comercial así como personas expresamente autorizadas por Metropolitano.

### 2.3.- Habilitación para la conducción de maniobra

2.3.1.- Contrato de trabajo adscrito a los Departamentos de Mantenimiento, de Material Móvil o Instalaciones Fijas de MTSA, que por las necesidades del mismo así lo requiera.

2.3.2.- Realización de exámenes médicos para la comprobación de la buena condición física y psicológica, de acuerdo con los protocolos establecidos por Metropolitano de Tenerife, S.A., realizados por una entidad médica acreditada para este efecto.

2.3.3.- Superación de una formación inicial teórica-práctica a la conducción de maniobras de una duración de 16 horas. Finalizada la misma se emitirá un certificado que recogerá la calificación de aptitud, tras la superación del examen teórico-práctico, expedido por el responsable de formación de Metropolitano de Tenerife, S.A.

### 2.4.- Habilitación para la conducción de otros vehículos encarrilados distintos del tranvía.

2.4.1.- Posesión del permiso C y, para la utilización del remolque, C+E, o el que los sustituya llegado el caso, en vigor.

2.4.2.- Superación de una formación teórica-práctica a la conducción de otros vehículos encarrilados distintos del tranvía, de una duración de 16 horas.

### **Validez, renovación y recuperación de la habilitación para la conducción comercial:**

1.- La habilitación para la conducción será válida por un período de tres años de duración desde que se otorgó y conservará su validez mientras la persona autorizada tenga contrato en vigor con Metropolitano de Tenerife, S.A. o no incurra en alguna de las causas de suspensión o revocación establecidas al efecto.

La renovación de la habilitación se podrá realizar llegada a su término, así como en un período de más menos tres meses a su vencimiento. Después de transcurridos tres meses si no se ha renovado la habilitación, ésta dejará de ser considerada como válida.

La validez se verá revocada o suspendida en los siguientes casos:

- Interrupción continuada de la conducción causada por accidente, enfermedad o cualquier tipo de ausencia del puesto de trabajo en la empresa, por un período mínimo de 3 meses.
- Expediente sancionador por causa de circunstancias relacionadas con la aptitud y/o seguridad de la conducción. En los casos en los que se incoe un expediente sancionador por causas no relacionadas con la seguridad en la conducción, la habilitación sólo será suspendida por el mismo tiempo que la sanción impuesta, pero no se revocará.
- Informe médico desfavorable para el ejercicio de la función de conducción.
- Suspensión del permiso de conducir B y BTP por parte de las autoridades competentes.
- No realización de las horas mínimas establecidas al efecto.

Se establece que para mantener la habilitación se deberá realizar al menos el siguiente número de horas de conducción en el plazo de un año.

Conductores: 1.200 horas

Reguladores: 70 horas

Responsables: 21 horas

## 2. Renovación de la habilitación para la conducción

Para renovar la habilitación de la conducción se deberá de superar una formación teórico-práctica con una duración estimada de 8 horas. Al finalizar la misma se realizará un examen que deberá superarse.

Los temas a tratar en dicha sesión serán aquellos que se consideren importantes de incidir, bien porque sea necesario recordar (por ejemplo, procedimientos no habituales) o alguno que por la evolución de la línea se detecte transcurrido este tiempo).

## 3.- Recuperación de la Habilitación para la conducción tras un periodo superior a tres meses sin conducir o pérdida por cualquier causa.

Para recuperar la habilitación se deberá superar una formación teórico-práctica tal y como se indica a continuación:

PERIODO SIN CONDUCIR	TEORIA	PRÁCTICA	CONDUCCIÓN ACOMPAÑADA EN VACÍO	CONDUCCIÓN COMERCIAL ACOMPAÑADA
Entre 3 y 6 meses	Media jornada (4 h)	-	-	Media jornada (4 h)
Entre 6 y 12 meses	Dos jornadas (16 h)		Una jornada (8 h)	Dos jornadas (16 h)
Entre 12 y 18 meses (*)	Cuatro jornadas (32 h)	Una jornada (8 h)	Dos jornadas (16 h)	Tres jornadas (24 h)

(\*) En los casos en que la interrupción continuada de la conducción se sitúe entre 12 y 18 meses, se ha de incluir la recuperación de la habilitación para conducir unidades múltiples.

Si la interrupción continuada de la conducción ha superado el período de 18 meses, para recuperar la habilitación se deberá realizar y superar un nuevo proceso de formación inicial completo.

La pérdida de habilitación por otra causa deberá implicar superar una formación teórico-práctica similar a la establecida para el periodo sin conducción de entre 6 y 12 meses.

### Teoría.-

Los temas a tratar en las sesiones teóricas serán aquellos que se consideren importantes de incidir, bien porque sea necesario recordar (por ejemplo, procedimientos no habituales) o alguno que por la evolución de la línea se detecte transcurrido este tiempo. Al finalizar la misma se realizará un examen que deberá superarse



Práctica.-

Será siempre acompañada por personal acreditado para la formación. Al finalizar la misma se realizará una evaluación final que deberá superarse.

**Ámbito geográfico de la habilitación para la conducción:**

- Talleres y Cocheras de Metropolitano de Tenerife, S.A.
- Línea o parte de línea comercial de Metropolitano de Tenerife, S.A.

**HABILITACIÓN PARA LA REGULACIÓN:**

**Requisitos de la habilitación para la regulación:**

- Habilidadación para la regulación
  - Estar en posesión de la habilitación para la conducción comercial.
  - Superación de la formación de regulador del tranvía, incluyendo las siguientes áreas formativas:
    - a) Formación teórico-práctica de regulador, que constará de un mínimo de 160 horas totales, de las cuales 80, al menos, serán sobre teoría de la regulación y formación de sistemas así como la realización de 80 horas de práctica acompañada por otro regulador.
    - b) La formación deberá ser impartida por personal acreditado para la formación por Metropolitano de Tenerife, S.A.

**Validez, renovación y recuperación de la habilitación para la regulación:**

La habilitación para la regulación será válida por un período de tres años de duración desde que se otorgó y conservará su validez mientras la persona autorizada tenga contrato en vigor con Metropolitano de Tenerife o no incurra en alguna de las causas de suspensión o revocación establecidas al efecto.

La renovación de la habilitación se podrá realizar llegada a su término, así como en un período de más menos tres meses a su vencimiento. Después de transcurridos tres meses si no se ha renovado la habilitación, ésta dejará de ser considerada como válida.

La validez se verá revocada o suspendida por las mismas causas establecidas para la conducción así como en los siguientes casos:

- Interrupción continuada de la regulación causada por accidente, enfermedad o cualquier tipo de ausencia del puesto de trabajo en la empresa, por un período mínimo de 3 meses.
- Informe médico desfavorable para el ejercicio de la función de regulación.
- Suspensión del permiso de conducir B y BTP por parte de las autoridades competentes.

- Pérdida de la habilitación de conducción.

En los casos en que se incoe un expediente sancionador por causas no relacionadas con la seguridad en la regulación, la habilitación sólo será suspendida por el mismo tiempo que la sanción impuesta, pero no se revocará.

Se establece que para mantener la habilitación se deberá realizar al menos el siguiente número de horas de regulación en el plazo de un año.

Reguladores: 1.200 horas

Responsables: 21 horas

- Renovación de la habilitación para la regulación

Para renovar la habilitación de la regulación se deberá de superar una formación teórico-práctica con una duración estimada de 8 horas. Al finalizar la misma se realizará un examen que se deberá de superar.

Los temas a tratar en dicha sesión serán aquellos que se consideren importantes de incidir, bien porque sea necesario recordar (por ejemplo, procedimientos no habituales) o alguno que por la evolución de la línea se detecte transcurrido este tiempo.

- Recuperación de la habilitación para la regulación tras un período de tres meses sin regular o pérdida por cualquier causa.

Para recuperar la habilitación de la regulación se deberá de superar una formación teórico-práctica tal y como se indica a continuación:

PERIODO SIN REGULAR	TEORIA	PRÁCTICA SISTEMAS DEL PCC	REGULACIÓN ACOMPAÑADA
Entre 3 y 6 meses	Media jornada (4 h)	-	Media jornada (4 h)
Entre 6 y 12 meses	Dos jornadas (16 h)	Una jornada (8 h)	Dos jornadas (16 h)
Entre 12 y 18 meses	Cuatro jornadas (32 h)	Tres jornadas (24 h)	Tres jornadas (24 h)

Si la interrupción continuada de la regulación ha superado el período de 18 meses, para recuperar la habilitación se deberá realizar y superar un nuevo proceso de formación inicial completo.

La pérdida de habilitación por otra causa deberá implicar superar una formación teórico-práctica similar a la establecida para el periodo sin regulación de entre 6 y 12 meses.

**Teoría.-**

Los temas a tratar en las sesiones teóricas serán aquellos que se consideren importantes de incidir, bien porque sea necesario recordar (por ejemplo, procedimientos no habituales) o alguno que por la evolución de la línea se detecte transcurrido este tiempo. Al finalizar la misma se realizará un examen que deberá superarse.

**Práctica.-**

Será siempre acompañada por personal acreditado para la formación. Al finalizar la misma se realizará una evaluación final que deberá superarse.

**Ámbito geográfico de la habilitación para la regulación:**

- Talleres y Cocheras de Metropolitano de Tenerife, S.A.
- Línea o parte de línea comercial de Metropolitano de Tenerife, S.A.

**PERSONAL ACREDITADO PARA LA FORMACIÓN DE CONDUCCIÓN Y/O REGULACIÓN:**

- Formador de conducción y/o regulación: Persona que imparte tanto formación teórica como práctica en la conducción y/o en la regulación.

**Requisitos:**

Disponer de la habilitación para la conducción comercial y/o para la regulación.

Capacitación en formación de formadores (metodología didáctica).

**RECICLAJE DE CONDUCTORES Y REGULADORES:**

Metropolitano de Tenerife, S.A. realizará la investigación de los accidentes y/o incidentes que se produzcan durante la circulación.

Esta investigación se ha de adaptar a las circunstancias producidas y a la normativa vigente, adoptando las medidas correctivas-preventivas que se determine en cada momento, incluyendo el reciclaje.”

Lo que se hace público para general conocimiento y a los efectos oportunos.

Santa Cruz de Tenerife, a 15 de abril de 2015.

El Vicesecretario General, José Antonio Duque Díaz.- V.º B.º: el Presidente, Carlos Alonso Rodríguez.