



**Puerto de Vigo**

Autoridad Portuaria de Vigo

# **DECLARACIÓN SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE VIGO**

**2018**



**AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO**

FECHA 30/05/2018



---

**MEMORIA**

---



**HOJA DE FIRMAS**

REALIZADO POR:	FIRMA
<p>Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos            Mateo Villaverde Sedano</p>	 Fecha: 30 de mayo de 2018
REVISADO POR:	FIRMA
<p>Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos            Antonio Moreno Ortega</p>	 Fecha: 30 de mayo de 2018
CONFORME	FIRMA
<p>La Dirección del Expediente</p> <p>Manuel Arcos Romero            Jefe División Operaciones Portuarias</p>	Fecha: 30 de mayo de 2018

## HOJA DE REGISTRO DE CAMBIOS

REVISIÓN	FECHA	PÁGINAS AFECTADAS	NOTAS Y RAZONES DEL CAMBIO
01	03/2018	Todas	Primera versión del documento
02	04/2018	Todas	Actualización de normativas Actualización de descripción de la red
03	05/2018	15,18,20,28,32,53,63	Revisión ADIF
04	05/2018	Todas	Versión para aprobación

## ÍNDICE

<b>1</b>	<b>INFORMACIÓN GENERAL</b> .....	<b>9</b>
1.1	INTRODUCCIÓN.....	9
1.2	VALIDEZ DE LA IRFPV .....	10
1.2.1	PERÍODO DE VALIDEZ DE LA IRFPV.....	10
1.2.2	PROCESO DE ACTUALIZACIÓN .....	10
1.3	PUBLICACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE LA IRFPV.....	10
1.4	SOLICITUD DE INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA DE LA IRFPV .....	11
<b>2</b>	<b>CONDICIONES GENERALES DE ACCESO</b> .....	<b>11</b>
2.1	REQUISITOS GENERALES DE ACCESO .....	11
2.1.1	LICENCIAS Y HABILITACIONES.....	12
2.1.2	CERTIFICADO DE SEGURIDAD .....	12
2.1.3	REQUISITOS PARA LA SOLICITUD DE ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD .....	13
2.1.4	RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS.....	13
2.1.5	CONTRATOS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS .....	13
2.2	NORMATIVA DE CIRCULACIÓN .....	14
2.3	TRANSPORTES EXCEPCIONALES.....	15
2.4	TRANSPORTES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.....	16
2.5	REQUISITOS TÉCNICOS DEL MATERIAL RODANTE.....	17
2.6	REQUISITOS DEL PERSONAL FERROVIARIO.....	17
2.6.1	HABILITACIONES, CERTIFICADOS Y FORMACIÓN.....	18
2.6.2	IDIOMA.....	19
2.6.3	INSPECCIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA SOBRE EL PERSONAL.....	19
<b>3</b>	<b>RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE VIGO</b> .....	<b>20</b>
3.1	ÁMBITO DE LA RED FERROVIARIA.....	20
3.1.1	LÍMITES GEOGRÁFICOS .....	21
3.1.2	ZONAS DE LA RED FERROVIARIA .....	25
3.2	DESCRIPCIÓN DE LA RED FERROVIARIA.....	27
3.2.1	IDENTIFICACIÓN GEOGRÁFICA.....	27
3.2.2	PRESTACIONES DE LA RED FERROVIARIA.....	28
3.3	RÉGIMEN DE CIRCULACIÓN: SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD Y DE COMUNICACIÓN DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE VIGO .....	41

---

3.3.1	SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD .....	41
3.3.2	SISTEMA DE COMUNICACIÓN.....	41
3.4	NORMATIVA MEDIOAMBIENTAL .....	41
3.5	MANTENIMIENTO Y OBRAS EN LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE VIGO.....	42
3.6	REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRÁFICO FERROVIARIO.....	43
4	CAPACIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE VIGO .....	44
4.1	OCUPACIÓN ACTUAL DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y NIVEL DE CONGESTIÓN .....	45
5	SERVICIOS BÁSICOS, COMPLEMENTARIOS Y AUXILIARES.....	45
5.1	SERVICIOS BÁSICOS.....	46
5.2	SERVICIOS COMERCIALES.....	47
5.2.1	SERVICIOS COMPLEMENTARIOS .....	47
5.2.2	SERVICIOS AUXILIARES .....	47
6	RÉGIMEN ECONÓMICO Y TRIBUTARIO .....	48
6.1	INFORMACIÓN SOBRE CÁNONES Y DEMÁS TASAS EXIGIBLES CON ARREGLO A LA LEY DEL SECTOR FERROVIARIO.....	48
6.2	TARIFAS POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS FERROVIARIOS PARA EL EJERCICIO 2018 .....	49
6.3	FACTURACIÓN DE TARIFAS POR PRESTACIÓN DE SERVICIOS FERROVIARIOS .....	49
 <b>ANEXO 1: GLOSARIO DE ABREVIATURAS, ACRÓNIMOS Y DEFINICIONES</b>		
1	ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS	
2	DEFINICIONES	
 <b>ANEXO 2: DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA</b>		
1	NORMATIVA EUROPEA	
2	NORMATIVA ESTATAL	
3	OTRA DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA	
 <b>ANEXO III. ESQUEMA DE LA RED</b>		

## 1 INFORMACIÓN GENERAL

### 1.1 INTRODUCCIÓN

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

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

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

El documento de la DRFPV se ha elaborado tomando como referencia la estructura del contenido recogida en la *Orden FOM 897/2005, de 7 abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria*, incluyendo igualmente el contenido mínimo previsto en el *Anexo III de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, de 29 de septiembre*, relativo al contenido mínimo de la declaración sobre la red prevista en el artículo 32 de la precitada Ley, adaptado a las características de la red ferroviaria existente en el Puerto de Vigo y a las competencias y funciones que la legislación vigente atribuye a la Autoridad Portuaria de Vigo en materia ferroviaria.

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

- Capítulo 1: Información General.
- Capítulo 2: Condiciones de Acceso.
- Capítulo 3: Descripción de la Red Ferroviaria.

- Capítulo 4: Capacidad de la infraestructura de la Red Ferroviaria del Puerto de Vigo
- Capítulo 5: Servicios Adicionales, Complementarios y Auxiliares.
- Capítulo 6: Régimen Económico y Tributario.
- Anexos: En los distintos Anexos se ha agrupado toda la información que puede ser objeto de frecuente actualización, incluyendo además contenidos de carácter informativo.

## **1.2 VALIDEZ DE LA DRFPV**

### **1.2.1 PERÍODO DE VALIDEZ DE LA DRFPV**

La DRFPV se mantendrá vigente durante el año 2018/2019 y podrá ser actualizada por la Autoridad Portuaria de Vigo cuando así lo requieran sus contenidos.

### **1.2.2 PROCESO DE ACTUALIZACIÓN**

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

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

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

## **1.3 PUBLICACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE LA DRFPV**

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

## **1.4 SOLICITUD DE INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA DE LA DRFPV**

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

**[manuelarcos@apvigo.es](mailto:manuelarcos@apvigo.es)**

***Jefe División de Operaciones Portuarias – Autoridad Portuaria de Vigo***

## **2 CONDICIONES GENERALES DE ACCESO**

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

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

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

### **2.1 REQUISITOS GENERALES DE ACCESO**

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

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

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

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

#### 2.1.1 LICENCIAS Y HABILITACIONES

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

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

#### 2.1.2 CERTIFICADO DE SEGURIDAD

El Certificado de Seguridad acredita que la empresa ferroviaria ha establecido un sistema propio de gestión de la seguridad y está en condiciones de cumplir los requisitos sobre sistemas de control, circulación y seguridad ferroviaria, sobre conocimientos y requisitos de su personal relacionado con la seguridad de la circulación ferroviaria y sobre características técnicas del material rodante que utilizará y de las condiciones de su mantenimiento, con objeto de controlar los riesgos y operar en la red de manera segura. Las empresas ferroviarias deberán obtener el certificado de seguridad antes de prestar servicios de transporte sobre una determinada línea o tramo de la Red Ferroviaria de Interés General (artículo 66 de la LSF).

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

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

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

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

### 2.1.4 RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS

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

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

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

### 2.1.5 CONTRATOS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS

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

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

## **2.2 NORMATIVA DE CIRCULACIÓN**

Con motivo de la entrada en vigor del Reglamento de Circulación Ferroviaria, la normativa principal de referencia a partir del 19 de enero de 2017, es:

- Consignas aplicables en la red ferroviaria interior del Puerto de Vigo.
- Consignas de ADIF de aplicación en las líneas de conexión del Puerto de Vigo.
- Reglamento de Circulación Ferroviaria (R.D. 664/2015, de 17 de julio).
- Libro de Normas de Circulación Ferroviaria en Puertos y demás normas desarrolladas con motivo de la entrada en vigor del Reglamento de Circulación Ferroviaria.

Todas las alusiones realizadas en este Documento de Información de Red al Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF) se entenderán referidas al Reglamento General de Circulación hasta el 19 de enero de 2017, fecha de entrada en vigor del RCF.

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

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

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

## 2.3 TRANSPORTES EXCEPCIONALES

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

Tendrán esta consideración los siguientes tipos de transportes:

- Los cargamentos que no cumplan las disposiciones establecidas en la Norma ADIF de Reglamentación (NAR) 5/17 de fecha 1 de septiembre de 2017 (Normativa de Cargamentos) de ADIF y aquellos para los que no existan prescripciones alternativas equivalentes.
- Los cargamentos que, teniendo en cuenta las reducciones en anchura correspondientes, rebasen el gálibo de cargamento aplicable en la red ferroviaria del Puerto de Vigo (Gálibo de Ancho Ibérico), establecido en el apartado 3.2.2 del presente documento.
- Las unidades de cargamento rígidas transportadas sobre 2 o más vagones de bogies provistos de traviesa giratoria o giratoria-deslizante.
- Las unidades de cargamento flexibles de una longitud superior a 36 m cargadas sobre varios vagones sin traviesa giratoria.
- Las unidades que pesen más de 22,5 toneladas/eje y/o si están cargadas sobre vagones plataforma rebajados.
- Los vagones que deban ser transportados en barco y estén sometidos a las disposiciones del Anejo IV, punto 4 del RIV.

Los vehículos ferroviarios que circulen sobre sus propias ruedas y no estén matriculados en alguna red ferroviaria.

- Los vagones de más de 8 ejes, cuando estén cargados.
- La circulación de vagones pasados de fecha de revisión en más de 6 meses, en el caso de vagones vacíos y más de 14 días, en el caso de vagones cargados.

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

## **2.4 TRANSPORTES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS**

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

El transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril se rige, en España, por el Reglamento Relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID). Asimismo, también se rige por el R.D. 412/2001 de 20 de abril, por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, o por cualquier otra norma que pudiera afectar, como es el caso del transporte de materias y objetos explosivos, al que se aplican normas adicionales contenidas en el Reglamento de Explosivos (Real Decreto 130/2017, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Explosivos.). Consultar las referencias en el Anexo II de la presente DRFPV.

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

Este tipo de transporte de mercancías peligrosas, sólo se podrá realizar por las EE.FF. que así lo tengan expresamente solicitado y autorizado en su Licencia de empresa ferroviaria, en donde se expresan las garantías que ofrecen, con arreglo a la legislación vigente y al cumplimiento de todas las prescripciones y normas que rigen dichos transportes, para salvaguardar la seguridad

de terceros y de las propias infraestructuras. Asimismo, estos transportes deberán ser comunicados por las EE.FF., previamente a su realización, a la Autoridad Portuaria de Vigo.

## **2.5 REQUISITOS TÉCNICOS DEL MATERIAL RODANTE**

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

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

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

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

## **2.6 REQUISITOS DEL PERSONAL FERROVIARIO**

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

### 2.6.1 HABILITACIONES, CERTIFICADOS Y FORMACIÓN

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

Las EE.FF. y, en su caso, ADIF, deben justificar que su personal ferroviario, relacionado con la seguridad en la circulación, tiene la formación adecuada y los títulos habilitantes correspondientes para ejercer las funciones realizadas, según se establece en la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal.

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

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

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

Este personal para la obtención y, en su caso, mantenimiento de la licencia y los certificados de conducción, así como de las habilitaciones necesarias requerirá la superación de las correspondientes pruebas teóricas y prácticas que aseguren un nivel de formación y conocimiento

adecuados para realizar las funciones para las que facultan, así como de la previa obtención de un certificado de aptitud psicofísica.

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

### 2.6.2 IDIOMA

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

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

### 2.6.3 INSPECCIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA SOBRE EL PERSONAL

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

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

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

### 3 RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE VIGO

#### 3.1 ÁMBITO DE LA RED FERROVIARIA

El Puerto de Vigo supone una infraestructura comercial de interés general siendo un instrumento vital para el incremento y desarrollo de la economía de la zona. El Puerto supone un punto estratégico de la cadena logística a nivel nacional para las empresas ubicadas dentro de su campo de acción o Hinterland.

El Puerto de Vigo dispone de una red ferroviaria que permite el acceso de trenes desde la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) a los muelles Transversal, Arenal y Guixar.

Se adjunta una imagen con el área correspondiente al presente informe.



Ilustración 1. Ámbito de la Red Ferroviaria del Puerto de Vigo. (Fuente. [www.apvigo.es](http://www.apvigo.es))

En la imagen aérea siguiente se muestra la vista global de la ubicación de la red ferroviaria del Puerto de Vigo.



Imagen 1. Vista aérea de los muelles de Guixar, Arenal y Transversal. (Fuente. [www.apvigo.es](http://www.apvigo.es))

De acuerdo con los datos de la consigna Serie AO/CO nº277/324, el punto de conexión física del Puerto de Vigo con la REFIG administrada por ADIF, que delimita la administración de ambas redes se encuentra en el vallado de ADIF que delimita la Terminal del Puerto protegida por portón, situado a continuación del calce X13.

El punto de conexión funcional, que delimitan el ámbito de actuación de la estación de Vigo-Guixar y del Puerto de Vigo es el vallado ADIF que delimita la Terminal del Puerto protegida por portón y coincidente con el punto de conexión física.

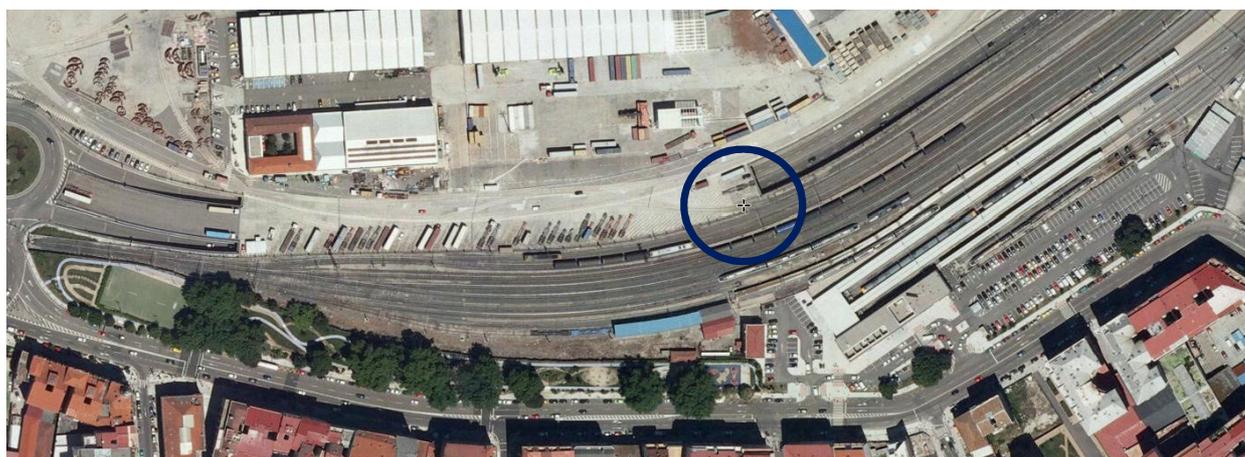


Imagen 2. Vista aérea del punto de conexión física y funcional. (Fuente. PNOA máxima actualidad)

La conexión del Puerto de Vigo con la REFIG se sitúa por tanto en el Sector 1, tal y como se describe en el apartado siguiente.

### 3.1.1 LÍMITES GEOGRÁFICOS

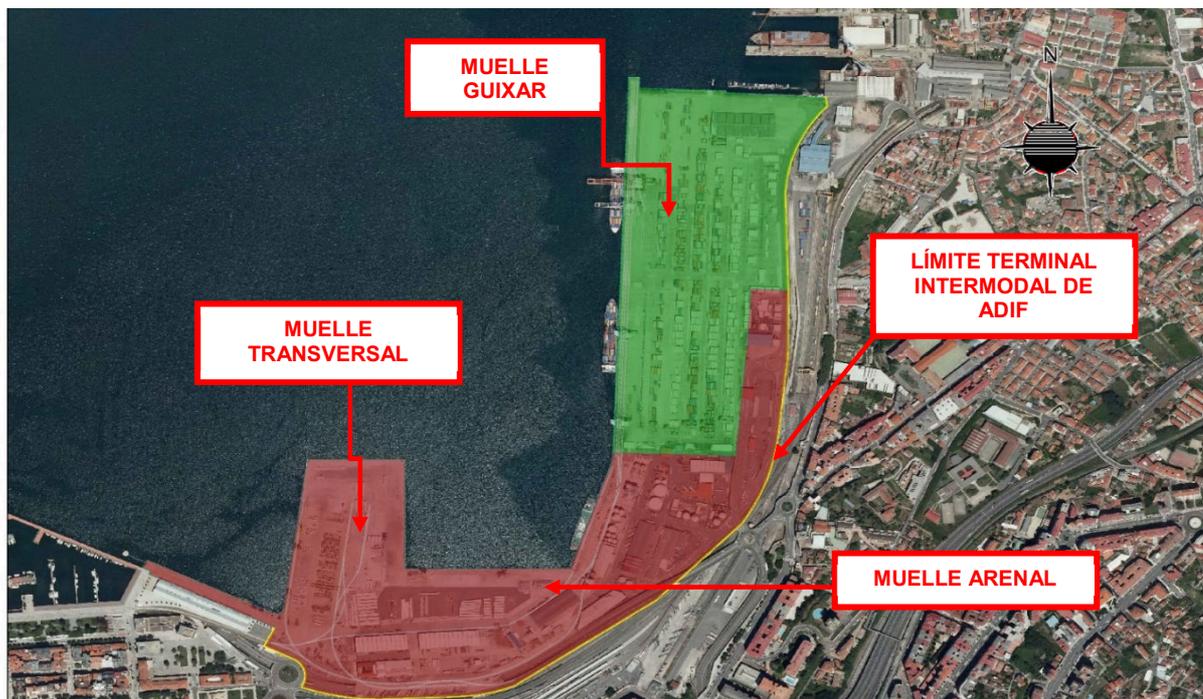
Se ha dividido la red ferroviaria del Puerto de Vigo en dos sectores, estando operativa únicamente en uno de ellos.

**El Sector 1** corresponde a los Muelles de Transversal, Arenal y Guixar, en los que la red ferroviaria se encuentra operativa en los términos descritos en el presente, y en el que se sitúa el punto de conexión físico y funcional con la REFIG.

En términos generales, el Sector 1 no admite ancho UIC, ni surcos directos ni tracción eléctrica. La longitud útil máxima del tren es inferior a 450 m y no existen vías específicas de recepción/expedición ni habilitadas de carga/descarga.

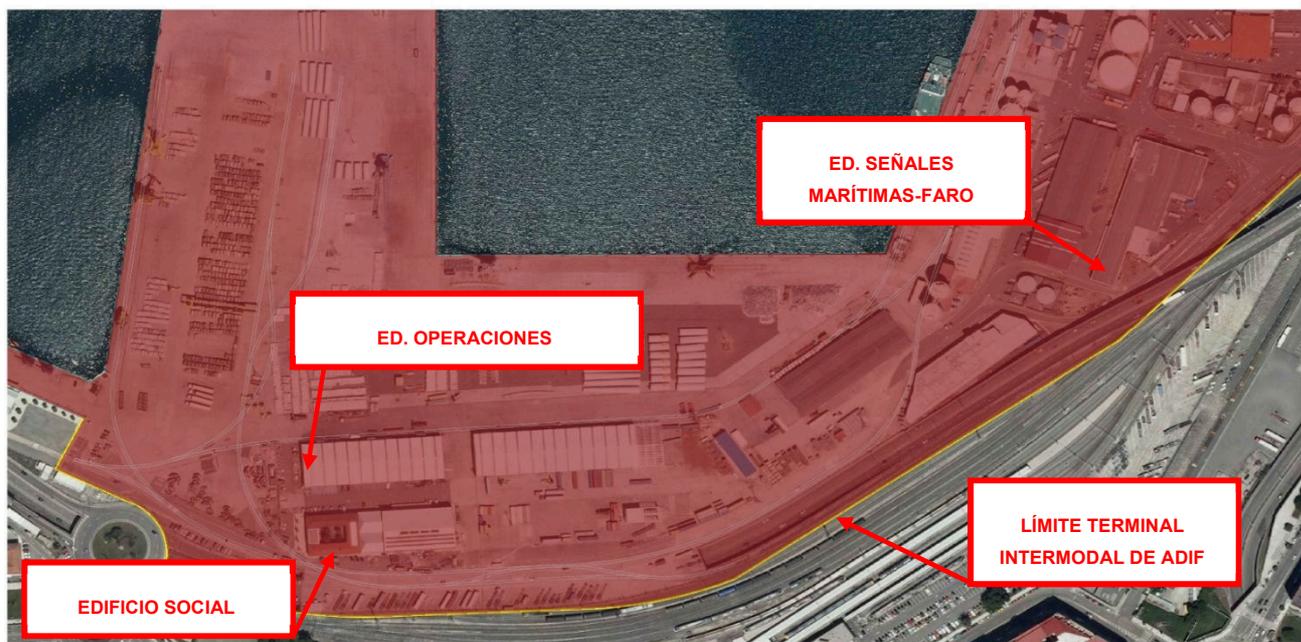
- **Punto de conexión REFIG**: Se sitúa en el muelle del arenal y permite el acceso a la Vía 01 (Transversal Oeste).
- **Muelle Transversal** permite el acceso a la Vías 01 (Transversal Oeste), 02 (Transversal Puente), 03 (Transversal Este) y 08 (Comercio centro). Este muelle está destinado a tareas con mercancías convencionales o Break Bulk. Ninguna de las vías nombradas cuenta con electrificación ni tampoco con señalización. Cabe indicar que las cuatro vías se encuentran enlazadas entre sí por tramos que las unen, cruces a nivel, y que permiten a los ferrocarriles emplear la que más convenga a destino. Las Vía 01 y 02 poseen una longitud de 707,76 m, 591,549 m respectivamente. La longitud de estas vías es notoriamente superior a las de las Vías 03 y 08 en ese sector, de 115,71 m y 65,08 m respectivamente. El ancho de las vías es de 1668 mm (A. Ibérico).

**Muelle Arenal** sirve de nexo de unión entre los demás muelles siguiendo un trazado este-oeste. Las mercancías que se mueven corresponden a Break Bulk. Está compuesto por una única vía, Vía 04 contando con una longitud de 732,72 metros. Cuenta con un único cruce a nivel y conecta con las vías 05 y 08. La velocidad de circulación corresponde a paso de hombre. La vía 04 no se encuentra electrificada y sigue su trazado, al igual que las del primer sector, por firme rígido de hormigón o losa con unas pendientes muy reducidas. El ancho de la vía 04 es de 1668 mm (A. Ibérico). La vía 04 se sitúa muy próxima a las tuberías de carga y descarga de graneles líquidos situadas en los atraques 121 y 122 del Muelle del Arenal.



En la parte sur del Muelle del Arena se sitúan los locales destinados a edificio social y operaciones portuarias y la terminal intermodal de ADIF, situándose también al sur de los mismos el inicio de la vía 05.

Se adjunta los edificios más representativos del muelle Transversal y Guixar. El límite con la Terminal Intermodal de ADIF se representa con línea amarilla.



Muelle Guixar cuenta con tres vías denominadas Vía 05 (Guixar I), Vía 06 (Guixar II) y Vía 07 (Guixar III). Este muelle es una terminal de contenedores con 179.244 m<sup>2</sup> de superficie. No se encuentra dotado de electrificación ni de señalización. Este muelle cuenta con la vía de mayor longitud con 1362,58 metros de longitud y corresponde a la vía 05. La vía 06 posee una longitud de 852,74 metros y la vía 07 de 749,72 metros. El muelle se encuentra limitado por su lado este con La Terminal Intermodal de ADIF y al sur con el muelle del Arenal. El ancho correspondiente de las vías en este sector es de 1668 mm (A.Ibérico) y las velocidades de circulación a paso de hombre. Este muelle cuenta con cuatro grúas de muelle tipo Panamax, Postpanamax y Superpostpanamax.

**El Sector 2** abarca la totalidad del frente portuario desde el Muelle de Comercio hasta el Muelle de Beiramar, hacia el que entra la vía 08, y se encuentra separado del primero por la puerta de acceso al Muelle de Comercio. En este sector la vía ferroviaria se considera no operativa para el tráfico ferroviario y por lo tanto queda fuera del ámbito del presente informe.

Se adjunta foto panorámica del muelle Guixar destinado a la manipulación de los containers.

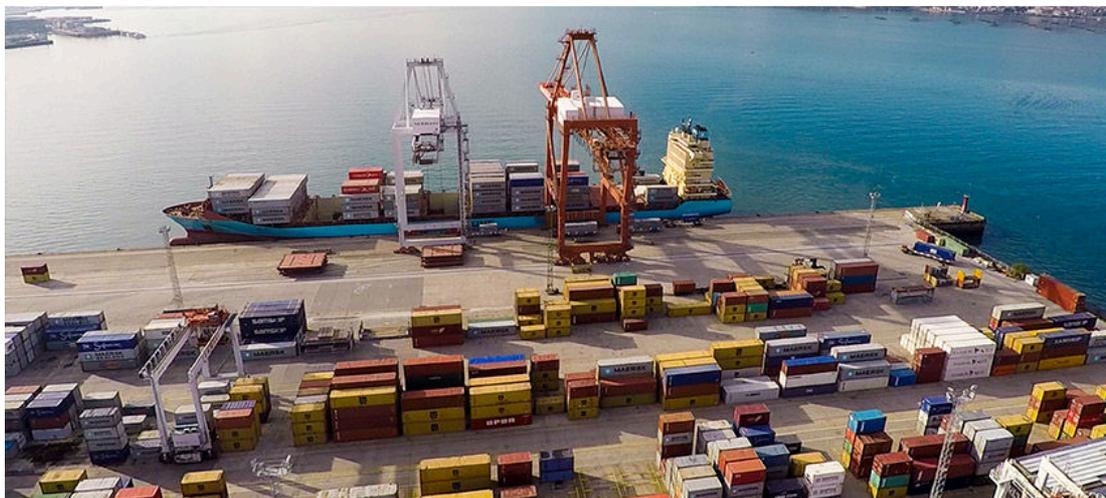


Imagen 3. Muelle de Guixar.

### 3.1.2 ZONAS DE LA RED FERROVIARIA

En el sector indicado en el apartado anterior, la red ferroviaria del Puerto de Vigo se compone de las siguientes vías:

#### 3.1.2.1 ZONA MUELLE TRANSVERSAL

En la Zona Muelle Transversal el recorrido de la red ferroviaria viene determinado por las vías generales 01, 02 y 03 y un pequeño tramo de la vía 08, todas ellas de vía única.

CONCEPTO	VÍA 01 (TRANSVERSAL OESTE)	VÍA 02 (TRANSVERSAL PUENTE)	VÍA 03 (TRANSVERSAL ESTE)	VÍA 08 (COMERCIO)
<b>Longitud (m)</b>	707,76	591,55	115,71	65,08
<b>Desvío</b>	D01, D02, D03, D05	D01, D04, D08, D09	D10	D05, D06
<b>L<sub>máx</sub> de trenes</b>	223,43	265,55	115,71	0,00

#### 3.1.2.2 ZONA MUELLE ARENAL

En la Zona Muelle Arenal el recorrido de la red ferroviaria viene determinado por la vía 04 y el tramo inicial de la vía 05.

El tipo de vía es única.

CONCEPTO	VÍA 4 – (ARENAL ALMACENES)
<b>Longitud (m)</b>	732,72
<b>Desvío</b>	D06, D07, D11
<b>L<sub>máx</sub> de trenes</b>	220,04

### 3.1.2.3 ZONA MUELLE GUIXAR

En la zona Muelle Guixar el recorrido de la red ferroviaria viene determinado por las vías 05, 06 y 07.

CONCEPTO	VÍA 05-T. OESTE	VÍA 06-T.PUENTE	VÍA 07-T.ESTE
<b>Longitud (m)</b>	1.362,58	852,74	749,72
<b>Desvío</b>	D12, D13, D14, D17, D23, D27	D15, D16, D19, D25, D20, D22, D26	D12, D18, D24
<b>L<sub>máx</sub> de trenes</b>	450,00	450,00	450,00

### 3.1.2.4 DESVÍOS

Los desvíos expuestos anteriormente alcanzan una longitud total de 1.054,26 metros de curvo. Su utilidad principal es la de comunicar las vías principales en caso de que se necesite por maniobrabilidad.

LONGITUD DE TRAMO DE DESVÍOS PARA ENLACE DE VÍAS PRINCIPALES						
DESVÍOS	D08-D10	D06-D09	D14-D15	D17-D19	D03-D04	D20-D21
<b>Longitud (m)</b>	110,88	265,50	52,35	52,40	56,98	42,16
DESVÍOS	D22	D22	D25-D27	D24-D26	D16-D18	D11-D11
<b>Longitud (m)</b>	104,37	107,06	45,68	45,49	45,90	125,52

RELACIÓN ENTRE DESVÍOS Y VÍAS PRINCIPALES				
<b>DESVÍOS</b>	D08-D10	D06-D09	D14-D15	D17-D19
<b>VÍAS PPALES</b>	VÍA 02-VÍA 03	VÍA 02-VÍA 08	VÍA 05-VÍA 06	VÍA 05-VÍA 06
<b>DESVÍOS</b>	D03-D04	D20-D21	D25-D27	D24-D26
<b>VÍAS PPALES</b>	VÍA 01-VÍA 02	VÍA 06-VÍA 07	VÍA 05-VÍA 06	VÍA 06-VÍA 07
<b>DESVÍOS</b>	D16-D18	D11-D12		
<b>VÍAS PPALES</b>	VÍA 06-VÍA 07	VÍA 04-VÍA 05		

### 3.1.2.5 RESUMEN

Acorde a los datos expuestos en las tablas anteriores se deduce que la longitud total de las vías principales es de 5.177,88 y el total de vías de enlace 1.054,26 metros.

## 3.2 DESCRIPCIÓN DE LA RED FERROVIARIA

### 3.2.1 IDENTIFICACIÓN GEOGRÁFICA

#### 3.2.1.1 Tipología de vías

La red ferroviaria del Puerto de Vigo está compuesta por vías con tramos de vía únicas no electrificadas.

Asimismo, la superestructura de la red ferroviaria del Puerto de Vigo está formada en su totalidad por tramos de vía en placa embebida en la losa de hormigón correspondiente al nivel del suelo o rasante.

#### 3.2.1.2 Ancho de vías

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

## **3.2.2 PRESTACIONES DE LA RED FERROVIARIA**

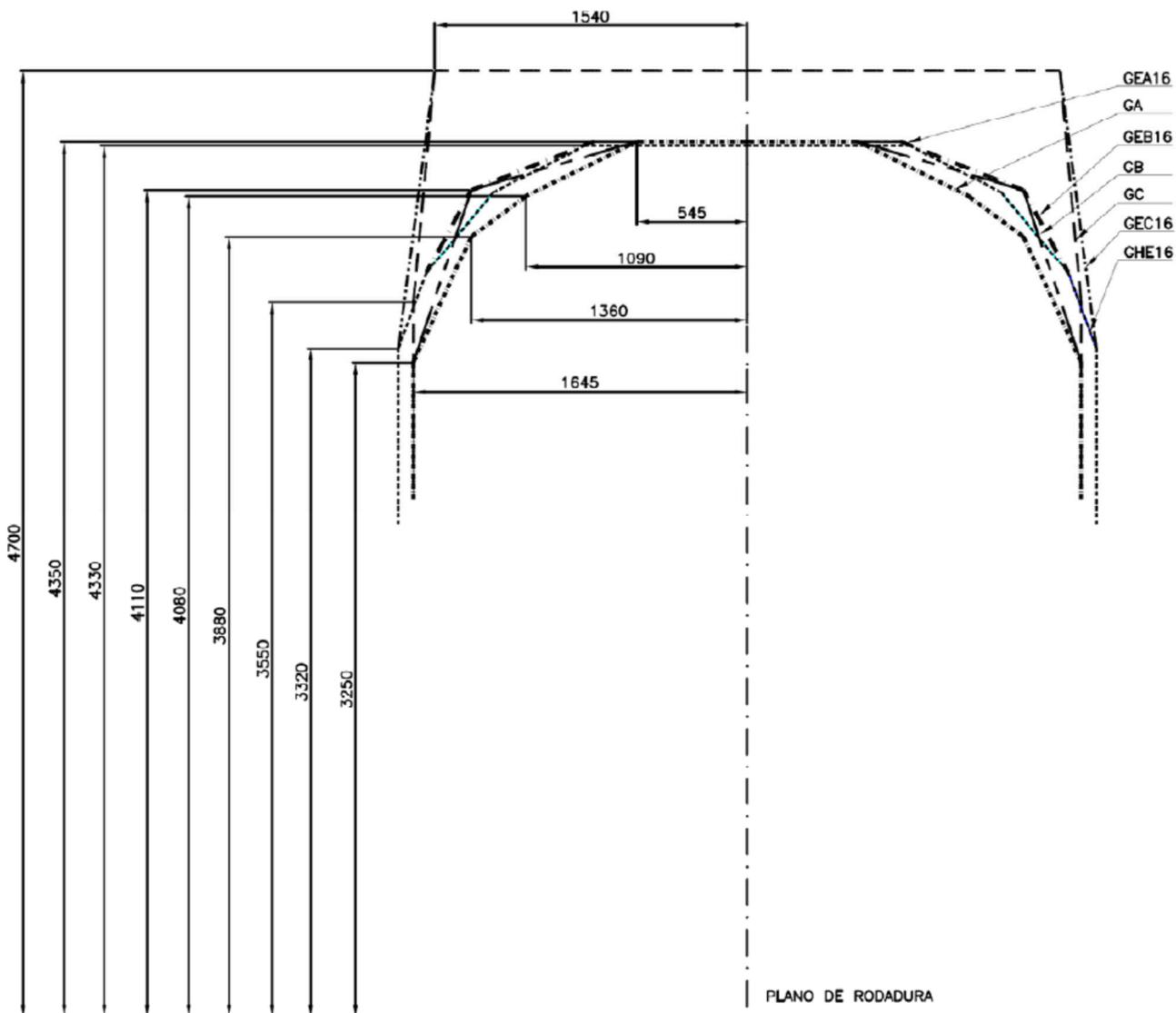
### **3.2.2.1 Gálibo**

En la consigna TE nº1/16 Transporte de Unidades de Transporte Intermodal (UTI) con rebase de gálibo, se definen las prescripciones de circulación de los transportes con rebase de gálibo de las unidades de transporte intermodal (UTI), esto es, cajas móviles, cajas amovibles, semirremolques y contenedores y se fijan las normas que han de cumplir las EE.FF. para el acondicionamiento de los cargamentos dentro de las dimensiones del gálibo. En la Imagen 1 de 'Gálibo de Ancho Ibérico' se incluye el esquema gráfico del gálibo aplicable en la red ferroviaria del Puerto de Vigo.

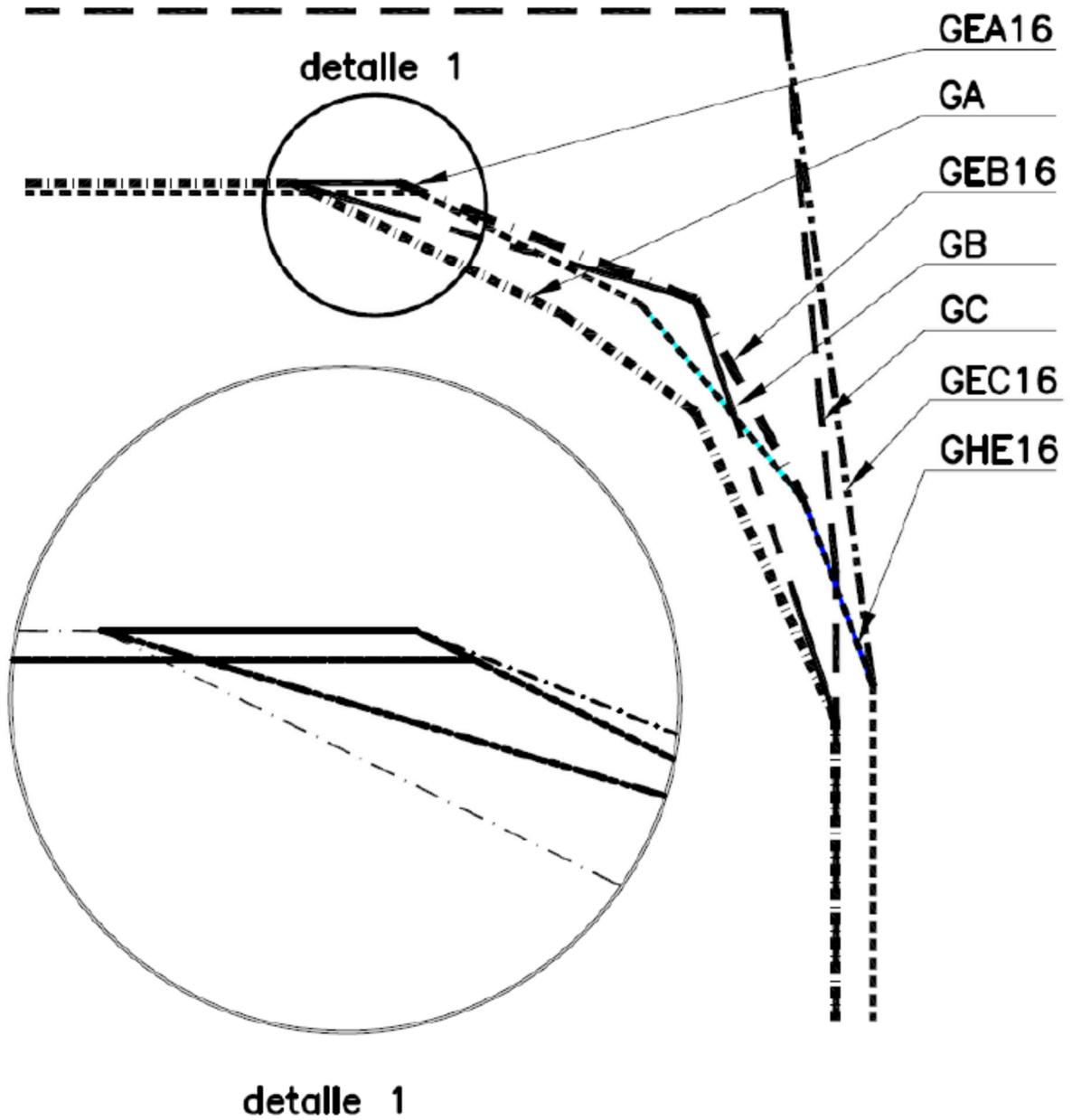
Asimismo, se recogen las especificaciones aplicables para los Transportes Excepcionales (ver la consigna TE nº1/16 Transporte de Unidades de Transporte Intermodal (UTI) con rebase de gálibo). En particular, las dimensiones del cargamento y las condiciones de la infraestructura que generan la consideración de un tráfico bajo este epígrafe, se recogen en la Norma ADIF de Reglamentación (NAR) 5/17 de fecha 1 de septiembre de 2017 (Normativa de Cargamentos) de ADIF.

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

Se muestran a continuación los contornos de referencia de los gálibos cinemáticos GHE16, GEA16, GEB16, GEC16, GA, GB y GC.



Se muestran a continuación los contornos de referencia de los gálibos estáticos GHE16, GEA16, GEB16, GEC16, GA, GB y GC.



### 3.2.2.2 Límite de carga

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

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

### 3.2.2.3 Rampas

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

### 3.2.2.4 Velocidades máximas admisibles

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

- Los movimientos de entrada o de salida en la zona portuaria, desde/hasta las líneas de conexión funcional entre la RFIG y la red ferroviaria del Puerto de Vigo se realizan con marcha de maniobras, conforme al RCF.
- El movimiento de trenes en la red interior portuaria a partir de las líneas de conexión funcional hacia el interior del Puerto de Vigo, se efectúa en régimen de maniobras conforme al RCPV y al RCF, no superando la velocidad de 10 km/h.

### 3.2.2.5 Longitud máxima de los trenes

Las longitudes máximas para las circulaciones de trenes de entrada en el Puerto de Vigo se fijan en:

- Vía 01-Transversal Oeste: 223,43 m
- Vía 02-Transversal Puente: 265,55 m
- Vía 03-Transversal Este: 115,71 m
- Vía 04-Arenal: 220,04 m
- Vía 05-Guixar I: 450,00 m
- Vía 06-Guixar II: 450,00 m
- Vía 07-Guixar III: 450,00 m
- Vía 08-Comercio: 0,00 m

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

### 3.2.2.6 Electrificación de las vías

La red ferroviaria del Puerto de Vigo se encuentra en su totalidad sin electrificar.

### 3.2.2.7 Suministro de energía

Puesto que la red ferroviaria del Puerto de Vigo no está electrificada, no existen instalaciones especiales de suministro de energía.

### 3.2.2.8 Otras características significativas

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

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

La puerta de acceso ferroviario al Puerto de Vigo da paso a los trenes que entran y/o salen del Puerto de Vigo desde/hacia la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG).

Por lo tanto, esta puerta comunica la red ferroviaria de la RFIG con la red ferroviaria del Puerto de Vigo, dando paso a la zona de Muelle del Arenal, desde la cual se puede acceder al Muelle de Transversal al Muelle de Guixar.

La conexión de la red del Puerto de Vigo con la RFIG administrada por ADIF se realiza a través del desvío de la señal M-12 de la estación Vigo-Guixar, protegido por calce con cerradura Bouré X13 situado en el P.K. 10/266.

El accionamiento de la puerta de acceso ferroviario al Puerto de Vigo es manual y autorizando la apertura/cierre el Responsable de Circulación Ferroviaria.

#### **INTERSECCIONES ESPECIALES**

Estas zonas son intersecciones de caminos o vías de comunicación con las líneas férreas dentro de la zona de servicio portuario. Estas zonas se consideran Intersecciones Especiales de acuerdo a lo dispuesto en la Orden FOM de 2 de agosto de 2001 por la que se desarrolla el artículo 235 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de supresión y protección de pasos a nivel (BOE, nº 190, de 9 de agosto de 2001).

La Autoridad Portuaria de Vigo con el objetivo de independizar el trazado ferroviario de la red viaria, así como ordenar y proteger las diferentes intersecciones de manera que permita un crecimiento del tráfico ferroportuario, garantizando la seguridad de los trenes y de los vehículos de carretera que circulan por las instalaciones del Puerto de Vigo, tiene establecidas 24 intersecciones especiales (representadas en el Anexo III de la presente DRFPV).

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

- Señales Fijas: Señalización horizontal y/o vertical a la carretera.

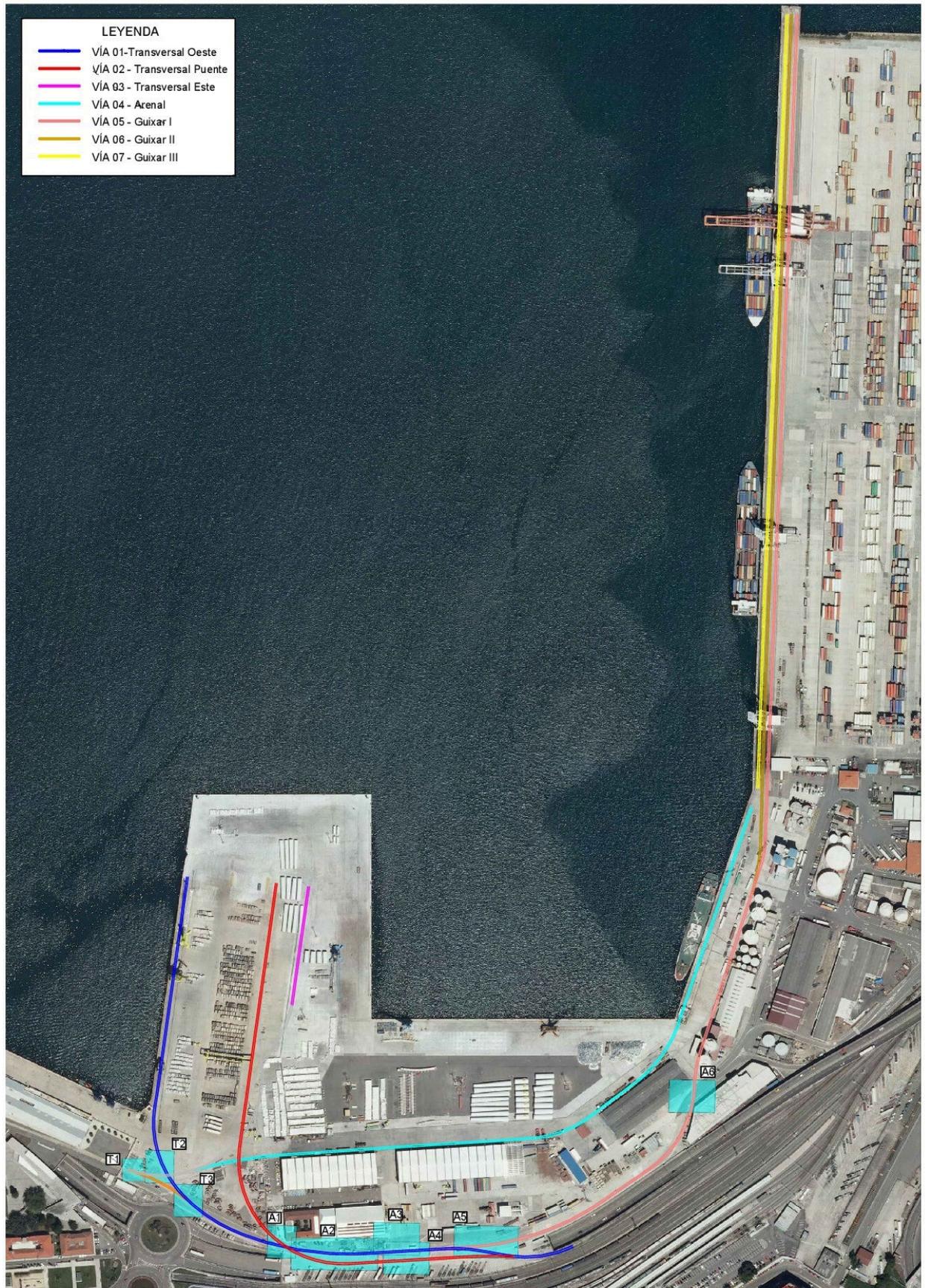
La velocidad de paso por cada Intersección Especial se corresponde con la velocidad a la que esté permitida la circulación por el tramo donde se encuentre la intersección, en cada caso.

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

La ordenación de las Intersecciones se realiza de acuerdo con su ubicación y los muelles en los que se encuentran, de oeste a este:

<b>INTERSECCION ESPECIAL</b>	<b>VIAS AFECTADAS</b>	<b>TIPO DE PROTECCION</b>	<b>OBSERVACIONES</b>
<b>Muelle Transversal</b>			
Intersección T1	08		
Intersección T2	01, 04, 08		
Intersección T3	01		
<b>Muelle Arenal</b>			
Intersección A1	01, 02		
Intersección A2	01		
Intersección A3	01		
Intersección A4	Tramo entre desvíos D03-D04		
Intersección A5	01,05		
Intersección A6	05		

Se adjunta en la siguiente página un plano general de la ubicación de las intersecciones.



### INTERSECCIÓN T1

*Esta intersección se produce entre la vía 08 y el acceso de vehículos a la zona de aparcamiento anexa al Muelle de Comercio, junto a la puerta de acceso a dicho Muelle de Comercio.*

*Esta intersección no posee sistema de regulación.*

### INTERSECCIÓN T2

*Esta intersección se produce entre las vías 01, 04 y 08 y el acceso para vehículos a la dársena del Muelle de Transversal.*

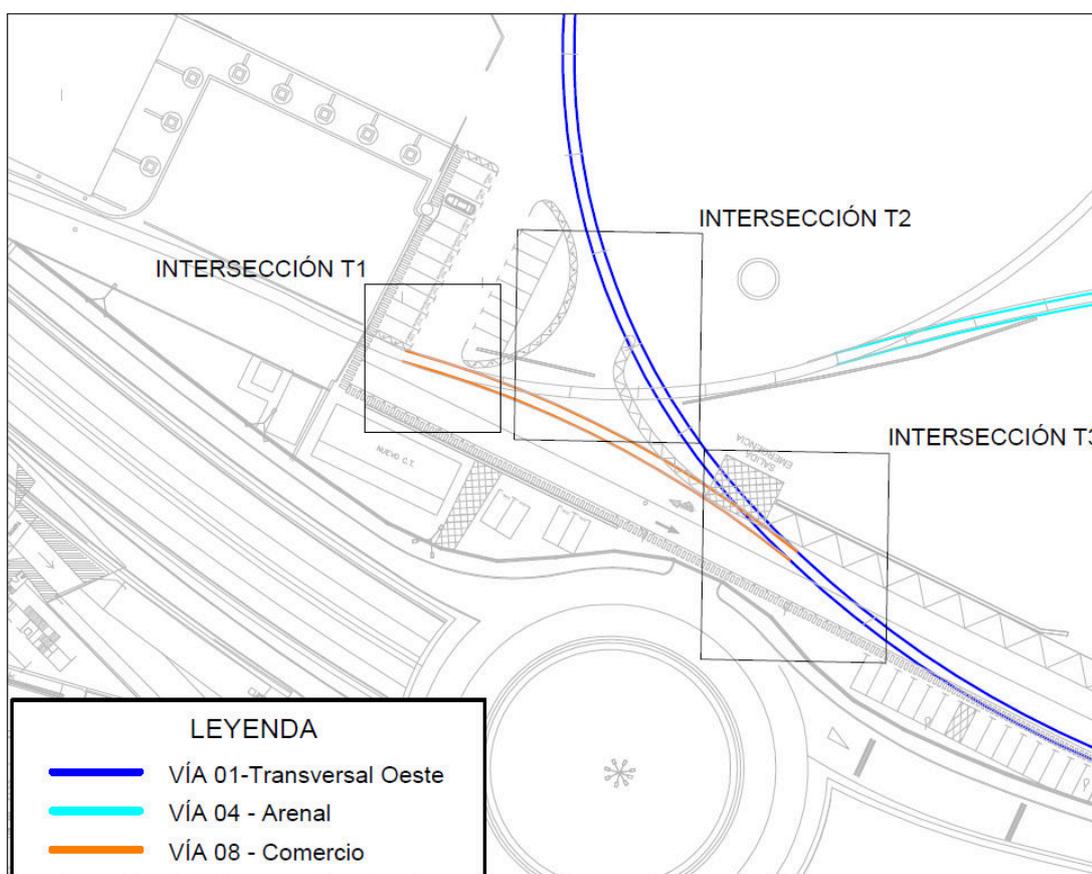
*Esta intersección no posee sistema de regulación.*

### INTERSECCIÓN T3

*Esta intersección se produce entre las vías 01 y 08 y el vial para vehículos de acceso a los Muelles de Arenal y Guixar.*

*Esta intersección no posee sistema de regulación.*

Se adjunta a continuación plano en planta de las intersecciones denominadas T1, T2 y T3.



Plano I. Intersecciones T1, T2 y T3.

### INTERSECCIÓN A1

*Esta intersección se produce entre las vías 01 y 02 y el vial para vehículos de acceso a los Muelles de Arenal y Guixar, coincidiendo además con la ubicación de un paso de peatones a la altura del Edificio del Local Social.*

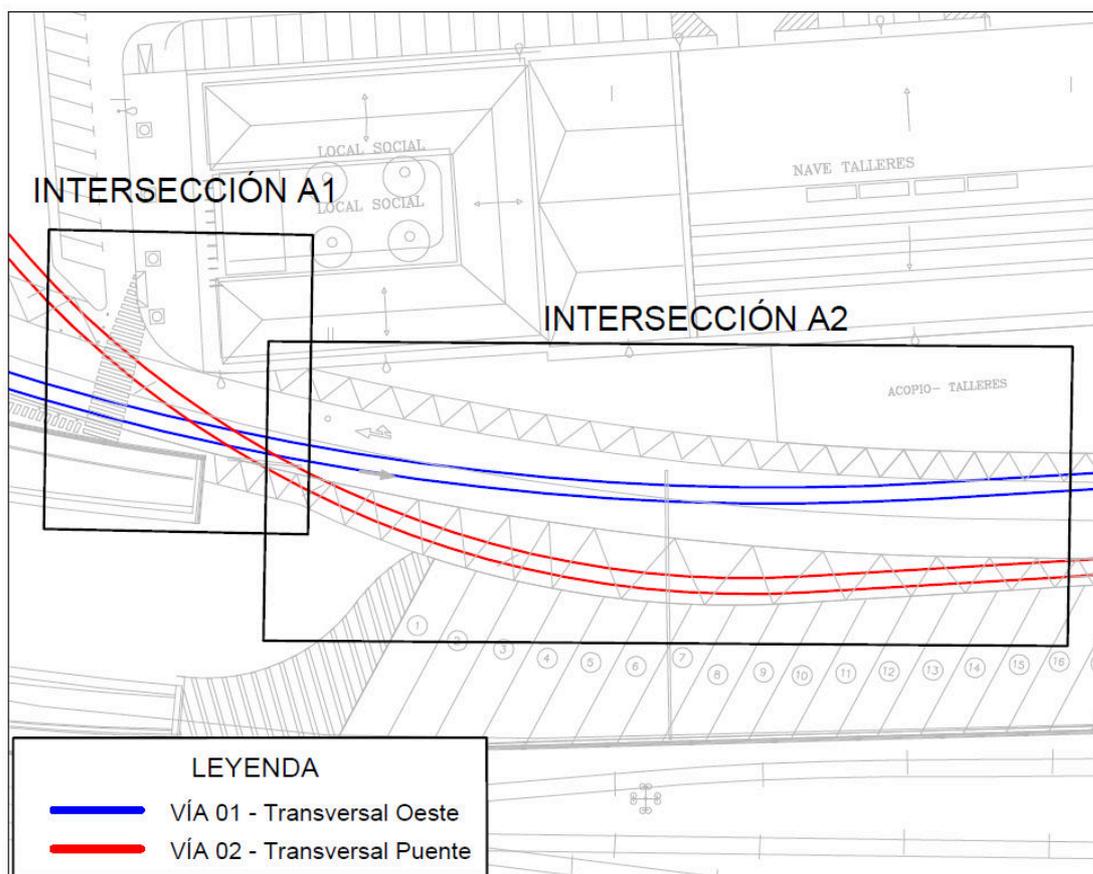
*Esta intersección no posee sistema de regulación.*

### INTERSECCIÓN A2

*Esta intersección se produce entre la vía 01 y el vial para vehículos de acceso a los Muelles de Arenal y Guixar, discurrendo ambas en un trazado oblicuo en una longitud de 80 m.*

*Esta intersección no posee sistema de regulación.*

Se adjunta a continuación plano en planta de las intersecciones denominadas A1, A2.



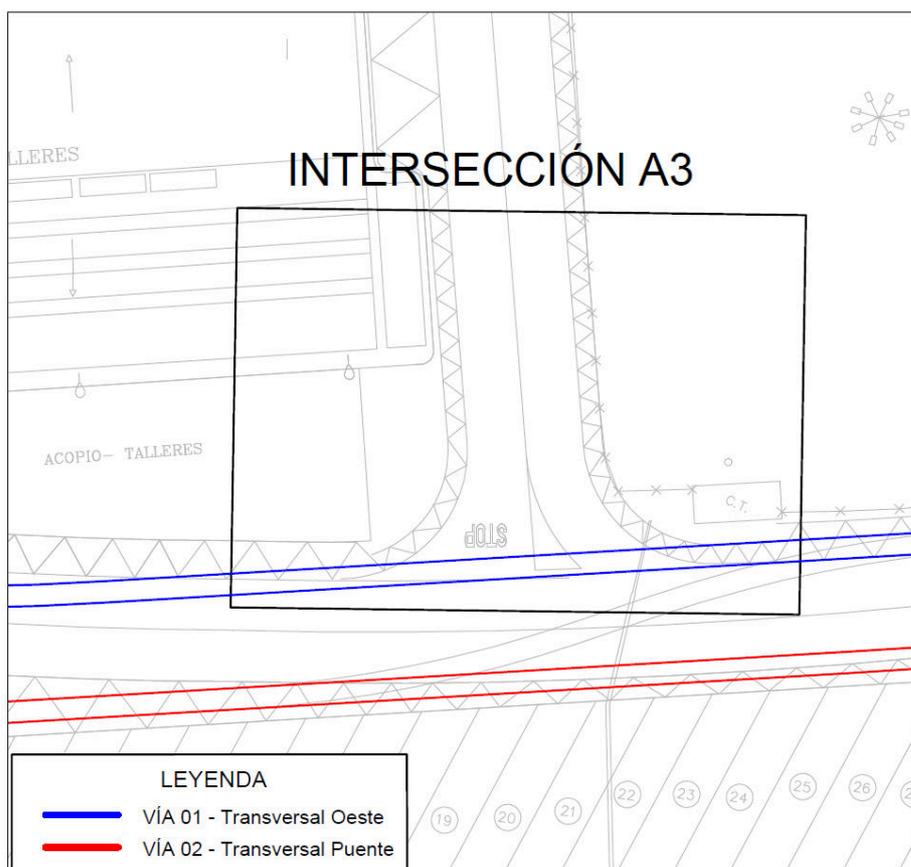
Plano II. Intersecciones A1, A2.

### INTERSECCIÓN A3

*Esta intersección se produce entre la vía 01 y el vial para vehículos que rodea el Edificio del Local Social y la nave de almacenes anexa.*

*Esta intersección no posee sistema de regulación.*

Se adjunta a continuación plano en planta de las intersecciones denominadas A3.



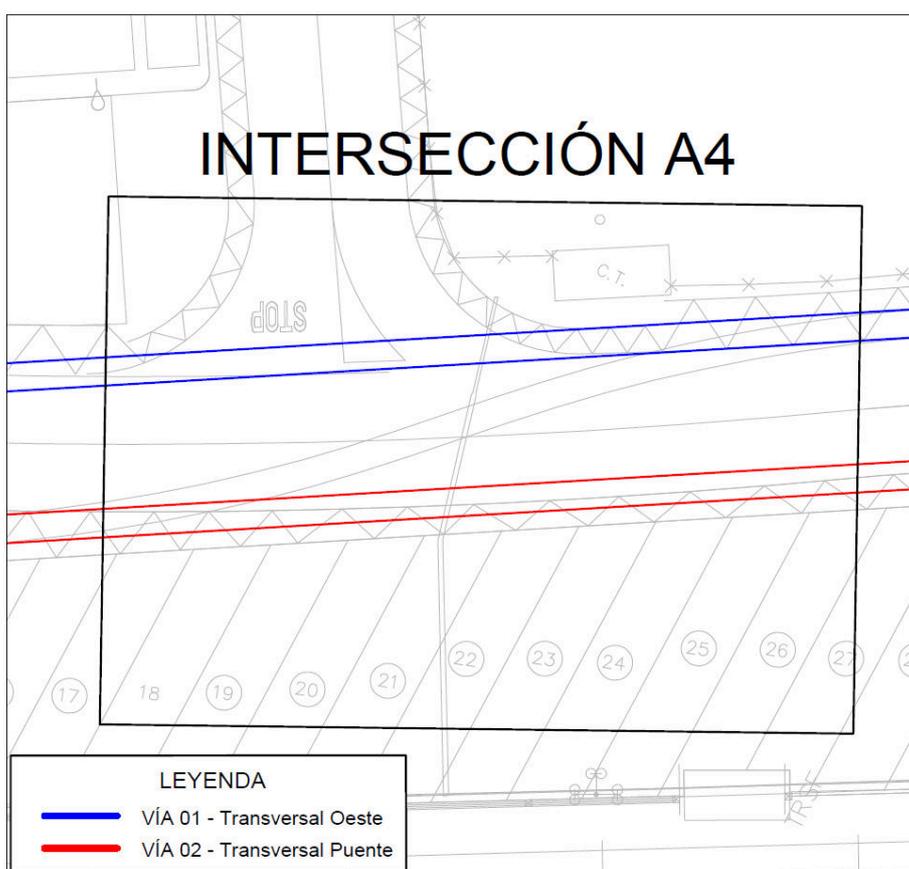
**Plano III. Intersecciones A3.**

## INTERSECCIÓN A4

*Esta intersección se produce entre el tramo de vía entre los desvíos 04 y 03 y el para vehículos de acceso a los Muelles de Arenal y Guixar.*

*Esta intersección no posee sistema de regulación.*

Se adjunta a continuación un plano en planta de las intersecciones denominadas A4.



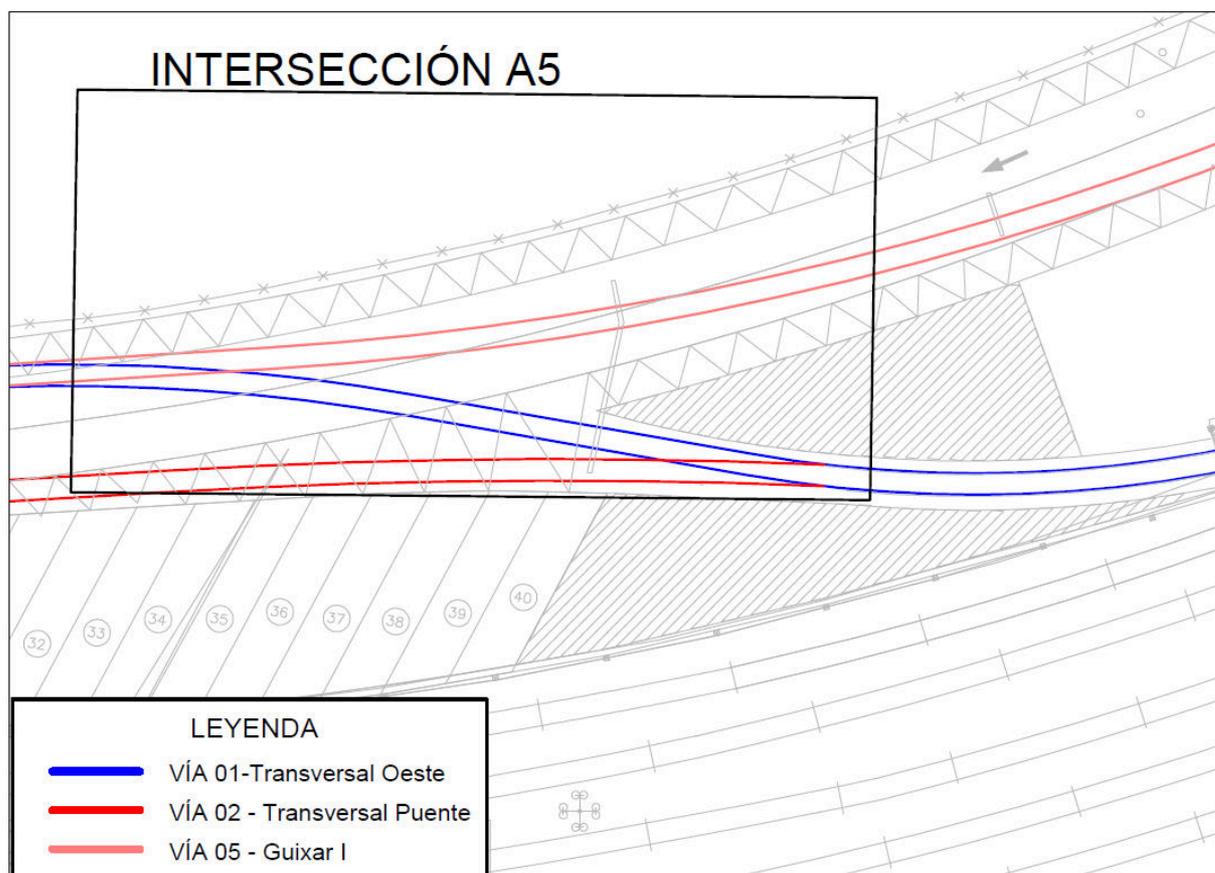
Plano IV. Intersecciones A4.

## INTERSECCIÓN A5

*Esta intersección se produce entre las vías 01 y 05 y el vial para vehículos de acceso a los Muelles de Arenal y Guixar. En esta intersección la vía 05 transcurre oblicua al vial para vehículos en una longitud de 80 m.*

*Esta intersección no posee sistema de regulación.*

Se adjunta a continuación plano en planta de las intersecciones denominadas A5.



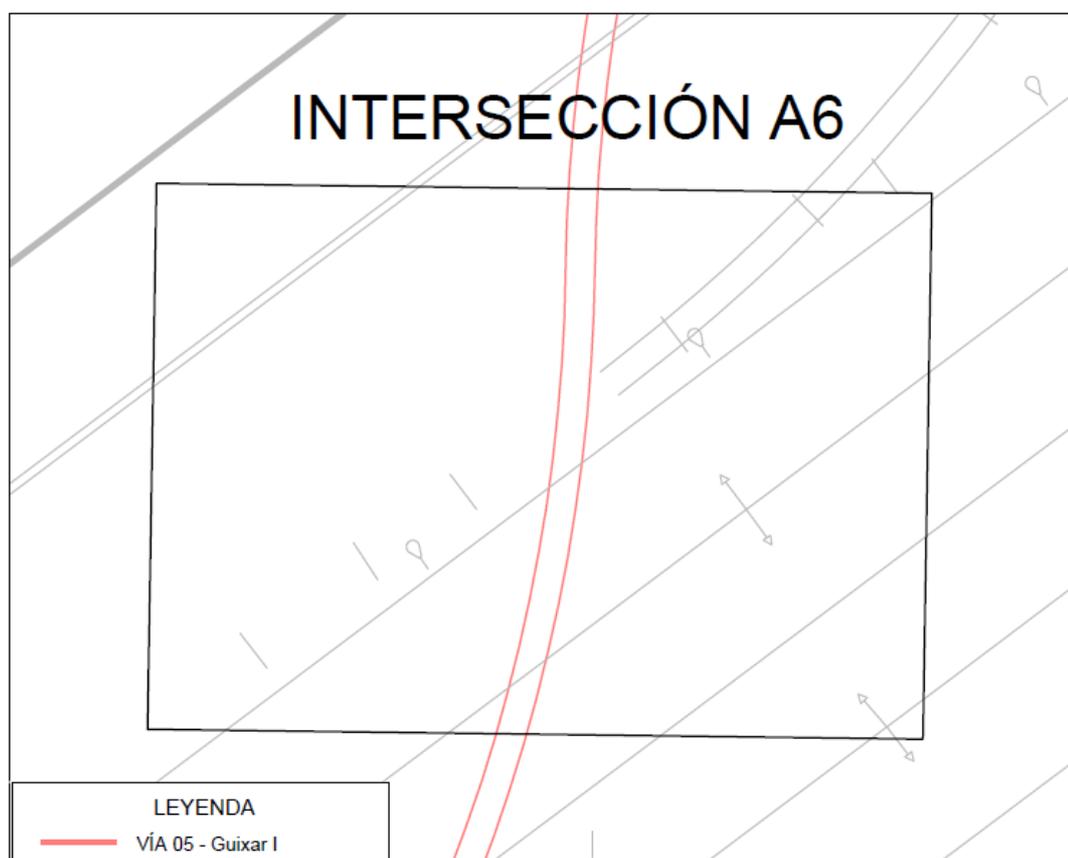
Plano V. Intersecciones A5.

## INTERSECCIÓN A6

*Esta intersección se produce entre la vía 05 y el vial para vehículos de acceso a los Muelles de Arenal y Guixar.*

*Esta intersección no posee sistema de regulación.*

Se adjunta en la siguiente página el plano en planta de las intersecciones denominadas A6.



Plano VI. Intersecciones A6.

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

#### **3.3.1 SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD**

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

- En la zona de las líneas de conexión de la red ferroviaria del Puerto de Vigo y la RFIG administrada por ADIF, para señalar el acceso ferroviario al Puerto de Vigo y la automatización de las entradas y salidas de trenes, se tiene controlado por un enclavamiento electrónico (ENCE) con telemando centralizado en la estación de Vigo de ADIF. Este enclavamiento controla las siguientes instalaciones de dicha zona:

Señalización luminosa al ferrocarril.

Accionamientos eléctricos de agujas en desvíos.

Circuitos de vía.

Sistema de Anuncio de Señales y Frenado Automático, A.S.F.A. Sistema Automático de Protección del Tren, ATP.

- En la zona interior del Puerto de Vigo, se controla con autorizaciones de circulación por medio del conocimiento permanente del Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Vigo de la situación de los trenes, de la autorización dada al personal de conducción de los trenes y del aviso de llegada y salida de los trenes, realizándose la transmisión de la posición de las agujas de los desvíos con accionamientos generalmente mecánicos.

#### **3.3.2 SISTEMA DE COMUNICACIÓN**

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

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

### **3.4 NORMATIVA MEDIOAMBIENTAL**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **3.6 REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRÁFICO FERROVIARIO**

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

- Preferencia de los trenes que hayan obtenido adjudicación de Capacidad frente a los trenes que no hayan reservado Capacidad.
- Preferencia de los trenes que circulan en su surco frente a aquellos que circulan retrasados, con el objetivo de minimizar la propagación de retrasos.
- Preferencia en el caso de producirse perturbaciones en el tráfico ferroviario debidas a fallos técnicos, accidentes o cualquier otra incidencia. En este caso, se adoptarán las medidas oportunas para restablecer la situación de normalidad, como establece el artículo 34.1 de la LSF. A tal fin, la Autoridad Portuaria de Vigo tiene elaborado un Plan de Contingencias Ferroviario de la Red Ferroviaria del Puerto de Vigo.
- Se dará prioridad a la evacuación de los trenes con mercancías peligrosas y al material rodante motor de socorro que se haya podido utilizar para proceder a la liberación de la vía interceptada por algún tipo de incidencia.

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

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

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

## 4 CAPACIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE VIGO

Como se ha indicado en el apartado 3.1 de la presente DRFPV, el complejo ferroportuario del Puerto de Vigo se divide en dos sectores diferenciados: Sector 1 y Sector 2, accediendo directamente al Sector 1, en donde se encuentra la red ferroviaria actualmente operativa del Puerto de Vigo.

En el Sector 1 se encuentran las Zonas de Muelle Transversal, Muelle del Arenal y Muelle de Guixar.

Para establecer la capacidad máxima de circulaciones que puede acceder, en base a las características de la línea y condiciones de explotación de las circulaciones que a ellas afluyen, se han establecido unas franjas horarias con los tiempos estimativos para cada acceso.

Estas franjas horarias son las representadas en las siguientes tablas, para el Sector 1 mencionado anteriormente, en el horario establecido de lunes a viernes, en turno de mañana (de 06:30h a 13:30h) y tarde (de 14:30h a 21:30h):

<b>Turno Mañana</b>	<b>Zona Vigo Sector 1</b>
<b>S1.1</b>	6:30 a 7:30h
<b>S1.2</b>	7:45 a 8:45h
<b>S1.3</b>	9:00 a 10:00h
<b>S1.4</b>	10:30 a 11:30h
<b>S1.5</b>	11:45 a 12:45h
<b>Turno Tarde</b>	
<b>S1.6</b>	14:30 a 15:30h
<b>S1.7</b>	15:45 a 16:45h
<b>S1.8</b>	17:00 a 18:00h
<b>S1.9</b>	18:30 a 19:30h
<b>S1.10</b>	19:45 a 20:45h

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

	<b>Zona Vigo Sector 1</b>
<b>S1.1</b>	8:00 a 9:00h
<b>S1.2</b>	11:00 a 12:00h
<b>S1.3</b>	12:00 a 13:00h

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

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

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

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

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

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

##### ZONA VIGO SECTOR 1 (OCUPACIÓN HORARIA)

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

**Nota:** Los sábados no se tiene servicio en el turno de tarde, salvo que se determine expresamente lo contrario.

## 5 SERVICIOS BÁSICOS, COMPLEMENTARIOS Y AUXILIARES

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

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

En la LSF se determinan los tipos de Servicios anteriores.

## **5.1 SERVICIOS BÁSICOS**

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

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

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

## **5.2 SERVICIOS COMERCIALES**

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

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

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

Cuando los servicios sean prestados por la Autoridad Portuaria, de acuerdo a lo previsto en el artículo 140 del TRLPEMM, la Autoridad Portuaria exigirá las correspondientes tarifas.

### **5.2.1 SERVICIOS COMPLEMENTARIOS**

Los Servicios Complementarios realizados por la Autoridad Portuaria de Vigo son:

1. Carga / Descarga de contenedores sobre/desde plataforma: Operación realizada por los operadores portuarios aplicando tarifas propias.

La Autoridad Portuaria de Vigo en relación con los servicios complementarios realiza las siguientes funciones:

- a) Asistencia a la circulación de convoyes por parte del responsable de circulación.
- b) Control del tráfico portuario por parte de policía portuaria.

En ambos servicios no existe fijada tarifa por la Autoridad Portuaria de Vigo.

### **5.2.2 SERVICIOS AUXILIARES**

El Puerto de Vigo no cuenta con prestador de servicios auxiliares.

## **6 RÉGIMEN ECONÓMICO Y TRIBUTARIO**

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

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

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

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

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

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

De acuerdo a lo previsto en el artículo 26.k) del TRLPEMM, es función de la Autoridad Portuaria aprobar las tarifas por de los Servicios Comerciales que preste, relacionados con la actividad ferroviaria.

Las tarifas por la prestación de servicios comerciales relacionados con la actividad ferroviaria, que presta la Autoridad Portuaria de Vigo, para el ejercicio 2018 se encuentran en fase de estudio, propuesta y posterior aprobación. Mientras no se produzca la aprobación de las mismas, los servicios comerciales relacionados con el tráfico ferroviario prestados en el Puerto de Vigo están sujetos a las tarifas provisionales aprobadas por el Ministerio de Fomento (Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras) por la prestación de servicios adicionales y complementarios por la Entidad Pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

## **6.3 FACTURACIÓN DE TARIFAS POR PRESTACIÓN DE SERVICIOS FERROVIARIOS**

Las tarifas serán exigibles a quien se preste el servicio, desde el momento que se solicite la prestación del mismo, la realización de la actividad o la utilización de que se trate. Estas deberán hacerse efectivas en las condiciones que se establezcan en el momento de su fijación o actualización por la Autoridad Portuaria de Vigo. La resolución de cuantas disputas se susciten en relación con la determinación o pago de las tarifas a que se refiere este apartado, corresponderá a la jurisdicción ordinaria.

En tanto no se produzca la aprobación de las tarifas por la prestación de servicios ferroviarios en el Puerto de Vigo, la facturación de las mismas será realizada a las EE.FF. y candidatos por ADIF (Servicios Logísticos). ADIF (Servicios Logísticos) y la Autoridad Portuaria de Vigo articularán los mecanismos necesarios para que cada entidad reciba el producto de las tarifas que les corresponda según se produzca la prestación de los servicios ferroviarios de que se trate.



**ANEXO 1: GLOSARIO DE ABREVIATURAS,  
ACRÓNIMOS Y DEFINICIONES**

---

## 1 ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS

- ACA: Servicios ferroviarios Adicionales, Complementarios y Auxiliares.
- ADIF: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
- ASFA: Anuncio de Señales y Frenado Automático.
- ATP: Sistema Automático de Protección del Tren.
- CONSIGNA TE: Consigna para el Transporte Excepcional
- EE.FF.: Empresas Ferroviarias.
- FOM: Referente al Ministerio de Fomento.
- DRFPV: Declaración sobre la Red Ferroviaria del Puerto de Vigo.
- LSF: Ley del Sector Ferroviario (Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario).
- NAR: Norma ADIF de reglamentación
- NTCMA: Norma Técnica de Material
- OM: Orden Ministerial.
- RCF: Reglamento de Circulación Ferroviaria
- RCPV: Reglamento de Circulación de la red ferroviaria interior del Puerto de Vigo.
- RD: Real Decreto.
- RFIG.: Red Ferroviaria de Interés General.
- RID: Reglamento Relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril.
- RSF: Reglamento del Sector Ferroviario (Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre).
- S.B.A. Sistema de barreras o semibarreras automáticas.
- S.L.A.: Sistema de señalización luminosa y acústica.
- U.I.C.: Unión Internacional de Ferrocarriles.

## 2 DEFINICIONES

- **Adjudicación:** Otorgamiento, por el administrador de infraestructuras ferroviarias, del derecho a servirse de capacidad de infraestructura ferroviaria.
- **Candidatos:** Las empresas ferroviarias y las agrupaciones empresariales internacionales que constituyan dichas empresas. Asimismo, las Administraciones públicas con competencias en materia de transporte ferroviario que tengan interés de servicio público en la adquisición de capacidad o los consignatarios, los cargadores y aquellas empresas transportistas y operadores de transporte que, sin tener la consideración de empresas ferroviarias, tengan interés comercial en la adquisición de capacidad.
- **Capacidad de Infraestructura:** La capacidad para programar las franjas ferroviarias solicitadas para un segmento de la infraestructura durante un período determinado.
- **Certificado de Seguridad:** Documento que acredita que la empresa ferroviaria ha establecido un sistema propio de gestión de la seguridad y está en condiciones de cumplir los requisitos sobre sistemas de control, circulación y seguridad ferroviaria, sobre conocimientos y requisitos de su personal relacionado con la seguridad de la circulación ferroviaria y sobre características técnicas del material rodante que utilizará y de las condiciones de su mantenimiento, con objeto de controlar los riesgos y operar en la red de manera segura.
- **Empresa Ferroviaria:** Son empresas ferroviarias las entidades, titulares de una licencia de empresa ferroviaria, cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de viajeros o de mercancías por ferrocarril, en los términos establecidos en la LSF. Las empresas ferroviarias deberán, en todo caso, aportar la tracción. Se consideran, asimismo, empresas ferroviarias aquellas que aporten exclusivamente la tracción.
- **Enclavamiento:** Dispositivo de señalización y movimiento de los desvíos, que dependen unos de otros y se accionan en un determinado orden para garantizar la seguridad de la explotación ferroviaria.
- **Horario de Servicio:** Documento en el que se incluye el conjunto de todos los datos que determinan los movimientos planificados de trenes y material rodante que tendrán lugar sobre una determinada infraestructura, en el periodo al que dicho Horario de Servicio se refiere.

- Información sobre la Red Ferroviaria (DRFPV): Documento que expone las características de las infraestructuras ferroviarias que integran la red ferroviaria del Puerto de Vigo, puestas a disposición de las EE.FF. y demás Candidatos, y que contiene información sobre las condiciones de acceso a las mismas, con el fin de garantizar la transparencia y el acceso no discriminatorio a la infraestructura ferroviaria de todos los candidatos a solicitar capacidad de infraestructura para prestar servicios de transporte ferroviario.
- Infraestructura congestionada: El tramo de infraestructura para el cual no puede atenderse plenamente la demanda de capacidad de infraestructura durante determinados periodos, ni siquiera tras coordinación de las distintas solicitudes de capacidad.
- Intersecciones Especiales: Intersecciones de caminos o vías de comunicación con líneas férreas cuando se produzcan dentro de las zonas portuarias o en los accesos a las mismas. No tienen la consideración de Pasos a Nivel.
- Itinerario: Recorrido que realiza un tren de un origen a un destino.
- Licencia de Empresa Ferroviaria: Autorización concedida por un Estado a una empresa a la que se reconoce su condición de Empresa Ferroviaria, que puede estar limitada a la prestación de determinados tipos de servicios de transporte.
- Material rodante ferroviario: Conjunto de vehículos ferroviarios con o sin motor. Se clasifican en material motor (locomotoras, unidades autopropulsadas), y material remolcado (coches para viajeros, vagones de mercancías, material rodante auxiliar).
- Red Ferroviaria de Interés General (RFIG): Red ferroviaria que está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resultan esenciales para garantizar un sistema común de transportes ferroviario en todo el territorio del Estado, o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía o defensa nacional. Las infraestructuras ferroviarias de titularidad de una Autoridad Portuaria que en cada momento existan en las zonas de servicio de los puertos de interés general y estén conectadas con la Red Ferroviaria de Interés General, formarán parte de ésta.
- Registro Especial Ferroviario: Es un registro de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, que tiene por objeto la inscripción, de oficio, de las entidades y personas físicas y jurídicas cuya actividad esté vinculada al sector ferroviario y requieran, para su ejercicio,

de la correspondiente licencia, autorización, certificado o habilitación, o bien así lo establezca expresamente algún precepto legal o reglamentario. En la inscripción habrán de figurar, también, las condiciones impuestas a dichas entidades y personas para el ejercicio de su actividad propia y sus modificaciones, así como las posibles sanciones impuestas a las mismas, a efectos de la aplicación de las reglas de agravamiento de las infracciones tipificadas en la LSF. Asimismo, en este registro se inscribirá el material rodante que circula por la RFIG y las entidades encargadas de su mantenimiento.

- Sistema de gestión de la seguridad ferroviaria: Conjunto de medidas establecidas en el seno de su organización por un administrador de la infraestructura ferroviaria o una empresa ferroviaria para garantizar la gestión de sus operaciones en condiciones de seguridad.
- Surco: Capacidad de infraestructura necesaria para que un tren circule entre dos puntos en un periodo de tiempo determinado.

## **ANEXO 2: DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA**

---

## 1 **NORMATIVA EUROPEA**

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

- Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG).

## **2 NORMATIVA ESTATAL**

- Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y referencias posteriores.
- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, con la que se regula, en el ámbito de la competencia del Estado, de las infraestructuras ferroviarias y de la prestación de servicios de transporte ferroviario y otros adicionales, complementarios o auxiliares sobre aquéllas.
- Ley 26/2007, de 23 de octubre de 2007, de Responsabilidad Medioambiental.
- Ley 15/2009, de 11 de noviembre de 2009, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.
- Ley 25/2009, de 22 de diciembre de 2009, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.
- Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.
- Real Decreto 145/1989, de 20 de enero de 1989, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos.
- Real Decreto 130/2017, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Explosivos.
- Reglamento del Sector Ferroviario, de 30 de diciembre de 2004.
- Real Decreto 412/2001, de 20 de abril de 2001, por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.
- Real Decreto 1006/2015, de 6 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por Real Decreto 810/2007, de 22 de junio.
- Real Decreto 810/2007, Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, de 22 de junio de 2007.

- Real Decreto 2090/2008, de 22 de diciembre de 2008, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo parcial de la Ley 26/2007, de 23 de octubre de Responsabilidad Medioambiental.
- Real Decreto 100/2010, de 5 de febrero de 2010, por el que se modifica el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.
- Real Decreto 918/2010, de 16 de julio de 2010, por el que se modifica el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General.
- Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de interés general.
- Real Decreto 641/2011, de 9 de mayo, por el que se modifica el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por Real Decreto 810/2007, de 22 de junio.
- Orden FOM/897/2005, de 7 de abril de 2005, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria. Tiene por objeto regular la elaboración, el contenido y la publicación de la declaración sobre la red, así como el procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria de competencia estatal.
- Orden FOM/898/2005, de 8 de abril de 2005, por la que se fijan las cuantías de los cánones ferroviarios establecidos en los artículos 74 y 75 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.
- Orden FOM/233/2006, de 31 de enero de 2006, por la que se regulan las condiciones para la homologación del material rodante y de los centros de mantenimiento y se fijan las cuantías de la tasa por certificación de dicho material.
- Orden FOM/2520/2006, del 27 de julio de 2006, por la que se determinan las condiciones para la obtención de títulos y habilitaciones que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad, así como el régimen de los centros de formación de dicho personal y de los de valoración de su aptitud psicofísica.
- Orden FOM/3852/2007, de 20 de diciembre, por la que se modifican los anexos II y V de la Orden FOM/898/2005, de 8 de abril, por la que se fijan las cuantías de los cánones

ferroviarios establecidos en los arts. 74 y 75 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

- Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal.
- Resolución de 23 de diciembre de 2015, de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, por la que se establecen los itinerarios formativos básicos y la carga lectiva mínima de los programas formativos para las habilitaciones de personal ferroviario, a impartir en los centros homologados de formación de personal ferroviario.
- Real Decreto 623/2014, de 18 de julio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.
- Reglamento de Servicio y Policía de las zonas de servicio de los puertos incluidos en el ámbito de actuación del Puerto Autónomo de Vigo' (hoy Autoridad Portuaria de Vigo), 1986 y sus modificaciones o norma que lo sustituya.
- Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF), regulado por Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, en el que se establecen las normas de circulación sobre la R.F.I.G. y las condiciones necesarias para la circulación de los trenes y maniobras y tienen como objetivo último la garantía de una explotación ferroviaria segura y eficiente.
- Real Decreto 1011/2017, de 1 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.
- Reglamento de Circulación de la red ferroviaria del Puerto de Vigo (RCPV).
- Libro de Normas de Circulación Ferroviaria en Puertos (LNCFP)
- Manual de Circulación, que comprende un conjunto de normas de circulación complementarias al Reglamento de Circulación Ferroviaria.
- Consignas aplicables en la red ferroviaria interior del Puerto de Vigo.

- Consignas de ADIF de aplicación en las líneas de conexión del Puerto de Vigo.
- Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Vigo.
- NTCMA-52: Reconocimiento de vagones en Circulación.
- NAR 5/17 y Consigna TE nº1/16: Transportes excepcionales en masa y dimensiones.
- NAR 5/17: Carga, descarga y circulación de vagones.
- NAR 4/17: Condiciones Generales de Aplicación al Transporte de Mercancías Peligrosas por ferrocarril.
- NAR 5/17: Prescripciones de cargamento.

### **3 OTRA DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA**

- Convenio marco entre Puertos del Estado y ADIF, de 30 de diciembre de 2005.
- Convenio entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Vigo, de 24 de octubre de 2011.
- Convenio de colaboración entre la Autoridad Portuaria de Vigo (APV) y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) para el desarrollo de la actuación ferroportuaria del Área Vigo-Guixar, de 18 de marzo de 2015.



## **ANEXO III. ESQUEMA DE LA RED**

---