

REQUISITOS Y CONDICIONES A RESPETAR POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO PARA LA VALIDEZ DE LA RESOLUCIÓN DE CONEXIÓN EN LOS P.K. 122/984 Y 125/165 (DOBLE CONEXIÓN), DE LA LÍNEA MONFORTE DE LEMOS – ORENSE – VIGO, VÍA GENERAL, OTORGADA PARA UNA DERIVACIÓN PARTICULAR A CONSTRUIR ENTRE LOS TÉRMINOS MUNICIPALES DE SALVATERRA DE MIÑO Y AS NEVES, DENOMINADA PLISAN (PONTEVEDRA).

- Cumplimiento de los requisitos técnicos establecidos en el Anteproyecto presentado y objeto de aprobación por parte de ADIF, los cuales deberán recogerse en el Proyecto Constructivo a elaborar y presentar al ADIF para la autorización de las obras, con las siguientes observaciones:
- Los aparatos que forman los escapes de conexión P.K. 122/984, desvíos 22-21 y P.K. 125/165, desvíos 19-20, deben estar formados por desvíos DS-C-54-318-0,09-CR.
- Se debe contemplar la instalación de un cerramiento en toda la longitud que limita la plataforma logística con la vía general de ADIF, para evitar posibles accidentes por intrusión a la RFIG.
- El sistema de drenaje proyectado para la plataforma logística no parece suficientemente justificado, ya que se ha diseñado teniendo en cuenta que los caudales procedentes de la red de drenajes desembocarían en el Regado Xuliana y en el Río Mendo. Estos afluentes, a su vez, desembocan en el río Miño y para ello cruzan la vía general de ADIF por unas obras de drenaje existentes diseñadas para evacuar unos caudales que, evidentemente, no tenían previsto el aumento derivado de la construcción de esta plataforma logística, por lo que debe reconsiderarse su estudio y justificación por si fuera necesaria la inclusión en el proyecto constructivo la ampliación de las estructuras de drenaje de ADIF.

Indicar en cualquier caso que todos los elementos de drenaje próximos a la plataforma de ADIF deben ser, como mínimo, revestidos de hormigón para evitar socavaciones en la plataforma ferroviaria.

- La alimentación por extrarrápido solo se justifica si en alguna vía del apartadero se van a probar máquinas, siendo deseable la alimentación desde vía general. De mantenerse este tipo de alimentación, no proceden los seccionadores 1 y 2, o bien hay que motorizarlos.
- El seccionador de puesta a tierra (ejes 11 y 12) inutiliza la alimentación del extrarrápido. Habría que trasladarlo a las inmediaciones de la JCA3 y dejar libre el mango. Asimismo, debería considerarse la utilidad de los seccionadores de puesta a tierra del culatón de maniobra y de la vía mango (I/Monforte).
- Los enclavamientos de las estaciones colaterales, As Neves y Salvaterra do Miño, son de cableado libre.

Se establece como solución propuesta en la pág. 13 la instalación de un enclavamiento electrónico satélite o controlador de objetos para la gestión de agujas de acceso al Cargadero, no siendo posible al ser los enclavamientos, como se ha indicado, de cableado libre.

En cualquier caso, la integración de las instalaciones ferroviarias tanto de señalización, vía, bloqueo, relación de los enclavamientos y el Paso a Nivel, así como su integración en el CTC, o cualquier cambio que afecte a la seguridad en la circulación, exige la aplicación del Método Común de Seguridad (MCS) para la evaluación y valoración del riesgo por el proveedor, (RUE 402/2012), avalado por el proponente del cambio como promotor del mismo. Este Reglamento Europeo es exigido para cualquier cambio o modificación que pueda afectar a la

seguridad en la circulación ferroviaria, en virtud de lo establecido en la legislación europea, nacional y la Directriz para la Política y Gestión de la Seguridad en la Circulación Ferroviaria en ADIF.

- Existe un paso a nivel con protección tipo B o SLA en el P.K. 125/482. En ningún apartado del anteproyecto se trata la afección con la SLA existente en el km 125/482, siendo necesario estudiar su afección.
- El plan de explotación del cargadero debe contemplar el compromiso, por parte del solicitante, de realizar con medios propios o contratados, todas las operaciones de trenes y maniobras interiores, así como el acceso y salida del apartadero, para lo cual deberán disponer de las habilitaciones que se establecen al efecto en la Orden FOM 287/2010, de 5 de noviembre, así como en los apartados modificados por la Orden FOM 679/2015, de 9 de abril.
- La longitud máxima de los trenes estará condicionada a la longitud especial de las líneas por las que circule.
- Atenerse y cumplir el Programa de explotación / Esquema de señalización de acceso, que a tal efecto ha sido facilitado.
- Envío del Plan de obras tentativo previsto para las actuaciones comprendidas en la zona de protección que interfieran en la explotación ferroviaria y con afectación a la seguridad de la circulación, previamente al inicio de la obra.
- Permitir el acceso y la inspección a los representantes que designe la Dirección de Mantenimiento y Explotación de Red Convencional Sur de ADIF para la supervisión y vigilancia de las obras, en aquellos trabajos que puedan afectar a la seguridad de la circulación.
- Permitir la verificación por parte de ADIF de que la ejecución de la obra es acorde con el Proyecto Constructivo aprobado por el mismo.
- Compromiso de abono del canon por ocupación de terrenos de ADIF y/o Ministerio. Al ocuparse una superficie, estimada, de 2.452,00 m² de terreno, según se refleja en el plano que se adjunta, y siendo el canon unitario actual de 0,6799 €/ m² mes, resulta una cifra total anual de 20.005,38 €.
- Compromiso de abono a ADIF de los gastos que se devenguen por estudio, tramitación, supervisión e inspección de la obra, así como de las autorizaciones en zona de protección y dominio público que sean necesarias para realizar la conexión. Dichos gastos son explicitados y fijados en los baremos oficiales a tal fin establecidos, siendo finalmente cuantificados en función de la duración final de la obra.

COSTES DE LAS AUTORIZACIONES POR OCUPACIÓN DEL DOMINIO PUBLICO FERROVIARIO:

▪ Estudio y tramitación del expediente de Autorización	2.300,90 €
▪ Seguimiento de las obras, instalaciones o actividades	2.167,72 €
▪ Costes relativos a la vigilancia y seguridad de las obras	57.792,00 €
▪ CONCEPTOS A AFIANZAR MEDIANTE UN ÚNICO AVAL BANCARIO:	
✓ Posibles daños en la infraestructura:	90.000 €
✓ Posibles daños en Fibra Óptica propiedad de Adif:	56.000 €
✓ Posibles afección a la explotación Comercial:	120.000 €

- Aceptación de que todos los gastos de licencias, permisos y/o tributos correspondientes, así como de la totalidad de las inversiones a realizar, relativas a este proyecto, serán por cuenta del solicitante.

DOCUMENTACIÓN A APORTAR POSTERIORMENTE

- ❖ Proyecto Constructivo de las instalaciones, en el que queden recogidas las observaciones anteriormente explicitadas.
- ❖ Plan de Obras previsto, en el que se indicará la fecha de inicio que se propone.
- ❖ Justificantes de pago y cumplimiento de la normativa de aplicación vigente.

Por AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO
Conforme (fecha, firma y sello)



Fdo.: D. Enrique Cesar López Veiga
Presidente de la
AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO

09-01-2018