

# **INFORMACIÓN SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA**



**AUTORIDAD PORTUARIA DE A CORUÑA**

**REGISTRO DE REVISIONES**

<b>Revisión</b>	<b>Causa de los cambios</b>	<b>Fecha de revisión</b>
1	Elaboración inicial del documento	01/06/2017
2	Revisión y actualización	01/04/2018
3	Revisión y actualización	09/12/2019

## ÍNDICE

<b>1</b>	<b>INFORMACIÓN GENERAL .....</b>	<b>5</b>
1.1	<i>INTRODUCCIÓN .....</i>	5
1.2	<i>OBJETIVO DE LA DECLARACIÓN Y ÁMBITO DE APLICACIÓN .....</i>	5
1.3	<i>MARCO JURÍDICO APLICABLE .....</i>	6
1.4	<i>DERECHOS Y OBLIGACIONES DE CANDIDATOS Y ADMINISTRADORES .....</i>	6
1.4.1	<i>Seguridad en la Circulación .....</i>	6
1.4.2	<i>Reclamaciones .....</i>	6
1.5	<i>PERIODO DE VIGENCIA DE LA IRFPC.....</i>	7
1.5.1	<i>Periodo de validez de la IRFPC.....</i>	7
1.5.2	<i>Proceso de actualización .....</i>	7
1.6	<i>PUBLICACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE LA IRFPC.....</i>	8
1.7	<i>SOLICITUD DE INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA DE LA IRFPC.....</i>	8
1.8	<i>DEFINICIÓN DE TÉRMINOS ESPECÍFICOS UTILIZADOS .....</i>	8
<b>2</b>	<b>CONDICIONES DE ACCESO.....</b>	<b>9</b>
2.1	<i>REQUISITOS GENERALES DE ACCESO .....</i>	9
2.1.1	<i>Licencias y Habilitaciones.....</i>	9
2.1.2	<i>Certificado de Seguridad .....</i>	10
2.1.3	<i>Requisitos para la solicitud de Adjudicación de Capacidad.....</i>	10
2.1.4	<i>Responsabilidad civil y seguros .....</i>	10
2.2	<i>CONDICIONES GENERALES COMERCIALES .....</i>	11
2.2.1	<i>Acuerdos Marco .....</i>	11
2.2.2	<i>Contratos para la prestación de servicios .....</i>	11
2.3	<i>NORMATIVA DE CIRCULACIÓN.....</i>	11
2.4	<i>TRANSPORTES EXCEPCIONALES .....</i>	12
2.5	<i>TRANSPORTES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS .....</i>	13
2.6	<i>REQUISITOS TÉCNICOS DE MATERIAL RODANTE .....</i>	14
2.7	<i>REQUISITOS DE PERSONAL FERROVIARIO .....</i>	15
2.7.1	<i>Habilitaciones, Certificados y Formación.....</i>	15
2.7.2	<i>Idioma.....</i>	15
2.7.3	<i>Inspección de la Autoridad Portuaria sobre el personal.....</i>	15
<b>3</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA .....</b>	<b>17</b>
3.1	<i>INTRODUCCIÓN .....</i>	17
3.2	<i>ÁMBITO DE LA RED FERROVIARIA.....</i>	17
3.2.1	<i>Límites Geográficos.....</i>	20
3.2.2	<i>Conexión con la RFIG administrada por ADIF .....</i>	20
3.3	<i>DESCRIPCIÓN DE LA RED FERROVIARIA GESTIONADA POR EL PUERTO.....</i>	21
3.3.1	<i>Tipología de vías .....</i>	21
3.3.2	<i>Instalaciones de Seguridad: Tipología de desvíos, y señalización .....</i>	21
3.3.3	<i>Ancho de vías.....</i>	22
3.3.4	<i>Gálibo .....</i>	22
3.3.5	<i>Límite de carga .....</i>	22
3.3.6	<i>Rampas.....</i>	22
3.3.7	<i>Porcentaje de frenado.....</i>	23
3.3.8	<i>Radio mínimo de curvas .....</i>	23
3.3.9	<i>Intersecciones especiales .....</i>	23
3.3.10	<i>Velocidades máximas admisibles .....</i>	24
3.3.11	<i>Longitud máxima de los trenes .....</i>	25
3.3.12	<i>Electrificación de las vías.....</i>	25
3.3.13	<i>Suministro de energía eléctrica de tracción.....</i>	25

3.3.14	<i>Otras características significativas</i> .....	26
3.4	<b>REGIMEN DE CIRCULACION</b> .....	26
3.4.1	<i>Comunicaciones</i> .....	26
3.4.2	<i>Sistema de Señalización y Seguridad</i> .....	26
3.5	<b>RESTRICCIONES DE TRÁFICO</b> .....	27
3.5.1	<i>Líneas Especializadas</i> .....	27
3.5.2	<i>Normativa Medioambiental</i> .....	27
3.5.3	<i>Transporte de Mercancías Peligrosas</i> .....	27
3.6	<b>DISPONIBILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA</b> .....	28
3.7	<b>INSTALACIONES DE SERVICIO DEL PUERTO</b> .....	28
3.7.1	<i>Explotadores de Instalaciones de Servicio</i> .....	30
3.7.2	<i>Instalaciones de suministro de combustible</i> .....	30
3.7.3	<i>Solicitudes de acceso a las instalaciones de servicio</i> .....	31
3.7.4	<i>Coordinación y cooperación con la Autoridad Portuaria</i> .....	31
3.8	<b>CAPACIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA</b> 31	
4	<b>ADJUDICACIÓN DE CAPACIDADES</b> .....	<b>33</b>
4.1	<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	33
4.2	<b>CANDIDATOS PARA SOLICITAR CAPACIDAD</b> .....	34
4.3	<b>SOLICITUD DE ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD</b> .....	34
4.4	<b>ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD</b> .....	35
4.5	<b>CONTROL Y AJUSTE DEL USO DE LOS SURCOS</b> .....	35
4.6	<b>MANTENIMIENTO Y OBRAS EN LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA</b> .....	36
4.7	<b>REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRÁFICO FERROVIARIO</b> .....	37
5	<b>SERVICIOS FERROVIARIOS CONEXOS BÁSICOS, COMPLEMENTARIOS Y AUXILIARES</b> .....	<b>38</b>
5.1	<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	38
5.2	<b>SERVICIOS MÍNIMOS PARA EL ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA</b> .....	39
5.2.1	<i>Definición y descripción de los servicios mínimos de acceso y expedición</i> .....	39
5.3	<b>SERVICIOS BASICOS</b> .....	40
5.3.1	<i>Definición y descripción de los servicios básicos</i> .....	41
5.4	<b>SERVICIOS COMPLEMENTARIOS</b> .....	41
5.4.1	<i>Definición y descripción de los servicios complementarios</i> .....	42
5.5	<b>SERVICIOS AUXILIARES</b> .....	42
5.5.1	<i>Definición y descripción de los servicios auxiliares</i> .....	43
6	<b>RÉGIMEN ECONÓMICO Y TRIBUTARIO</b> .....	<b>43</b>
6.1	<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	43
6.2	<b>CÁNONES Y TARIFAS VIGENTES DE APLICACIÓN EN EL PUERTO DE A CORUÑA</b> .....	44
7	<b>ANEXO I: GLOSARIO DE ABREVIATURAS, ACRÓNIMOS Y DEFINICIONES</b> .....	<b>46</b>
7.1	<b>ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS</b> .....	46
7.2	<b>DEFINICIONES</b> .....	46
8	<b>ANEXO II: DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA</b> .....	<b>48</b>
9	<b>ANEXO III: ESQUEMA DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA</b> .....	<b>52</b>
10	<b>ANEXO IV: INFORMACION SOBRE LAS INSTALACIONES DE SEGURIDAD DE LA RFPAC. DESVIOS Y SEÑALES INDICADORAS FIJAS</b> .....	<b>53</b>
11	<b>ANEXO V: INFORMACIÓN SOBRE EXPLOTADORES DE INSTALACIONES DE SERVICIO</b> .....	<b>63</b>

	<b>INFORMACION SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA</b>	Edición 03
		09/12/2019

## **1 INFORMACIÓN GENERAL**

### **1.1 INTRODUCCIÓN**

La Información sobre la Red Ferroviaria del Puerto de A Coruña (en adelante IRFPC), es el documento que expone las características de las infraestructuras ferroviarias que la integran, puestas a disposición de las Empresas Ferroviarias (en adelante EE. FF.) y demás candidatos de conformidad con lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario, Ley 38/2015, de 29 de septiembre (en adelante LSF) y en el Reglamento de desarrollo de la Ley 39/2003 de 17 de noviembre del Sector Ferroviario, RD 2387/2004, de 30 de diciembre (en adelante RSF) y, demás legislación vigente. Contiene información sobre las condiciones de acceso a estas infraestructuras, con el fin de garantizar la transparencia y el acceso no discriminatorio a las infraestructuras ferroviarias de todos los candidatos a solicitar capacidad de infraestructura para prestar servicios de transporte ferroviario.

La LSF atribuye a la Autoridad Portuaria de A Coruña determinadas funciones de administrador de infraestructuras ferroviarias respecto de las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de A Coruña, 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 IRFPC se ha elaborado tomando como referencia el contenido previsto para la declaración sobre la red en el artículo 4 de la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril (modificación Orden FOM/420/2014 del 7 de Marzo), relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, adaptado a las características de la red ferroviaria existente en el Puerto de A Coruña y a las competencias y funciones que la legislación vigente atribuye a la Autoridad Portuaria de A Coruña en materia ferroviaria.

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

<b>Capítulo 1:</b>	Información General.
<b>Capítulo 2:</b>	Condiciones de Acceso.
<b>Capítulo 3:</b>	Descripción de la Red Ferroviaria.
<b>Capítulo 4:</b>	Adjudicación de la Capacidad.
<b>Capítulo 5:</b>	Servicios Básicos mínimos, Complementarios y Auxiliares.
<b>Capítulo 6:</b>	Régimen Económico y Tributario.

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

### **1.2 OBJETIVO DE LA DECLARACIÓN Y ÁMBITO DE APLICACIÓN**

La finalidad de la Información de Red del Puerto de A Coruña es facilitar las informaciones necesarias sobre las instalaciones ferroviarias del Puerto puestas a disposición de las Empresas Ferroviarias y las condiciones a cumplir para el acceso a sus infraestructuras.

Es objetivo también de la Información de Red del Puerto de A Coruña, facilitar la información correspondiente a la capacidad de la red del Puerto, y de su ramal de conexión con la RFIG gestionada por ADIF. Asimismo, se facilita información de los explotadores de las instalaciones de servicio y sobre la

 <b>Puerto de A Coruña</b> <small>Autoridad Portuaria de A Coruña</small>	<b>INFORMACION SOBRE LA RED  FERROVIARIA DEL PUERTO DE  A CORUÑA</b>	Edición 03
		09/12/2019

prestación de los servicios ferroviarios básicos, complementarios y auxiliares, así como del paquete de acceso mínimo, conforme a la normativa comunitaria y nacional.

Las Empresas Ferroviarias tendrán en este documento toda la información sobre las características de las infraestructuras y sobre los requisitos que deben cumplir para acceder a ellas. Se detallan las normas generales y particulares, plazos y procedimientos relacionados con la adjudicación de acceso al Puerto de A Coruña. El acceso al Puerto estará, en cualquier caso, condicionado a que las Empresas Ferroviarias tengan aprobado el acceso a la línea de conexión con A Coruña-San Diego por parte de ADIF.

El ámbito de aplicación de la IRFPC corresponde a la infraestructura ferroviaria gestionada por el Puerto de A Coruña, así como a su conexión con la RFIG.

### **1.3 MARCO JURÍDICO APLICABLE**

En el anexo II se desarrolla toda la información relativa a la documentación de referencia para la elaboración de la Información sobre la Red Ferroviaria del Puerto de A Coruña.

### **1.4 DERECHOS Y OBLIGACIONES DE CANDIDATOS Y ADMINISTRADORES**

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

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

#### **1.4.1 Seguridad en la Circulación**

En materia de seguridad y en relación con la normativa sobre circulación ferroviaria, la información contenida en esta IRFPAC es, únicamente, a título informativo.

La seguridad en la circulación ferroviaria en las instalaciones del Puerto de A Coruña es tratada y en consecuencia, de obligado cumplimiento, en la Consiga A/AO (nº 13) y C/CO (nº 19) de aplicación en la/s línea/s de conexión del Puerto de A Coruña, el Convenio entre Adif, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de A Coruña de conexión de las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Interés General de A Coruña con la RFIG administrada por la Entidad Pública Empresarial ADIF, en el Sistema de Gestión de la Seguridad Ferroviaria del Puerto de A Coruña (SGS), en la Estructura Reglamentaria de Circulación en la Red Interior del Puerto de A Coruña, la cual incluye el Libro de Normas de Circulación Ferroviaria en Puertos, y en las Instrucciones y Consignas de la Autoridad Portuaria sobre la materia, especialmente la Consigna para la realización de trabajos y la Consigna para la realización de maniobras en la Red interior del Puerto de A Coruña, las cuales forman parte del SGS.

En todo lo no previsto en la anterior normativa será de aplicación el Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF), que, en caso de contradicción, será la normativa que prevalezca.

#### **1.4.2 Reclamaciones**

Según la disposición final primera de la Ley del Sector Ferroviario, Ley 38/2015, de 29 de septiembre, por la que se modifica la Ley 3/2013 de 4 de junio de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, según la redacción dada en dicha modificación al apartado 1.f) del artículo 12, corresponde a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia conocer y resolver las reclamaciones que presenten las empresas ferroviarias y los restantes candidatos en relación con la

 <b>Puerto de A Coruña</b> <small>Autoridad Portuaria de A Coruña</small>	<b>INFORMACION SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA</b>	Edición 03
		09/12/2019

actuación del administrador de infraestructuras ferroviarias, las empresas ferroviarias y los restantes candidatos que versen sobre:

- 1º El contenido y la aplicación de las declaraciones sobre la red.
- 2º Los procedimientos de adjudicación de capacidad y sus resultados.
- 3º La cuantía, la estructura o la aplicación de los cánones y tarifas que se les exijan o puedan exigírseles.
- 4º Cualquier trato discriminatorio en el acceso a las infraestructuras o a los servicios ligados a éstas que se produzca por actos llevados a cabo por otras empresas ferroviarias o candidatos.
- 5º La prestación de servicios en los corredores ferroviarios internacionales de transporte de mercancías.
- 6.º La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia cooperará con los órganos reguladores del mercado ferroviario de los demás Estados miembros de la Unión Europea en las reclamaciones o investigaciones relacionadas con una franja internacional.

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

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

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

## **1.5 PERIODO DE VIGENCIA DE LA IRFPC**

### **1.5.1 Periodo de validez de la IRFPC**

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

### **1.5.2 Proceso de actualización**

Si se produjesen erratas de impresión, dudas de interpretación o ausencias de información en la IRFPC, la Autoridad Portuaria de A Coruña 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 IRFPC se incorporará a la misma.

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

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

 <b>Puerto de A Coruña</b> <small>Autoridad Portuaria de A Coruña</small>	<b>INFORMACION SOBRE LA RED  FERROVIARIA DEL PUERTO DE  A CORUÑA</b>	Edición 03
		09/12/2019

### **1.6 PUBLICACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE LA IRFPC**

La IRFPC se puede consultar en la página web de la Autoridad Portuaria de A Coruña, [www.puertocoruna.com](http://www.puertocoruna.com), 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 IRFPC 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 A Coruña.

### **1.7 SOLICITUD DE INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA DE LA IRFPC**

La Autoridad Portuaria de A Coruña 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 IRFPC:

**registro@puertocoruna.com**

Área de Explotación de la Autoridad Portuaria de A Coruña.

### **1.8 DEFINICIÓN DE TÉRMINOS ESPECÍFICOS UTILIZADOS**

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

	<b>INFORMACION SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA</b>	Edición 03
		09/12/2019

## 2 CONDICIONES DE ACCESO

La Autoridad Portuaria de A Coruña, en su interés de potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril en el ámbito ferroportuario, permitirá el acceso a la red ferroviaria del Puerto de A Coruña 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 o por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Se aplicarán los principios de igualdad de trato, transparencia y no discriminación, preservando en todo momento la seguridad en el sistema ferroviario.

Se entiende por EE.FF. a aquellas entidades titulares de una Licencia de Empresa Ferroviaria cuya actividad principal, para el caso del Puerto de A Coruña, 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 y artículo 58, 1º y 2º del RSF).

Las EE.FF. y demás Candidatos que deseen operar en la red ferroviaria del Puerto de A Coruña deberán estar inscritos en el Registro Especial Ferroviario (artículo 61 de la LSF y artículo 129 del RSF), dependiente del Ministerio de Fomento.

### 2.1 REQUISITOS GENERALES DE ACCESO

El acceso por una empresa a la red ferroviaria del Puerto de A Coruña debe cumplir lo establecido en la LSF y en su normativa de desarrollo (artículo 58 al artículo 97 del RSF). A continuación, se indican los requerimientos más importantes que deben cumplir:

- Posesión de una Licencia de Empresa Ferroviaria o Título Habilitante para otros candidatos distintos de EEFF.
- 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 concedidas por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, perteneciente al Ministerio de Fomento.

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

Las EEFF que estén en posesión de una licencia y quieran acceder a la red ferroviaria gestionada por la APAC, deberán solicitar la correspondiente capacidad a ADIF para la línea de conexión del Puerto, de acuerdo con el procedimiento establecido en la Orden FOM/897/2005. Para las EEFF que accedan al

	<b>INFORMACION SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA</b>	Edición 03
		09/12/2019

Puerto de A Coruña serán necesarias las mismas licencias y habilitaciones que las requeridas para circular por la RFIG.

No obstante, aquellos Candidatos y EEFF que deseen prestar servicio ferroviario de mercancías en el Puerto de A Coruña deberán comunicarlo a la APAC. La coordinación entre la APAC y ADIF está especificada en el convenio de conexión entre la RFIG gestionada por ADIF y la RFPAC gestionada por la APAC, firmada por ambas partes.

### **2.1.2 Certificado de Seguridad**

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

Los requisitos para su solicitud y otorgamiento se encuentran recogidos en el RD 810/2007, de 22 de junio de 2007, Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General (referencia encontrada en el Anexo II de la presente IRFPC). (Última modificación del RD 810/2007 en el RD 1006/2015, de 6 de noviembre)

El periodo de vigencia es de cinco años, renovable por idéntico periodo de tiempo, siempre y cuando se cumplan los requisitos en relación con el SGS en la circulación implantado por las EEFF, las habilitaciones exigidas al personal de conducción y material rodante y cuantas condiciones estén recogidas en la legislación vigente.

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

### **2.1.3 Requisitos para la solicitud de Adjudicación de Capacidad**

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

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

### **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 suficiente cobertura de responsabilidad civil de dicha empresa en la que puedan incurrir, conforme a lo establecido en el artículo 50 de la LSF, así como en el artículo 63 del RSF (modificado por la Disposición adicional séptima del Reglamento de Seguridad, R.D. 810/2007, de 22 de junio, en sus apartados 2 y 3).

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

 <b>Puerto de A Coruña</b> <small>Autoridad Portuaria de A Coruña</small>	<b>INFORMACION SOBRE LA RED  FERROVIARIA DEL PUERTO DE  A CORUÑA</b>	Edición 03
		09/12/2019

las condiciones de cobertura de Responsabilidad Civil serán los establecidos en la legislación anteriormente indicada, adaptada a la naturaleza de los servicios que se vayan a prestar.

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

## **2.2 CONDICIONES GENERALES COMERCIALES**

### **2.2.1 Acuerdos Marco**

Conforme al contenido del Art. 13.1 de la Orden FOM 897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria (Modificación Orden FOM/420/2014 del 7 de Marzo), la Autoridad Portuaria podrá celebrar acuerdos marco con los candidatos para la utilización de la capacidad durante el tiempo que estimen oportuno. Así mismo podrán establecer acuerdos de colaboración para la mejora del servicio ofrecido.

### **2.2.2 Contratos para la prestación de servicios**

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

Las Tarifas por la prestación de servicios de la Autoridad Portuaria de A Coruña 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 IRFPC.

## **2.3 NORMATIVA DE CIRCULACIÓN**

La Autoridad Portuaria de A Coruña mantiene un régimen de circulación sobre las infraestructuras ferroviarias existentes, en el que se ha establecido un conjunto de normativa fundamental para la circulación ferroviaria en dicha red, para garantizar una explotación ferroviaria segura y eficiente. La normativa principal de referencia es la siguiente:

- Libro de Normas de Circulación Ferroviaria en Puertos (LNCFP).
- Consignas serie A/AO (nº 13) y C/CO (nº 19) de aplicación en la/s línea/s de conexión con el Puerto de A Coruña. (Convenio de conexión ferroviaria ADIF-Autoridad Portuaria de A Coruña).
- Consigna para la realización de maniobras en la Red interior del Puerto de A Coruña.
- Consigna para la realización de trabajos en la Red interior del Puerto de A Coruña.

Asimismo, además de la normativa genérica mencionada, la APAC podrá aprobar Consignas de carácter permanente o temporal e Instrucciones que regulen aspectos específicos, dándose a conocer según lo estipulado en el SGS de la APAC. En la página web de la APAC se publicará información sobre la normativa indicada y sobre aspectos del SGS de acceso público.

Para todo lo que no esté contenido en la normativa anterior o en la normativa específica que apruebe la Autoridad Portuaria se aplicará el Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF).

 <b>Puerto de A Coruña</b> <small>Autoridad Portuaria de A Coruña</small>	<b>INFORMACION SOBRE LA RED  FERROVIARIA DEL PUERTO DE  A CORUÑA</b>	Edición 03
		09/12/2019

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 A Coruña.

El responsable de circulación del Puerto de A Coruña (RCP) coordinará con el responsable de circulación de ADIF las circulaciones de entrada y/o salida de las instalaciones del Puerto, estando a su cargo la gestión de la circulación por la línea o líneas de acceso al mismo a partir del punto de conexión funcional establecido, según regula la Consigna AO/CO nº 13/19 de Conexión ferroviaria con el Puerto de A Coruña.

La normativa de circulación, directamente relacionada con la red ferroviaria del Puerto de A Coruña, será proporcionada por la Autoridad Portuaria de A Coruña a las EE.FF., directamente o mediante su publicación en la página web, previamente al inicio de sus actividades en dicha red ferroviaria.

De acuerdo con la disposición adicional tercera del R.D. 810/2007, de 22 de junio (Última modificación del RD 810/2007 en el RD 1006/2015), por el que se aprueba el Reglamento de seguridad, corresponde a la Autoridad Portuaria de A Coruña la responsabilidad de la seguridad en la circulación ferroviaria sobre las infraestructuras ferroviarias que administre en el Puerto de A Coruña. Asimismo, son también responsables de la seguridad en la circulación sobre las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de A Coruña las entidades que presten servicios ferroviarios sobre ellas.

En el transcurso de las operaciones ferroviarias realizadas en la RFPAC se atenderán las indicaciones que puedan ser dadas por los agentes de la Policía Portuaria o por el personal de la APAC debidamente acreditado. Asimismo, serán de aplicación las demás normas internas de Adif y de las EEFF para la circulación de maniobras y trenes en las instalaciones ferroportuarias.

#### **2.4 TRANSPORTES EXCEPCIONALES**

Estos transportes son los que se realizan por vehículos con mercancías que presentan dificultades especiales debido a su peso, dimensiones, acondicionamiento u otras características particulares y que requieren unas condiciones especiales de circulación. Podrán transportarse por ferrocarril si se adaptan a las condiciones exigidas por la Autoridad Portuaria de A Coruña, 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 prescripciones de los Tomos de Directivas de Cargamento de la UIC y 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 A Coruña.
- Las unidades de cargamento rígidas transportadas sobre 2 o más vagones de bogies provistos de traviesa giratoria o giratoria-deslizante.
- Las unidades de cargamento flexibles de una longitud superior a 36 m cargadas sobre más de dos vagones.
- Las unidades que pesen más de 22,5 toneladas/eje y/o si están cargadas sobre vagones plataforma rebajados.
- Los vehículos cargados que sobrepasen la carga máxima admisible para el vehículo.
- Los vehículos cargados sin inscripción de cargas límites.
- Los vagones que deban ser transportados en barco y estén sometidos a las disposiciones del Anejo 14 del CUU.

	<b>INFORMACION SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA</b>	Edición 03
		09/12/2019

- 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.

Las condiciones de admisión a tráfico de transportes excepcionales en la Red del Puerto de A Coruña serán coherentes con el contenido de la Consigna C específica que, en su caso, apruebe la APAC y que regule la circulación de este tipo de tráfico en la RFIG administrada por la APAC.

Para obtener información adicional al respecto, consultar con el área indicada en el Apartado 1.7 de la presente IRFPC.

## **2.5 TRANSPORTES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS**

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

El transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril se rige, en España, por el Reglamento Relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID). Asimismo, también se rige por el R.D. 412/2001 de 20 de abril (última modificación 13 febrero de 2007), por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, o por cualquier otra norma que pudiera afectar, como es el caso del transporte de materias y objetos explosivos, al que se aplican normas adicionales contenidas en el Reglamento de Explosivos (R.D. 130/2017, de 24 de febrero). Consultar las referencias en el Anexo II de la presente IRFPC.

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 A Coruña.

Las Empresas Ferroviarias que transporten Mercancías Peligrosas en el Puerto de A Coruña deberán conocer y respetar toda la normativa que les afecte, en especial las siguientes normas:

- Reglamento Relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID) de la Unión Europea, en su versión más reciente.
- Consigna C, en su caso, para la regulación de los transportes con Mercancías Peligrosas en la RFIG administrada por la APAC.
- Norma Adif de Reglamentación Nº 1/15, de 16 de junio de 2015, relativa a las condiciones generales de aplicación al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.

	<b>INFORMACION SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA</b>	Edición 03
		09/12/2019

- El Art. 47.5 del Reglamento del Sector Ferroviario.

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

- RD 145/89, de 20 de enero. Sobre admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos. En especial el Capítulo I.10. Obligaciones del ferrocarril y de los vehículos en relación con el transporte de mercancías peligrosas.
- Normas, Consignas, Instrucciones y Procedimientos que apruebe la Autoridad Portuaria.

Para obtener información adicional al respecto, consultar con el Área funcional de Explotación según se indica en el Apartado 1.7 de la presente IRFPC.

## **2.6 REQUISITOS TÉCNICOS DE MATERIAL RODANTE**

El material rodante ferroviario que circule por la red ferroviaria del Puerto de A Coruña 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 y en la Orden FOM/167/2015, de 6 de febrero, que modifica la anterior, por la que se regulan las condiciones para la entrada en servicio de subsistemas de carácter estructural, líneas y vehículos ferroviarios, que modifica la anterior.

La Autoridad Portuaria de A Coruña 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, (última modificación Febrero 2015) 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 A Coruña.

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, versión consolidada, 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 A Coruña y al Ministerio de Fomento, especialmente a la AESF, 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 A Coruña intentará minimizar el impacto que dichas inspecciones puedan ocasionar en las operaciones de las EE.FF. y demás Candidatos habilitados.

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

- El ramal de conexión de acceso al Puerto de A Coruña y la red interior del mismo no están electrificados, por lo que sólo son admitidos a tráfico los trenes con tracción diésel.
- La carga máxima por eje admitida en el Puerto es 22,5 T.
- El radio mínimo de curva es de 80 m.

	<b>INFORMACION SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA</b>	Edición 03
		09/12/2019

- La longitud máxima de un tren admitida por la Autoridad Portuaria es de 230 m. en régimen de circulación básica y 375 m. en régimen de circulación especial. Se considera que todos los trenes con longitud superior a 230 metros son circulaciones especiales.

## **2.7 REQUISITOS DE PERSONAL FERROVIARIO**

El personal que preste sus servicios en el ámbito de la red ferroviaria del Puerto de A Coruña 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.

### **2.7.1 Habilitaciones, Certificados y Formación**

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

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 y en la Orden FOM/679/2015, de 9 de abril, por la que se modifica la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal (última actualización de 08/10/2016).

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

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

### **2.7.2 Idioma**

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

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

### **2.7.3 Inspección de la Autoridad Portuaria sobre el personal**

La Autoridad Portuaria de A Coruña 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

	<b>INFORMACION SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA</b>	Edición 03
		09/12/2019

actividad ferroviaria, que acrediten estar en posesión de los correspondientes títulos habilitantes establecidos en la legislación vigente, que les facultan para realizar las funciones que desempeñan.

Las posibles infracciones detectadas, por incumplimiento de las normas, darán lugar al inicio del correspondiente expediente sancionador, según se establece en el Título VII (Régimen sancionador y de inspección) de la LSF.

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

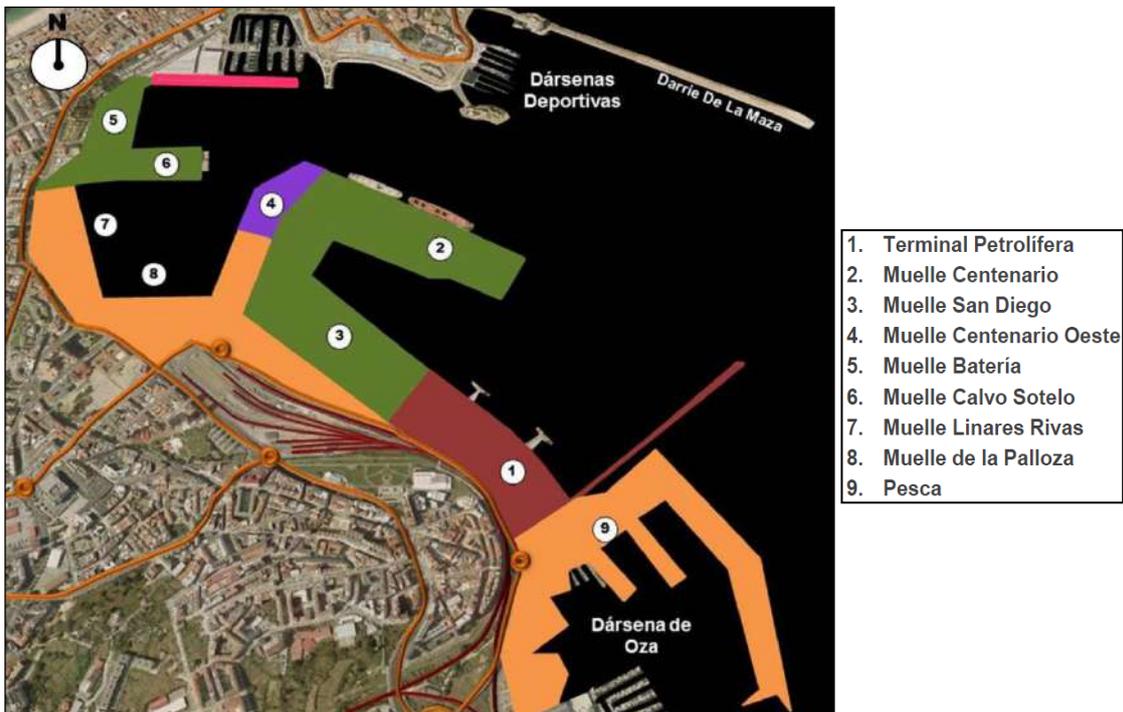
### 3 DESCRIPCIÓN DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA

#### 3.1 INTRODUCCIÓN

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

#### 3.2 ÁMBITO DE LA RED FERROVIARIA

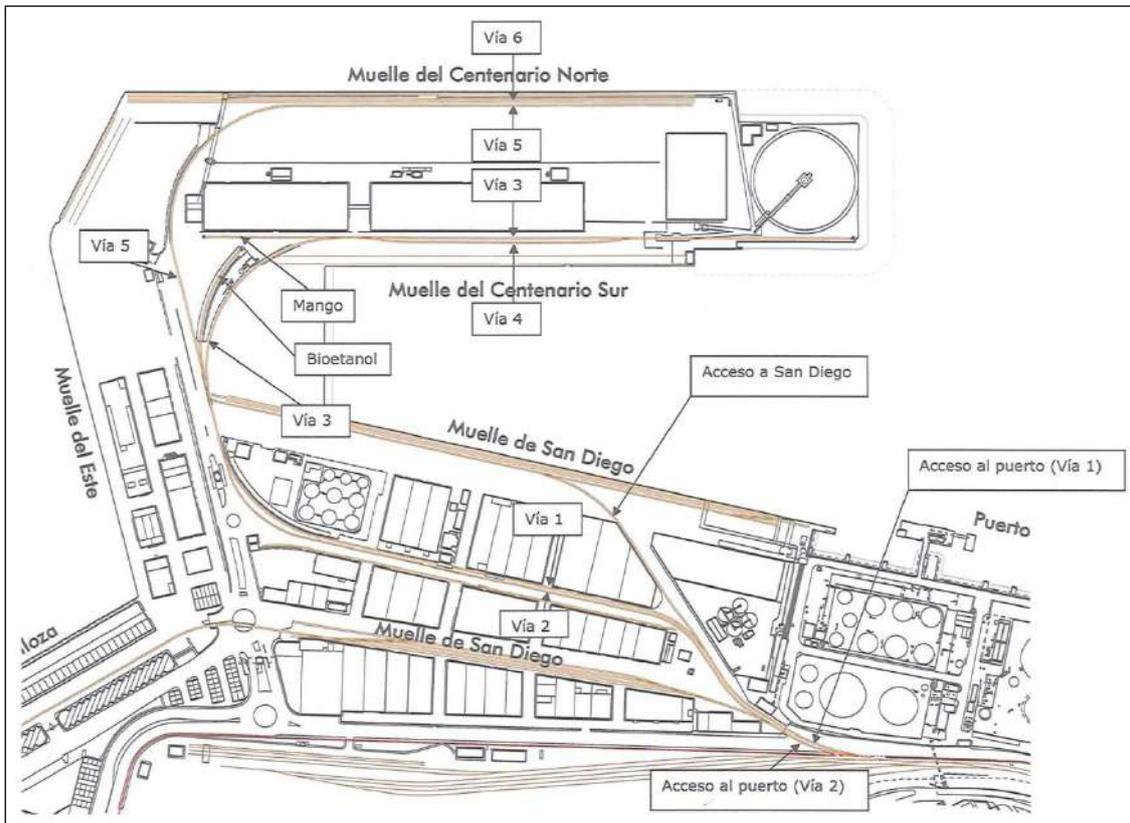
El Puerto de A Coruña dispone de una red ferroviaria que permite el acceso de trenes desde la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) a los muelles de San Diego y Centenario Sur. Aunque la red de vías llega también hasta el muelle centenario Norte, éstas a día de hoy no se encuentran operativas.



El punto de conexión física de la red ferroviaria del puerto de A Coruña con la RFIG gestionada por Adif (estación de A Coruña-San Diego) se encuentra situado en la punta del espadín del desvío C1 (ver esquema de desvíos que se incluye en este apartado). Este punto, que delimita la administración de ambas redes, coincide con el punto de conexión funcional que delimita el ámbito de las competencias de cada uno de los Administradores de Infraestructuras. De ese punto parten dos vías en dirección al Puerto que, después de atravesar la carretera AC-10, y a unos 80 metros de la señal M6 de la estación de A Coruña-San Diego, cruzan una puerta que da acceso a las instalaciones portuarias. Esta puerta se abre sólo cuando se van a realizar circulaciones por la vía de conexión.

A continuación, figuran un esquema con las vías existentes en el Puerto de A Coruña.

**Esquema de vías**



**DESCRIPCIÓN DE LAS VÍAS**

En el Puerto de A Coruña los trenes acceden por la vía 1 o por la vía 2. Estas vías parten del punto de conexión con la RFIG antes descrito, entran en el puerto y atraviesan el Muelle de San Diego. Para acceder al Muelle del Centenario, donde se encuentran las terminales de carbón y cereal, la circulación continúa a lo largo de la vía 3. De esta misma vía 3 parte un ramal, por la zona del muelle Este, que da acceso a las instalaciones de bioetanol. A continuación, se describen con más detalle las vías existentes en el Puerto de A Coruña.

**VÍAS DE ACCESO**

**Vía 1:** Es la vía por la que habitualmente se entra al puerto con las composiciones relacionadas con el tráfico de cereales, y da acceso al muelle de San Diego. Su longitud total aproximada es de 794 m. Esta vía comienza en el desvío denominado C1, en la punta del espadín del cambio de vías (en la conexión con la RFIG) y termina en el cambio C3, en la punta del espadín. Del cambio C2 parte una vía que en el esquema se denomina “acceso a San Diego” que hoy en día se encuentra fuera de uso.

**Vía 2:** Es la vía que discurre paralela a la vía 1 desde el cambio C1 al cambio C3, y tiene una longitud total de unos 798 m. Esta vía suele servir de acceso a los tráficos de carbón y bioetanol.

En el caso de que la vía habitual de entrada de cualquiera de las mercancías se encuentre ocupada por alguna razón, o se estén realizando labores de mantenimiento en la misma, las composiciones pueden entrar por la vía que se encuentre libre.

 <b>Puerto de A Coruña</b> <small>Autoridad Portuaria de A Coruña</small>	<b>INFORMACION SOBRE LA RED  FERROVIARIA DEL PUERTO DE  A CORUÑA</b>	Edición 03
		09/12/2019

#### VÍAS DE SERVICIO

Vía 3: La denominada como vía 3 se utiliza en la actualidad como vía de acceso al muelle de Centenario Sur y a las terminales de cereal y carbonera. Comienza en el cambio C3 y termina en el interior de las instalaciones de carbón. Su longitud total es de 834 m, de los cuales los últimos 208 metros se encuentran dentro de las instalaciones privadas para la carga de carbón. A la altura de la zona de carga del cereal, la vía 3 se ramifica en dos, vías 3 y 4, que vuelven a unirse a la entrada de las instalaciones de carbón.

La vía 3 cuenta con los desvíos denominados C3, C4 (este desvío es para dar servicio a la terminal de bioetanol), C6, C7 y C8.

Vía 4: discurre paralela a la Vía 3 para dar un mejor servicio a las terminales de carga de cereal y carbón. Su longitud total es de 287 m. Esta vía comienza y termina en los desvíos numerados como C7 y C8.

#### VÍAS AFECTAS A CONCESIONES

Existen además dos ramales destinados a los siguientes trabajos:

- Descarga de bioetanol (que en el esquema figura con el cartel de “bioteanol”)
- Carga de carbón (últimos 208 metros de la vía 3).

Estos ramales se gestionan de manera privada por lo que no están a disposición de las empresas ferroviarias.

Finalmente, y como se refleja en el esquema anterior, el cambio C6 de la vía 3 da acceso a un ramal denominado vía mango para maniobras que sí se encuentra a disposición de las empresas ferroviarias.

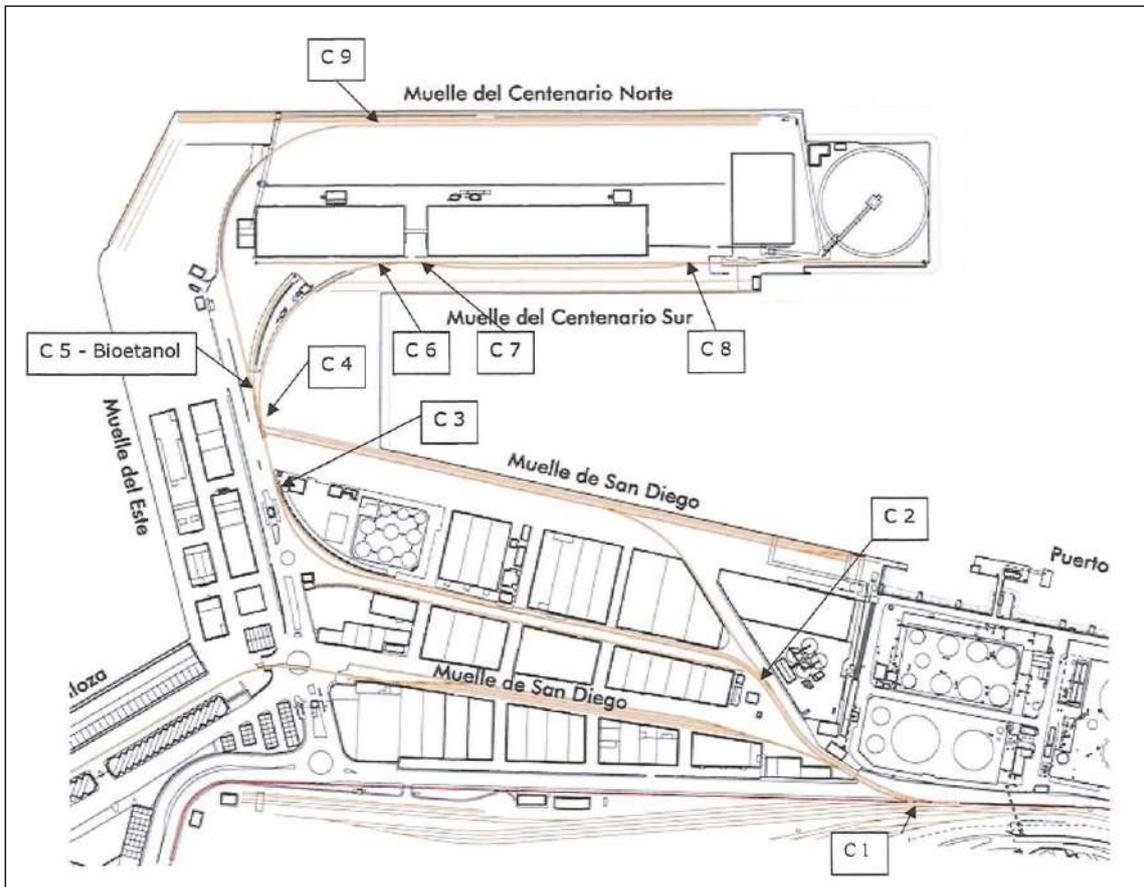
El resto de las vías existentes en las instalaciones, se encuentran en la actualidad fuera de uso.

Dada la disposición de estas vías, es necesaria, para acceder a las mismas, la realización de maniobras en las vías 1 y 2, motivo por el que la aceptación de la solicitud de uso de estas vías se condicionará a su compatibilidad con las circulaciones programadas a o desde A Coruña.

#### CAMBIOS DE VIA EN LA RFPAC

La infraestructura ferroviaria gestionada por el Puerto de A Coruña incluye los cambios de vías que se indican en el siguiente esquema:

**Esquema de cambios de vía**



En el Anexo III de la presente IRFPC se muestra el detalle de vías habilitadas y cambios de vías de la red ferroviaria del Puerto, y en el Anexo IV se describen y explica el funcionamiento de los cambios motorizados y de las señales fijas indicadoras.

### **3.2.1 Límites Geográficos**

Las instalaciones del Puerto y el acceso ferroviario a éste se encuentran en el término municipal de A Coruña. La conexión comunica la terminal de mercancías de A Coruña-San Diego con el Puerto, mediante dos vías que cruzan la carretera de acceso al puerto petrolero (AC-10). Todo el recorrido se encuentra en zona urbana.

En el interior del puerto, las vías de acceso atraviesan el muelle de San Diego y se dirigen al muelle Centenario Sur.

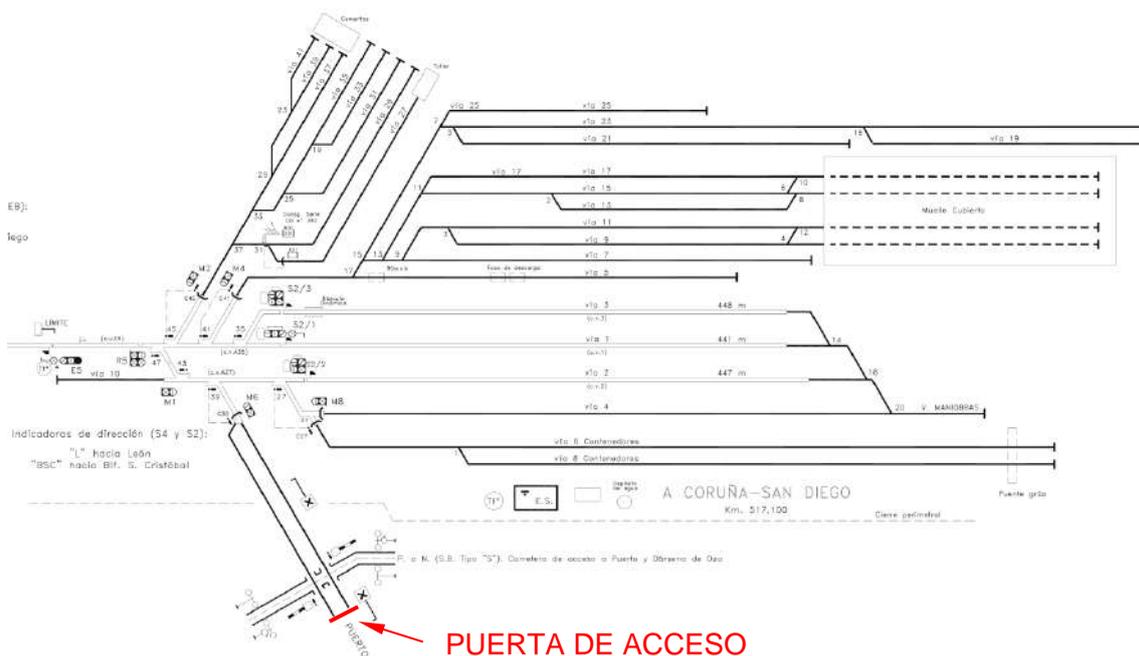
### **3.2.2 Conexión con la RFIG administrada por ADIF**

El Puerto de A Coruña está conectado con la RFIG administrada por Adif a través de una línea de conexión que parte del desvío 39 de la estación de A Coruña-San Diego, próximo a la señal M6, encontrándose el punto de conexión física descrito con anterioridad en la punta del espadín del desvío C1 de la red interior del puerto, y situándose el punto final de la línea de conexión en el cambio C3. Por lo tanto, las antes denominadas Vía 1 y Vía 2 constituyen la línea de conexión ferroviaria entre la RFIG y el Puerto de A Coruña. Si consideramos la distancia desde la punta del espadín del desvío 39, la línea de conexión tiene una longitud total de 834 metros para la Vía 1 y de 839 metros para la Vía 2.

El punto de conexión física descrito coincide con el punto de conexión funcional. Este punto se encuentra señalizado por los cartelones correspondientes a cada administrador de infraestructuras.

A unos 80 metros del punto de conexión física, se encuentra una puerta de acceso al recinto portuario que debe ser abierta para permitir la entrada de los trenes al mismo.

La estación de A Coruña-San Diego conecta con la línea 800 A Coruña – León, según denominación de Adif, a través de la Bif. El Burgo y de la Bif. San Diego, cuyos PKs referidos a esta línea son el 544,9 y el 545,4 respectivamente. La conexión tiene lugar por medio de la línea 834 A Coruña-San Diego – Bif. El Burgo y de la línea 832 Aguja 545,4 – Bif. San Diego.



### 3.3 DESCRIPCIÓN DE LA RED FERROVIARIA GESTIONADA POR EL PUERTO

#### 3.3.1 Tipología de vías

La red ferroviaria del Puerto de A Coruña está conformada por tramos de vía única no electrificada. No existe separación entre las plataformas ferroviarias y la viaria.

Asimismo, la superestructura de la red ferroviaria del Puerto de A Coruña está formada por tramos hormigonados; la plataforma ferroviaria se apoya sobre losa de hormigón en la que están embebidos los carriles. Éstos son del tipo UIC-54.

#### 3.3.2 Instalaciones de Seguridad: Tipología de desvíos, y señalización

Los desvíos nº 1, 3, 4, 6 y 7 instalados en el interior de la red del Puerto de A Coruña son motorizados de accionamiento eléctrico mediante cuadro in situ, y el desvío nº 8 es de accionamiento manual y carece de mecanismos de cerrojo y está embridado. El desvío nº 2 y 5 no están habilitados para su uso. En el anexo IV de este documento se describe el funcionamiento de los cambios motorizados y las señales luminosas indicadoras correspondientes a cada desvío.

### 3.3.3 Ancho de vías

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

### 3.3.4 Gálibo

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

Es así mismo de aplicación los tomos de las Directivas de Cargamento de la UIC, en los que se fijan las normas que han de cumplir las EE.FF. para el acondicionamiento de los cargamentos dentro de las dimensiones del gálibo.

Además, se recogen las especificaciones aplicables para los Transportes Excepcionales. En particular, las dimensiones del cargamento y las condiciones de la infraestructura que generan la consideración de un tráfico bajo este epígrafe se recogerán en la Consigna específica C que apruebe la Autoridad Portuaria, o, en su defecto, en la Consigna o norma que esté vigente.

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 A Coruña. 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.

Para obtener información adicional al respecto, consultar con el área indicada en el Apartado 1.7 de la presente IRFPC.

### 3.3.5 Límite de carga

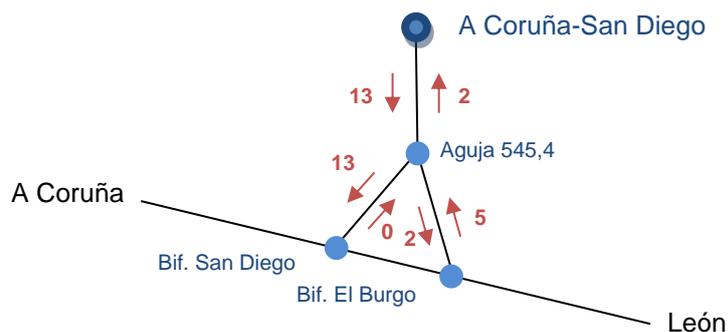
Las cargas máximas permitidas en la red ferroviaria del Puerto de A Coruña son las siguientes:

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

### 3.3.6 Rampas

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

Las rampas características, en los accesos a la terminal de A Coruña-San Diego hacia/desde la línea León – A Coruña, son las expresadas en el siguiente gráfico (valores en milésimas):



 <b>Puerto de A Coruña</b> <small>Autoridad Portuaria de A Coruña</small>	<b>INFORMACION SOBRE LA RED  FERROVIARIA DEL PUERTO DE  A CORUÑA</b>	Edición 03
		09/12/2019

### **3.3.7 Porcentaje de frenado**

A efectos de composición y frenado, las composiciones que operen en el Puerto de A Coruña, se formarán como tren TIPO 50.

### **3.3.8 Radio mínimo de curvas**

El radio mínimo de curvas es de 80 m, lo cual constituye una característica limitante para la circulación de determinado material rodante en la red ferroviaria del puerto.

### **3.3.9 Intersecciones especiales**

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

Dado que no es factible independizar el trazado ferroviario de la red viaria, la Autoridad Portuaria de A Coruña, con el objetivo de ordenar y proteger las diferentes intersecciones de manera que permita un crecimiento del tráfico ferroportuario, garantizando la seguridad de los trenes y de los vehículos de carretera que circulan por las instalaciones del Puerto de A Coruña, tiene establecido un protocolo de actuación policial para la circulación ferroviaria.

Fuera del recinto portuario, en la línea de conexión que enlaza el Puerto de A Coruña con la terminal de mercancías de A Coruña-San Diego se localiza la siguiente intersección especial:

- Paso a nivel (S.B. tipo “S”) en la carretera de acceso al Puerto y dársena de Oza.

En todo caso, atendiendo a lo establecido en el artículo 8, apartado 8, de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre de 2015, del sector ferroviario, en el Puerto de A Coruña no hay pasos a nivel tal como se definen en el mencionado apartado, ya que la Autoridad Portuaria es al mismo tiempo la explotadora de las líneas ferroviarias y la responsable de las carreteras o vías de comunicación y de la ordenación de los tráficos en los puntos de cruce.

Dentro de las instalaciones del Puerto de A Coruña existen 6 puntos denominados como puntos críticos, en los cuales se producen cruces a nivel del tráfico ferroviario con el tráfico viario. Con el fin de proporcionar mayor seguridad a las instalaciones se ha instalado un sistema regulador del tráfico viario gestionado por semáforos que se activan mediante la instalación de contadores de ejes en las vías férreas. Actualmente este sistema se encuentra pendiente de una revisión y actualización, por lo que su funcionamiento es en estado de reposo.

La intersección especial que se forma con la 1ª línea del muelle de San Diego, debido al espacio y visibilidad existente y a la aplicación del protocolo de acompañamiento de las composiciones ferroviarias en vigor, no se ha incluido en la 1ª fase de implantación del sistema regulador por semáforos, previéndose su incorporación en una fase posterior.

Por otra parte, el punto denominado como A, ubicado fuera del recinto portuario y referente al paso a nivel en la línea de conexión, no cuenta con contadores de ejes, pero sí dispone de sistema de protección mediante semibarreras, con señalización por semáforos al tráfico viario y con señales luminosas ferroviarias de protección, las cuales pueden presentar las indicaciones de las señales FF10A, FF10B y FF11A del RCF en función del estado en que se encuentre el sistema. Como indica la Consigna de conexión nº AO/CO 13/19, el accionamiento de las semibarreras se realiza mediante el mando local existente a pie de la intersección especial, a cargo de personal de la Autoridad Portuaria de A Coruña.

Los puntos críticos definidos se muestran en el siguiente gráfico.



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

En los cruces existentes en los puntos 1, 2, 3, 4 y 5 se utilizarán contadores de ejes para la liberación del cruce anterior. El cruce 6, al estar más separado físicamente, se considera independiente y cuenta con un contador de ejes exclusivo.

Todos los semáforos existentes son del tipo ROJO-AMBAR-AMBAR, funcionando en estado de reposo en DOBLE AMBAR INTERMITENTE.

### 3.3.10 Velocidades máximas admisibles

El régimen de velocidades máximas admisibles en la red ferroviaria del Puerto de A Coruña 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 A Coruña se realizan con marcha de maniobras, conforme al RCF, y según regula las Consignas serie A/AO (nº 13) y C/CO (nº 19) de aplicación en la/s línea/s de conexión con el Puerto de A Coruña. Las velocidades máximas son las que se indican en la vigente Consigna de la APAC para la realización de maniobras en la RFPAC. Actualmente, se establece como norma general el límite de 6 Km/h (paso de hombre) con tracción empujando y 10 km/h con tracción tirando. En la mencionada consigna podrán establecerse para la línea de conexión excepciones a esta norma general. Las

	<b>INFORMACION SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA</b>	Edición 03
		09/12/2019

excepciones no se aplicarán a los tráficos de mercancías peligrosas, que deberán atenerse siempre a la norma más restrictiva.

- El movimiento de trenes y maniobras en la red interior portuaria a partir del punto de conexión funcional, hacia el interior del Puerto de A Coruña, se efectúa en régimen de maniobras conforme la normativa específica del Puerto y al RCF. Las velocidades máximas serán las mismas que se admiten, como norma general, para la línea de conexión con el Puerto de A Coruña, y que, asimismo, se establecen en la “Consigna para la realización de maniobras en la RFPAC”. En esta consigna, en caso necesario, podrán establecerse excepciones a la norma general, especialmente para incrementar la velocidad en la salida, tirando en cabeza, de las composiciones ferroviarias cargadas. En todo caso, las excepciones no se aplicarán al tráfico de mercancías peligrosas, que deberá respetar siempre los límites de velocidad más restrictivos.

### **3.3.11 Longitud máxima de los trenes**

Las longitudes máximas autorizadas para las circulaciones de trenes de entrada y salida al Puerto de A Coruña se fijan en:

- Longitud normal: 230 metros
- Longitud especial: 375 metros

Todos los trenes con longitud superior a los 230 metros requerirán autorización del Puesto de Mando de Orense, dado que deben realizar maniobras sobre las vías generales, y son considerados trenes con longitud especial.

La Autoridad Portuaria de A Coruña admitirá trenes de longitud especial máxima de 375 m, dado que es la longitud aproximada de la composición máxima que accede al Puerto hoy en día, y por lo tanto se ha comprobado que resulta viable y admisible su ocupación. Por encima de esta longitud, la disponibilidad del servicio se encontrará condicionada a la autorización de circulación por parte de la Autoridad Portuaria de A Coruña (Área de Explotación), previo aviso por parte de las EE.FF, además de la preceptiva autorización del Puesto de Mando de Orense. En cualquier caso, la longitud máxima en el puerto estará condicionada por la longitud máxima de apartado en A Coruña-San Diego, puesto que no se consideran servicios que entren directamente en las instalaciones. Aunque existen vías de apartado en A Coruña-San Diego de más de 500 m, la línea de acceso a ésta no permite la circulación de trenes de mayores longitudes, con lo que en todo caso la longitud máxima de los trenes que podría acceder al Puerto de A Coruña por cuestiones técnicas de la terminal de San Diego es de 500 m.

Nota: Mientras la longitud útil de la vía de acceso a San Diego hasta la señal de salida que protege la bifurcación Puerto (aguja 545,4) esté limitada a 233 m, el movimiento de los trenes de mayor longitud que tengan como procedencia o destino el Puerto de A Coruña, requerirá la Autorización del Puesto de Mando de Ourense.

### **3.3.12 Electrificación de las vías**

La red ferroviaria del Puerto de A Coruña no se encuentra electrificada.

### **3.3.13 Suministro de energía eléctrica de tracción**

No procede.

 <b>Puerto de A Coruña</b> <small>Autoridad Portuaria de A Coruña</small>	<b>INFORMACION SOBRE LA RED  FERROVIARIA DEL PUERTO DE  A CORUÑA</b>	Edición 03
		09/12/2019

### **3.3.14 Otras características significativas**

La red ferroviaria del Puerto de A Coruña tiene otras características relevantes en su infraestructura ferroviaria.

#### *Puerta de acceso ferroviario al Puerto de A Coruña*

La puerta de acceso ferroviario al Puerto de A Coruña da paso a los trenes que entran y/o salen del recinto portuario. Se encuentra a unos 80 metros del punto de conexión física y funcional con la RFIG administrada por Adif, en la línea de conexión del Puerto de A Coruña. Su accionamiento es controlado por el Servicio de Policía de Puerto que se desplaza a la zona para el control del paso a nivel que existe en la carretera de Oza, así como para el acompañamiento del tren a su entrada/salida de la terminal.

### **3.4 REGIMEN DE CIRCULACION**

El intercambio de trenes entre ADIF y la Autoridad Portuaria de A Coruña se realiza conforme al contenido de la Consigna serie A/AO (nº 13) y C/CO (nº 19) de aplicación en la/s línea/s de conexión del Puerto (convenio de conexión ferroviaria Puerto), de la Subdirección de Operaciones RC Noroeste de ADIF, de 25 de noviembre 2019.

La circulación de trenes en el interior del Puerto se realiza conforme al contenido del Libro de Normas de Circulación Ferroviaria en Puertos (LNCFP) o, en su defecto, del “Reglamento de Circulación Ferroviaria” (RCF) así como de las Consignas y demás normativa de circulación específica del Puerto.

#### **3.4.1 Comunicaciones**

Las comunicaciones entre el Responsable de Circulación del Puerto de A Coruña y el personal de trenes con responsabilidad en la circulación de los mismos se realizarán, tanto en la línea de conexión con la RFIG, como en las vías interiores del Puerto, conforme al contenido de la Consigna serie A/AO (nº 13) y C/CO (nº 19) de aplicación en la/s línea/s de conexión del Puerto (convenio de conexión ferroviaria Puerto), conforme a la normativa de circulación en la Red Interior del Puerto de A Coruña (Estructura Reglamentaria), conforme al Reglamento de Circulación Ferroviaria, así como al apéndice C del Reglamento UE 2015/995 de la Comisión de 8 de junio de 2015 (ETI OPE).

Los sistemas de comunicación utilizados, durante la circulación de los trenes en la red ferroviaria del Puerto de A Coruña, entre la Autoridad Portuaria de A Coruña, 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.

#### **3.4.2 Sistema de Señalización y Seguridad**

En la red ferroviaria del Puerto de A Coruña, se tienen instalados diversos sistemas de seguridad:

- La intersección especial sobre la línea de conexión situado fuera del recinto portuario se encuentra protegido con semibarreras y señalización luminosa tanto al tráfico rodado como a las circulaciones ferroviarias.
- Las intersecciones especiales en el interior del Puerto de A Coruña estarán protegidas, cuando esté completamente operativo, por un sistema de regulación del tráfico viario basado en semáforos, cuya activación tendrá lugar a través de contadores de ejes instalados en las vías

 <b>Puerto de A Coruña</b> <small>Autoridad Portuaria de A Coruña</small>	<b>INFORMACION SOBRE LA RED  FERROVIARIA DEL PUERTO DE  A CORUÑA</b>	Edición 03
		09/12/2019

férreas. Dicha señalización se detalla en el apartado 3.3.8, encontrándose en periodo de implantación en el momento de la redacción de la presente versión del documento.

- En la zona interior del Puerto de A Coruña, el tráfico ferroviario se controla con autorizaciones de circulación por medio del conocimiento permanente del Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de A Coruña de la situación de los trenes, de la autorización del personal de conducción de los trenes y del aviso de llegada y salida de los trenes, realizándose la transmisión de la posición de las agujas de los desvíos motorizados con accionamientos semiautomáticos mediante cuadro in situ. Los desvíos con cambios motorizados llevan las correspondientes señales luminosas fijas indicadoras de la posición de la aguja.

### **3.5 RESTRICCIONES DE TRÁFICO**

#### **3.5.1 Líneas Especializadas**

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

#### **3.5.2 Normativa Medioambiental**

La normativa medioambiental vigente en el Estado español, 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 A Coruña, especialmente en materia de control de incendios, contaminación acústica, emisiones de humos, mercancías peligrosas, etc. En caso de incumplimiento medioambiental, la Autoridad Portuaria de A Coruña podrá adoptar medidas oportunas de circulación y de estacionamiento de los trenes, así como las impuestas por la legislación vigente.

El conjunto de procedimientos alternativos a la operativa habitual viene recogido en el “Plan de Autoprotección” de la APAC que establece las actuaciones para combatir el origen de la situación de emergencia, y mitigar sus consecuencias sobre las personas, los bienes y el medioambiente, así como el restablecimiento del servicio normal lo antes posible, respetando siempre las condiciones mínimas de seguridad. En este sentido, en cumplimiento del artículo 37 de la Ley 38/2015 de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, y formando parte del “Plan de Autoprotección”, la APAC ha previsto el desarrollo de un “Plan de Contingencias” específico de la actividad ferroviaria.

Asimismo, resulta de obligado cumplimiento el “Código de Conducta Medioambiental de la APAC” para los usuarios del puerto que deban adherirse al mismo. En todo caso, en el Código se establecen los principios que han de regir la conducta ambiental en el Puerto de A Coruña.

#### **3.5.3 Transporte de Mercancías Peligrosas**

Las empresas ferroviarias y demás candidatos que vayan a transportar materias peligrosas por ferrocarril en el Puerto de A Coruña deben avisar con suficiente antelación a la Autoridad Portuaria de A Coruña para ser autorizados a acceder al Puerto con dicha mercancía. En la página web de la Autoridad Portuaria existe un enlace con un portal web habilitado para la gestión electrónica de las comunicaciones para la admisión de mercancías peligrosas en el puerto.

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

- Reglamento relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril (RID en su versión vigente)

- Real Decreto 412/2001, de 20 de Abril, por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril (última modificación a 13 de febrero de 2007).
- Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos.
- Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (actualizada por la Decisión de Ejecución (UE) 2016/629 de la Comisión, de 20 de junio de 2016).
- Plan de Autoprotección del Puerto de A Coruña (PAP).
- Consignas C y, en su caso, normativa específica aprobada por la Autoridad portuaria para la Regulación de los Transportes con Mercancías Peligrosas

La normativa específica del Puerto de A Coruña podrá ser consultada en la página web del Puerto o podrá ser solicitada por correo electrónico al Área de Explotación, Departamento de Operaciones Portuarias y Desarrollo de Nuevas Tecnologías.

### **3.6 DISPONIBILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA**

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

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

La declaración por parte de Adif de la infraestructura como congestionada se realizará siguiendo el artículo 17 de la Orden FOM/897/2005, de 07 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.

### **3.7 INSTALACIONES DE SERVICIO DEL PUERTO**

El Puerto de A Coruña dispone de cuatro vías de servicio hábiles para las maniobras dentro del puerto: las vías 1 y 2 de la línea de conexión (cuando está izado el calce automático enclavado con la señal baja que protege el punto de conexión funcional de la línea de conexión), y las vías 3 y 4.

El puerto cuenta con 2 ramales destinados a las actividades de carga/descarga de carbón y bioetanol en instalaciones privadas, y dispone también de otro ramal o vía mango para maniobras.

El resto de las vías existentes en la red del puerto no están habilitadas para su uso actualmente.

La vía 1 se utiliza para la realización de maniobras, así como para el estacionamiento de trenes.

La vía 2 se utiliza normalmente para el paso de las composiciones ferroviarias.

La vía 3 da acceso al ramal de las instalaciones privadas destinadas a la carga de carbón (Medusa).

El proceso de carga de cereal se realiza en la vía 3.

En la vía 3 y en la vía 4 se realizan las maniobras necesarias para los procesos de carga y se estacionan los vagones que van siendo cargados.

Dado que para realizar la carga de cereal y de carbón se necesita ocupar la misma vía (vía 3), el proceso de carga de carbón y cereal no puede ser simultáneo. En todo caso, la última operación de carga de carbón se realizó el día 07 de marzo de 2019 y no se prevé retomar este tráfico.

	<b>INFORMACION SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA</b>	Edición 03
		09/12/2019

Las instalaciones no cuentan con vías de apartado destinadas al estacionamiento prolongado de trenes.

Las Empresas Ferroviarias tienen, salvo acuerdo explícito con la Autoridad Portuaria de A Coruña, una limitación temporal diaria para estacionar su material ferroviario en las instalaciones del Puerto. Si una Empresa Ferroviaria tuviera la necesidad de estacionar más de un día, requiriendo que su material se estacionase en el Puerto durante la noche, deberá solicitarlo a la Autoridad Portuaria con la suficiente antelación y realizar el pago de la correspondiente tarifa.

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

La vía 1 cuenta con dos básculas para el pesaje de vagones situadas en la propia vía, aunque actualmente solo una de ellas oferta servicio de pesaje de vagones. Estas instalaciones no son propiedad de la Autoridad Portuaria, sino que se gestionan por empresas privadas mediante una concesión del suelo en el que se halla.

Como explotadores de instalaciones de servicio se consideran, además de la APAC, al operador de la báscula que oferta servicios ferroviarios. En todo caso, como información complementaria se menciona que en el Puerto de A Coruña la empresa Galigrain, S.A., del grupo Nogar, S.A., presta servicios de carga de cereales en vagones tipo tolva directamente sobre la red ferroviaria de titularidad de la APAC. El tramo de red sobre el que se efectúan las operaciones está situado en las proximidades de la instalación de almacenamiento y manipulación otorgada en concesión a Galigrain, S.A., sin que la instalación concesionada tenga la característica de terminal dedicada según se define en el RDL 2/2011, de 5 de septiembre, de Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. La carga la realiza Galigrain para sus clientes, para los que importa el cereal y, además, realiza los movimientos interiores en el puerto de las composiciones de vagones, únicamente de sus clientes, a las zonas de pesaje, carga de cereal y estacionamiento mediante el uso de un locotractor. Los servicios de transporte son contratados por los clientes de Galigrain a la empresa ferroviaria y las adjudicaciones de capacidad en la RFPAC son asignadas por la APAC.

Respecto a las instalaciones de servicio que forman parte de terminales de mercancías dedicadas a uso particular otorgadas en concesión, a las que, por tanto, no resulta de aplicación el Reglamento, en el puerto de A Coruña tenemos la terminal de descarga de bioetanol, propiedad de la empresa Bioetanol Galicia, S.A., que a su vez pertenece a Vertex Bioenergy SL.

En relación con la terminal de carbón, denominada “Medusa”, ésta es una concesión otorgada a la empresa Naturgy, S.A. que desarrolla su actividad de descarga de buque, almacenamiento y carga de composiciones ferroviarias para un uso particular vinculado a sus propios tráficó de carbón con destino a la central termina de Meirama, que como mencionamos anteriormente cesó su actividad en el pasado mes de marzo, con previsión de cierre definitivo anunciado para el mes de junio de 2020. Las operaciones en la terminal las realizaba para Naturgy S.A la empresa estibadora Terminales Marítimos de Galicia, S.L., empresa del grupo Noatum Maritime, y las asignaciones de espacio para el acceso a la terminal las realizaba la Autoridad Portuaria.

En el anexo nº V de este documento se incluye la información del operador de la báscula como explotador de instalación de servicio que oferta el servicio básico de pesaje de vagones.

 <b>Puerto de A Coruña</b> <small>Autoridad Portuaria de A Coruña</small>	<b>INFORMACION SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA</b>	Edición 03
		09/12/2019

### 3.7.1 Explotadores de Instalaciones de Servicio

El Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 de la Comisión Europea, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos establece lo que debe considerarse como explotador de la instalación de servicio. Asimismo, la resolución de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia por la que se aprueban los principios y criterios para la aplicación del mencionado Reglamento considera como explotador de la instalación de servicio a las siguientes entidades:

- Cualquier entidad con responsabilidades en la definición de las condiciones de acceso a la instalación de servicio.
- Cualquier entidad con responsabilidades en la adjudicación de capacidad en la instalación de servicio.
- Cualquier entidad responsable de la prestación de los servicios ferroviarios conexos en la instalación de servicio.

En consecuencia, en el Puerto de A Coruña se consideran las siguientes instalaciones de servicio y/o servicios ferroviarios conexos y explotadores de las mismas:

INSTALACION DE SERVICIO / SERVICIO FERROVIARIO CONEXO	EXPLOTADOR DE INSTALACION DE SERVICIO	ENLACE WEB A LA DOCUMENTACION / ACCESO A LA INFORMACIÓN
Red Ferroviaria dependiente de la APAC	Autoridad Portuaria de A Coruña	<a href="http://www.puertocoruna.com/es/puerto-servicios/servicios-tasas-tarifas/ferroviarios/informacion.html">http://www.puertocoruna.com/es/puerto-servicios/servicios-tasas-tarifas/ferroviarios/informacion.html</a>
Báscula de Bergé / Servicio básico de báscula	Bergé Marítima	<u>Anexo V del documento de Información de la Red Ferroviaria del Puerto de A Coruña.</u> <a href="http://www.puertocoruna.com/es/puerto-servicios/servicios-tasas-tarifas/ferroviarios/informacion.html">http://www.puertocoruna.com/es/puerto-servicios/servicios-tasas-tarifas/ferroviarios/informacion.html</a>

La información que se facilita en este documento sobre los explotadores de instalaciones de servicio atiende a la exención a la aplicación de las disposiciones del mencionado Reglamento UE con excepción del artículo 4, apartados 2, letras a) a d), y m) del artículo 5.

### 3.7.2 Instalaciones de suministro de combustible

No existen instalaciones para el suministro de combustible.

### 3.7.3 Solicitudes de acceso a las instalaciones de servicio

Las solicitudes de acceso a las instalaciones de servicio deben compatibilizarse con los surcos asignados sobre la infraestructura. Así, el plazo máximo de respuesta a las solicitudes de acceso a las instalaciones de servicio con reserva de capacidad, de aplicación para la prestación de los servicios básicos, complementarios y auxiliares, será de un mes, a contar desde el día hábil siguiente a la recepción de la solicitud por la APAC. Asimismo, en el caso de solicitudes de acceso a las instalaciones de servicio vinculadas con un surco en la infraestructura ferroviaria *ad hoc*, el plazo máximo de respuesta será de 5 días laborables desde su recepción. En el apartado nº 4 de este documento se explica el procedimiento de adjudicación de capacidad.

### 3.7.4 Coordinación y cooperación con la Autoridad Portuaria

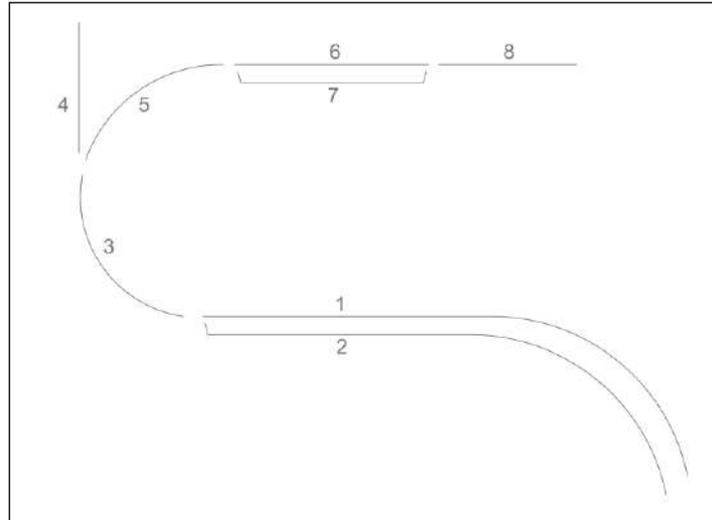
En cumplimiento de lo establecido en el artículo 20 de la LSF, la APAC, como administrador de infraestructuras, celebrará con carácter anual una reunión de coordinación con los demás explotadores de instalaciones de servicio, así como con los cargadores, empresas ferroviarias y demás candidatos habilitados. La APAC podrá convocar reuniones extraordinarias, por iniciativa propia o a petición de los demás explotadores y operadores ferroviarios, cuando las circunstancias así lo aconsejen. Cuando proceda, se invitará a participar a representantes de los usuarios de servicios de transporte ferroviario de mercancías y, en su caso, de las demás Administraciones Públicas.

## 3.8 **CAPACIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA**

El Puerto de A Coruña gestionaba hasta el mes de marzo del año 2019 tres tipos de tráficos de mercancías. En la tabla siguiente se muestran resaltados los transportes actuales y las circulaciones medias diarias de cada uno, así como el número de vagones medio en una circulación tipo:

	Mercancía transportada		
	Carbón	Bioetanol	Cereal
Operador	TMGA y Construirail	Vertex Bioenergy (Bioetanol Galicia S.A.)	Galigrain
Días que opera	L-M-X-J-V	L-M-X-J-V	L-M-X-J-V
Trenes diarios (media)	6	2	1
Horario de carga	15:-07:00 h	07:00-12:30 h y 15:00-20:00 h	08:00-11:30 h
Nº Vagones (media)	20 tolvas	6 vagones cisterna	11/16 tolvas
Longitud Tren (tractor de maniobras + tolvas o vagones)	374 m (194 m 10 tolvas)	115 m	184 m (12 tolvas max.)
Tiempo de Carga	30 min (10 tolvas)	120 min (6 vagones)	180 min (12 tolvas)
Tiempo entrada/salida	20 min	15 min	20 min (+60 min pesaje antes/después)
Tiempo total por tren	140 min/tren	150 min/tren	280 min/tren
Tiempo mínimo diario total trenes	14 horas	5 horas	4 horas 40 min

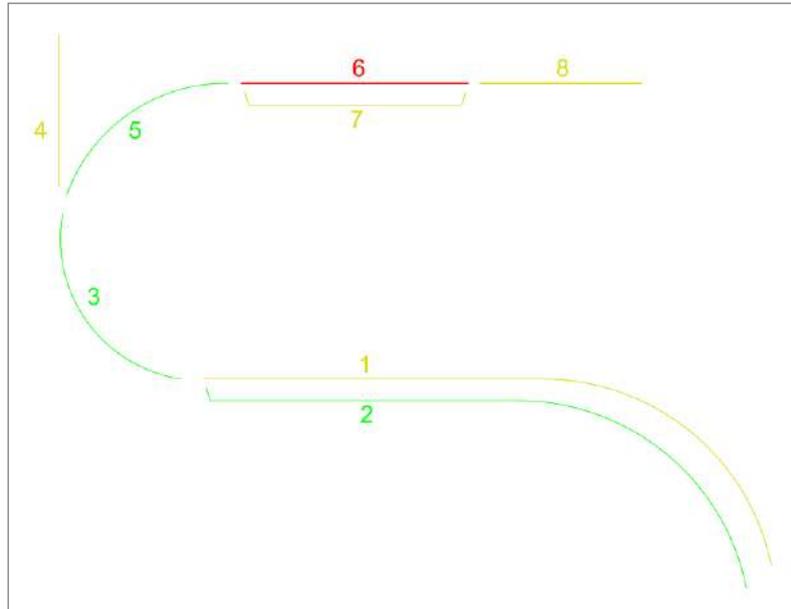
Para poder determinar el grado de ocupación de la infraestructura, se ha fragmentado la misma en diferentes secciones con el fin de analizar la ocupación en cada una de ellas. Únicamente se han tenido en cuenta las vías utilizadas en la actualidad. Los diferentes tramos definidos se muestran en el esquema siguiente:



El nivel de saturación de cada tramo definido es el siguiente:

Tramo	% Ocupación diaria	Nivel de Saturación	
		Nivel de Saturación	Problemas de saturación
1	75%	Nivel amarillo (50-80%)	Presenta problemas puntuales de saturación
2	37,5%	Nivel verde (Menos del 50%)	No presenta problemas de saturación
3	40,27%	Nivel verde (Menos del 50%)	No presenta problemas de saturación
4	60,42%	Nivel amarillo (50-80%)	Presenta problemas puntuales de saturación
5	36,11%	Nivel verde (Menos del 50%)	No presenta problemas de saturación
6	80 %	Nivel rojo (Más del 75%)	Presenta problemas sistemáticos de saturación
7	58,33%	Nivel amarillo (50-80%)	Presenta problemas puntuales de saturación
8	58,33%	Nivel amarillo (50-80%)	Presenta problemas puntuales de saturación

La representación gráfica de los niveles de saturación en el esquema de vías del puerto, se muestra a continuación:



## 4 ADJUDICACIÓN DE CAPACIDADES

### 4.1 INTRODUCCIÓN

Se entiende por capacidad de infraestructura, de acuerdo con la Ley y el Reglamento del Sector Ferroviario, el número de franjas horarias disponibles en un tramo de infraestructura ferroviaria durante un periodo determinado de tiempo, para cada tipología de tráfico. El Puerto de A Coruña posee capacidad únicamente para trenes de mercancías.

El horario operativo del Puerto de A Coruña es de 24 horas al día, 365 días al año, previo aviso con la antelación suficiente.

La adjudicación de la capacidad de la línea de conexión de la RFPAC con la red administrada por ADIF será responsabilidad de ADIF de acuerdo con lo establecido en la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.

La Autoridad Portuaria se coordinará con Adif para la solicitud de acceso a la línea de conexión a/desde el Puerto, con el objeto de autorizar y reservar a los Candidatos el acceso y la posibilidad de circular por sus instalaciones ferroviarias a trenes de mercancías, cuya permanencia máxima en las infraestructuras del Puerto, salvo mutuo acuerdo en contrario, no excederá de 24 horas.

En este sentido, ADIF pondrá en conocimiento de la APAC que EEFF y Candidatos solicitan capacidad para operar en el Puerto de A Coruña, con objeto de realizar las consultas a las que se refiere el Convenio entre Puertos del Estado y ADIF, y para la conformidad de ésta respecto a la reserva de capacidad y al acceso en sus instalaciones. Una vez adjudicada la capacidad por parte de ADIF, las EEFF y Candidatos tendrán preferencia para circular sobre la línea de conexión del puerto frente a los que no dispongan de capacidad.

	<b>INFORMACION SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA</b>	Edición 03
		09/12/2019

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

#### **4.2 CANDIDATOS PARA SOLICITAR CAPACIDAD**

Podrán solicitar capacidad ferroviaria para acceder a la RFPAC los siguientes candidatos:

- Las EEFF con licencia en vigor.
- Las Agrupaciones Empresariales Internacionales debidamente autorizadas, u otras personas jurídicas, tales como Consignatarios, Agentes de Transporte, Cargadores y Operadores de Transporte, que sin tener la consideración de empresas ferroviarias tengan interés comercial en la adquisición de capacidad y dispongan de títulos habilitantes otorgados por el Ministerio de Fomento para solicitar adjudicación de capacidad.

#### **4.3 SOLICITUD DE ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD**

En la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, se establece quién puede presentar solicitud de adjudicación de capacidad, los datos y documentos que deben acompañar la solicitud y el procedimiento de adjudicación.

La solicitud de adjudicación de capacidad a ADIF debe ir acompañada de:

- Identificación del candidato y su representante legal, adjuntando su domicilio a efectos de notificaciones, así como acreditando su inscripción en el Registro Especial Ferroviario. La representación se acreditará por cualquier medio admitido en Derecho que deje constancia fidedigna de ella, o mediante declaración en comparecencia ante el personal habilitado de ADIF.
- Cuando se trate de EEFF se presentará una copia compulsada del Certificado de seguridad. En las solicitudes de capacidad para la elaboración de los Horarios de Servicios se admite un documento que recoja el compromiso de aportar copia compulsada del certificado de seguridad, cuando sea aprobado, que se presentará en la AESF por parte de la EEFF antes de la aprobación definitiva del Horario de Servicio y un mes antes del inicio del mismo.
- Garantías por el transporte de mercancías peligrosas (cuando se vayan a transportar mercancías así catalogadas), para salvaguardar la seguridad de terceros y de las propias infraestructuras.
- Detalle de la capacidad solicitada.

La Solicitud de Capacidad se hará por escrito y los datos quedarán recogidos conforme al modelo vigente recogido en el anexo correspondiente de la Declaración de Red de ADIF.

Asimismo, el candidato presentará una solicitud a la APAC solicitando reserva de capacidad y autorización de acceso a la RFPAC, en la que acreditará, en su caso, el haber realizado la solicitud de adjudicación de capacidad ante ADIF. La solicitud se hará mediante escrito dirigido al Área funcional indicada en el Apartado 1.7 de la presente IRFPC, aportando los datos indicados para la solicitud de adjudicación de capacidad.

 <b>Puerto de A Coruña</b> <small>Autoridad Portuaria de A Coruña</small>	<b>INFORMACION SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA</b>	Edición 03
		09/12/2019

Si el candidato no es EEFF, tiene que comunicar a ADIF y a la Autoridad Portuaria de A Coruña, qué EEFF utilizará dicha capacidad, al menos 5 días antes de la utilización de la misma. (Art. 14.2 Orden FOM/897/2005, de 7 de abril).

#### **4.4 ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD**

La Autoridad Portuaria de A Coruña, en coordinación con Adif para la solicitud de acceso a la línea de conexión a/desde el Puerto y para la adjudicación de capacidad, confirmará la solicitud de capacidad a cada candidato en función de la disponibilidad de sus infraestructuras y sus instalaciones para el periodo al que cada solicitud haga referencia.

El plazo máximo de respuesta a las solicitudes de acceso a las instalaciones de servicio con reserva de capacidad será de un mes a, contar desde el día hábil siguiente a la recepción de la solicitud por la APAC. Asimismo, en el caso de solicitudes de acceso a las instalaciones de servicio vinculadas con un surco en la infraestructura ferroviaria *ad hoc*, el plazo máximo de respuesta será de 5 días laborables desde su recepción.

Los criterios de adjudicación de capacidad a las solicitudes recibidas por los candidatos serán conformes al art. 11 de la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril. La Adjudicación, en principio, tendrá en cuenta el orden de llegada de las solicitudes. Si hubiera incompatibilidad en alguna solicitud, se recurrirá a su coordinación para intentar en lo posible satisfacerla.

En la coordinación de solicitudes el candidato podrá aceptar o rechazar la propuesta de la Autoridad Portuaria en el plazo de 10 días hábiles desde que se le notifique.

Para las solicitudes que no tengan capacidad disponible, la Autoridad Portuaria de A Coruña, en coordinación con Adif, ofrecerá otros surcos disponibles lo más parecidos posible al solicitado por el candidato.

En el proceso de adjudicación de la capacidad, la Autoridad Portuaria de A Coruña se asegurará la coordinación de la capacidad solicitada al Puerto de A Coruña con la capacidad necesaria para entrar o salir del Puerto hasta/desde la terminal de A Coruña-San Diego (RFIG gestionada por ADIF).

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

Recibida la adjudicación de capacidad por parte del candidato, este deberá comunicar su aceptación, asumiendo su obligación de utilizarla en las condiciones de asignación establecidas. Si una adjudicación no es aceptada por un candidato, este dispondrá del plazo mencionado anteriormente para comunicar su rechazo.

#### **4.5 CONTROL Y AJUSTE DEL USO DE LOS SURCOS**

Además del proceso de adjudicación de capacidad, los distintos Candidatos podrán reservar surcos para el desarrollo del tráfico ferroviario, lo que redundará en una mejora de la calidad y gestión del tráfico e influyendo de manera positiva en la puntualidad, velocidad comercial y capacidad de la vía.

El procedimiento de solicitud y adjudicación de los distintos tipos de surcos se especificará en el sistema que previamente cada Candidato acuerde con ADIF, para lo cual los Candidatos utilizarán preferentemente los medios informáticos, o el correo electrónico, de acuerdo al modelo del

	<b>INFORMACION SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA</b>	Edición 03
		09/12/2019

correspondiente anexo de la Declaración sobre la Red de ADIF actualizada. En el caso de que esta solicitud afecte a la RFPAC, se requerirá el conocimiento y confirmación expresa de la APAC.

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

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

En este sentido cuando el Gestor de Capacidades de Adif detecte una falta de utilización reiterada de los surcos asignados, propondrá a los Candidatos la supresión o modificación de los mismos, especialmente en el caso de infraestructuras congestionadas. Este hecho se pondrá en conocimiento de la APAC, realizando las consultas necesarias para una mejor coordinación.

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

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

Las solicitudes de eliminación o modificación de una capacidad adjudicada se harán por escrito dirigido al área indicada en el Apartado 1.7 de la presente IRFPC, y a la dirección indicada por Adif en su declaración de red.

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

#### **4.6 MANTENIMIENTO Y OBRAS EN LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA**

La Autoridad Portuaria de A Coruña 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 A Coruña 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 A Coruña son comunicados por los responsables de los mismos al área de Explotación de la Autoridad Portuaria de A Coruña, previamente a la ejecución de los mismos. De esta forma, la Autoridad Portuaria de A Coruña 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.

	<b>INFORMACION SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA</b>	Edición 03
		09/12/2019

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 A Coruña con los operadores afectados, con la antelación que se estime necesaria.

Cuando los trabajos que se realizan puedan afectar a la circulación sobre la línea de conexión, la Autoridad Portuaria de A Coruña notificará previamente su programación y oportunamente dicha situación a los responsables correspondientes de ADIF, de modo que ambas partes actúen de forma coordinada para garantizar la seguridad en la circulación ferroviaria.

Sin el establecimiento formal de las oportunas comunicaciones reglamentarias y coordinaciones no se llevarán 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 A Coruña: EE.FF., ADIF, otros Candidatos habilitados, etc.

En las tareas de control, coordinación y realización de trabajos son de aplicación el LNCFP o, en su defecto, el RCF, las Consignas de Adif y las Consignas e Instrucciones de la APAC.

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

El control de tráfico deberá basarse en principios transparentes y no discriminatorios. La Autoridad Portuaria de A Coruña 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 37 de la LSF. A tal fin, la Autoridad Portuaria de A Coruña tiene elaborado un Plan de Contingencias Ferroviario de la RFPAC, que formando parte del SGS, recoge el conjunto de procedimientos alternativos a la operativa habitual, con el objetivo de minimizar las consecuencias de cualquier incidencia o contingencia que pueda perturbar el desarrollo del tráfico ferroviario.
- 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 virtud del artículo 37.2 de la LSF, cuando, por causas excepcionales, la infraestructura ferroviaria haya quedado temporalmente inutilizable, la APAC podrá suspender, sin previo aviso, la prestación de los servicios ferroviarios sobre dichas infraestructuras para la realización, con carácter urgente, de las reparaciones oportunas. Las EE.FF. afectadas no tendrán derecho a exigir compensación o indemnización alguna.

Asimismo, la APAC, en los términos previstos en el artículo 37.3 de la LSF, podrá exigir a las EE.FF. y a su personal, que pongan a su disposición los medios técnicos y humanos que sean más apropiados a su juicio para restablecer el tráfico, en el plazo más razonable posible.

 <b>Puerto de A Coruña</b> <small>Autoridad Portuaria de A Coruña</small>	<b>INFORMACION SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA</b>	Edición 03
		09/12/2019

En todo caso, tanto la APAC 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 APAC 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 A Coruña y la RFIG, garantizando la coherencia y coordinación de los planes de contingencias de ambas entidades que afecten a dichas líneas de conexión.

Actualmente existen algunas restricciones particulares en cuanto a la adjudicación de capacidades:

- Incompatibilidad entre trenes de carbón y cereal de manera simultánea puesto que utilizan la misma vía.

## **5 SERVICIOS FERROVIARIOS CONEXOS BÁSICOS, COMPLEMENTARIOS Y AUXILIARES**

### **5.1 INTRODUCCIÓN**

La explotación de las instalaciones de servicio ubicadas en los puertos de interés general y la prestación de servicios básicos, complementarios y auxiliares en ellas, se ajustarán, en virtud de lo establecido en el artículo 46 de la LSF, a lo dispuesto en la legislación portuaria.

En este sentido, dentro del marco normativo establecido por el RDL 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), los servicios de acceso a la infraestructura tendrán la consideración de servicio general, y los servicios básicos, complementarios y auxiliares tendrán la consideración de servicios o actividades comerciales.

La prestación de los servicios básicos, complementarios y auxiliares en la RFPAC se efectuará de acuerdo a lo previsto en el Capítulo V, Servicios Comerciales, del Título VI, del TRLPEMM. Así, en el artículo 139 se establece que estos servicios se prestarán en régimen de concurrencia y requerirán la obtención de autorización de la APAC. Cuando estos servicios sean prestados por la APAC, de acuerdo con el artículo 140 del TRLPEMM, la APAC exigirá las correspondientes tarifas.

Los Servicios Ferroviarios de acceso mínimo así como los mecanismos de coordinación y cooperación, el acceso a las instalaciones de servicio, y la prestación de los servicios complementarios y auxiliares, tendentes a facilitar el funcionamiento del sistema ferroviario, se prestarán conforme se establece en los artículos 20, 43 y 44 de la LSF del 29 de Septiembre de 2015.

La prestación de estos servicios está sujeta a las reglas de transparencia y no discriminación establecidas en la LSF.

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

El Consejo de Administración de la APAC, con fecha de 27 de junio de 2019, aprobó la nueva **declaración de autoprestación** para los servicios básicos, complementarios y auxiliares en la RFPAC, así como el pliego de condiciones particulares para el otorgamiento de autorizaciones de autoprestación del servicio básico de maniobras ferroviarias y cualquier otro relacionado con las operaciones del tren.

 <b>Puerto de A Coruña</b> <small>Autoridad Portuaria de A Coruña</small>	<b>INFORMACION SOBRE LA RED          FERROVIARIA DEL PUERTO DE          A CORUÑA</b>	Edición 03
		09/12/2019

En la página web de la APAC está disponible la información sobre la nueva declaración de autoprestación y del pliego de condiciones particulares:

<http://www.puertocoruna.com/es/puerto-servicios/servicios-tasas-tarifas/ferroviarios/informacion.html>

## **5.2 SERVICIOS MÍNIMOS PARA EL ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA**

Para garantizar el derecho de acceso a la infraestructura, el Administrador de la Infraestructura proporcionará a todas las empresas ferroviarias, de manera no discriminatoria y en los términos previstos por el artículo 20 de la LSF, el siguiente conjunto de servicios:

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

La prestación de los servicios mínimos de acceso a la infraestructura ferroviaria del Puerto de A Coruña serán proporcionados, como servicios generales portuarios, por la APAC, sin perjuicio de que su gestión pueda encomendarse a terceros cuando no se ponga en riesgo la seguridad o no impliquen ejercicio de autoridad (art.106 y 107 del TRLPEMM). Asimismo, en virtud del artículo 46 de la LSF, en el ámbito del Puerto de A Coruña, estos servicios podrán prestarse por los administradores generales de infraestructuras ferroviarias u otras entidades públicas o privadas, previo acuerdo entre dicha entidad y la APAC.

### **5.2.1 Definición y descripción de los servicios mínimos de acceso y expedición**

La Autoridad Portuaria de A Coruña tiene previsto prestar los siguientes servicios:

SERVICIOS MÍNIMOS		
CÓDIGO IDENTIFICATIVO / NOMBRE DEL SERVICIO	DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO	
APAC-SB 1/ Acceso de trenes a instalaciones ferroportuarias	Descripción	Consiste en la entrada de un tren de mercancías desde las vías de la RFIG administrada por ADIF a la RFIG administrada por la APAC.
	Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planificación del itinerario desde las vías de la instalación logística de Coruña-San Diego de ADIF, hasta las vías de las instalaciones ferroportuarias del Puerto.</li> <li>Establecimiento del itinerario, gobernando y controlando los sistemas de señales, comunicaciones y seguridad para garantizar la recepción del tren, así como el apartado de sus locomotoras.</li> <li>Notificación telemática a la Empresa Ferroviaria de la llegada del tren a las instalaciones ferroportuarias.</li> </ul>
	Unidad de Facturación y Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>No será de aplicación por la APAC al estar incluida la utilización de la infraestructura en el hecho imponible de la tasa de la mercancía T-3, según el artículo 211 del RDL 2/2011.</li> </ul>
APAC-SB 2/ Expedición de trenes desde instalaciones ferroportuarias	Descripción	Consiste en la incorporación de un tren de mercancías, desde las instalaciones ferroportuarias del Puerto a las vías de la RFIG administrada por ADIF ( <i>actualmente no se produce expedición directa a destino. Se realizan salidas desde las instalaciones portuarias en régimen de maniobras a la estación logística de ADIF de A Coruña-San Diego</i> ).
	Operaciones Asociadas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planificación del itinerario desde la posición del tren de mercancías en las instalaciones ferroportuarias del Puerto hasta su incorporación final a las vías de la instalación logística de Coruña-San Diego.</li> <li>Establecimiento del itinerario, gobernando y controlando los sistemas de señales, comunicaciones y seguridad para garantizar el posicionamiento de la/s locomotora/s y la salida del tren.</li> <li>Notificación telemática a la Empresa Ferroviaria de la salida del tren de las instalaciones ferroportuarias.</li> </ul>
	Unidad de Facturación y Condiciones de Aplicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>No será de aplicación por la APAC al estar incluida la utilización de la infraestructura en el hecho imponible de la tasa de la mercancía T-3, según el artículo 211 del RDL 2/2011.</li> </ul>

### 5.3 SERVICIOS BASICOS

Los servicios básicos son servicios suministrados en las instalaciones de servicio señaladas en el artículo 42 de la LSF, que coinciden con las recogidas en el punto 2 del anexo II de la Directiva 2012/34/UE. Con carácter general, en las terminales de mercancías tendrán la consideración de servicios básicos la manipulación de UTIs, la carga y descarga de gráneles u otros productos no contenerizados, la

 <b>Puerto de A Coruña</b> <small>Autoridad Portuaria de A Coruña</small>	<b>INFORMACION SOBRE LA RED          FERROVIARIA DEL PUERTO DE          A CORUÑA</b>	Edición 03
		09/12/2019

realización de maniobras y el servicio de suministro de fuel. Asimismo, tendrá la consideración de servicio básico la asignación de capacidad en las instalaciones que compongan la terminal de mercancías de que se trate, como en vías de carga y descarga, de formación y maniobras, etc.

La prestación del servicio no es obligatoria, siendo las disposiciones reglamentarias aplicables únicamente cuando el servicio sea ofrecido por el explotador. En este sentido, destaca la obligación de evaluar alternativas viables con carácter previo a una denegación del servicio por parte del explotador.

### **5.3.1 Definición y descripción de los servicios básicos**

En todo caso, hasta que la APAC proceda a la aprobación de una nueva estructura tarifaria, con carácter informativo se menciona que el único servicio que la APAC presta en la actualidad es el mencionado en el documento, publicado en su página web, de Tasas y Tarifas, punto 2.5 Tarifa por utilización de las vías de ferrocarril, que comprende la estancia y utilización de las vías instaladas en los distintos muelles por cada unidad de vagón y por día de estancia en el recinto portuario en operaciones de aporte o levante de mercancía.

<http://www.puertocoruna.com/es/puerto-servicios/servicios-tasas-tarifas/servicios-apac/tarifas-servicios-diversos.html#ferrocarril>

La prestación del resto de servicios básicos se debe realizar en autoprestación conforme a la declaración realizada por la APAC (*ver apartado 5.1*).

La manipulación de las composiciones ferroviarias, previa petición de uso de la RFPAC, la realizan exclusivamente los operadores ferroviarios, quienes asumirán la plena responsabilidad de la circulación, poniendo por su cuenta la tracción y protegiendo la marcha del convoy conforme a la normativa vigente.

### **5.4 SERVICIOS COMPLEMENTARIOS**

Si el explotador de la instalación de servicio presta servicios considerados como complementarios, deberá prestarlos de manera no discriminatoria a cualquier empresa ferroviaria que los solicite.

Se consideran, según el anexo 1 de la LSF 38/2015 del 29 de Septiembre, los siguientes servicios complementarios:

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

La prestación de los Servicios Complementarios en la red ferroviaria del Puerto de A Coruña se efectuará en régimen de Derecho privado y podrá ser realizada según los casos que se establecen en el artículo 44 de la LSF.

Los servicios complementarios se realizarán en régimen de autoprestación, previa solicitud y autorización por parte de la Autoridad Portuaria de A Coruña.

	<b>INFORMACION SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA</b>	Edición 03
		09/12/2019

Cuando los servicios complementarios sean prestados por empresas prestadoras directamente o a través de terceros, todas estas entidades deberán estar en posesión del correspondiente título habilitante otorgado por la Autoridad Portuaria de A Coruña, que les autoriza su prestación.

Asimismo, deberán disponer de los espacios, instalaciones o medios necesarios para la realización de la prestación correspondiente, a través del correspondiente título de dominio público otorgado por la Autoridad Portuaria de A Coruña.

Los Servicios Complementarios que ofrezca en cada momento la Autoridad Portuaria de A Coruña, a través de la IRFPC, serán de obligada prestación a solicitud de las EE.FF. y otros Candidatos habilitados.

#### **5.4.1 Definición y descripción de los servicios complementarios**

Actualmente la APAC no presta servicios complementarios.

En todo caso, en el supuesto de que se solicite una operación de transporte especial o se plantee la realización de un contrato personalizado para el transporte de mercancías peligrosas, la APAC procederá a su estudio y valoración, y, en su caso, proporcionará la asistencia al transporte, estableciendo en un contrato de prestación los costes que el solicitante tendrá que afrontar.

#### **5.5 *SERVICIOS AUXILIARES***

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

Se consideran, según el anexo 1 de la LSF 38/2015 del 29 de Septiembre, los siguientes servicios complementarios:

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

La prestación de Servicios Auxiliares en la red ferroviaria del Puerto de A Coruña se efectuará en régimen de Derecho privado, con la autorización previa otorgada por la Autoridad Portuaria de A Coruña a la empresa prestadora de este tipo de servicios. Deberán otorgarse, asimismo, los correspondientes títulos de dominio público para que disponga de los espacios y, en su caso, de las instalaciones o medios necesarios para la realización de la prestación correspondiente.

Los servicios auxiliares se realizarán por la EE.FF y candidatos habilitados en régimen de autoprestación previa solicitud y autorización por parte de la Autoridad Portuaria de A Coruña.

	<b>INFORMACION SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA</b>	Edición 03
		09/12/2019

### **5.5.1 Definición y descripción de los servicios auxiliares**

La APAC no ha definido servicios auxiliares a prestar por la misma.

## **6 RÉGIMEN ECONÓMICO Y TRIBUTARIO**

### **6.1 INTRODUCCIÓN**

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario contempla los siguientes conceptos tributarios relacionados con el pago por la utilización de infraestructura y servicios ferroviarios: tasas ferroviarias, cánones ferroviarios y tarifas.

Dicha ley modifica la anterior estructura de tasas y cánones ferroviarios, así como la de las tarifas por la prestación de servicios complementarios.

- Tasas ferroviarias.

Satisfacen los hechos imponibles referentes a la prestación de servicios ferroviarios regulados en los artículos 76 a 95 de la vigente LSF.

La disposición transitoria quinta de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario detalla que seguirán siendo de aplicación las tasas ferroviarias vigentes a la entrada en vigor de dicha ley, hasta que no se produzca la adecuación de las mismas según el título VI.

La prestación de los servicios referidos no es efectuada por la APAC actualmente, por lo que no es de aplicación que ésta ejerza el cobro de las tasas.

- Cánones ferroviarios

Son las tasas que las EEFF han de abonar al administrador de infraestructura en concepto de utilización de sus infraestructuras ferroviarias y prestación de servicios básicos mínimos, según lo establecido en los artículos 96 a 100 de la vigente LSF.

Los cánones se fijan de acuerdo con los principios generales de viabilidad económica de las infraestructuras, explotación eficaz de las mismas, situación del mercado y equilibrio financiero en la prestación de los servicios, y con arreglo a criterios de igualdad, transparencia y no discriminación entre prestadores de servicios de transporte ferroviario.

Para la cuantificación de los cánones, se tomarán en consideración los costes directamente imputables al servicio ferroviario.

La disposición transitoria cuarta de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario detalla que seguirán siendo de aplicación la estructura y cuantía de los cánones ferroviarios vigentes a la entrada en vigor de dicha ley, hasta que no se fijen los cánones según el título VI.

- Tarifas

La prestación de los servicios básicos, complementarios y auxiliares estará sujeta al pago de tarifas, con carácter de precios privados, conforme a lo dispuesto en los artículos 101 y 102 de la LSF.

La disposición transitoria cuarta de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario detalla que seguirán siendo de aplicación la tarifas de los servicios complementarios vigentes a la entrada de entrada en vigor de dicha ley, hasta que no se fijen según el título VI.

Los precios de los servicios básicos no podrán superar el coste de su prestación más un beneficio razonable. A su vez, la prestación de servicios complementarios y auxiliares estará sujeta a precios libremente acordados entre las partes. Cuando estos servicios sean prestados por un solo proveedor, lo precios que éste aplique no podrán superar el coste de su prestación más un beneficio razonable.

En el Puerto de A Coruña, los servicios auxiliares se realizan en régimen de autoprestación.

Atendiendo a lo establecido en el punto 5 de la disposición adicional séptima de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, en el ámbito de la zona de servicio del Puerto de A Coruña, el régimen económico de la utilización y aprovechamiento de las infraestructuras ferroviarias y de la prestación de los servicios contemplados en esta ley se ajustará a lo dispuesto en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Así, respecto a los servicios básicos mínimos de acceso, la utilización de las infraestructuras ferroviarias de titularidad de la APAC, de acuerdo con el artículo 211 del RDL 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el TRLPEMM, se encuentra comprendida dentro del hecho imponible de la Tasa de la mercancía (T-3).

Por los servicios básicos, complementarios y auxiliares que preste la APAC se exigirán las correspondientes tarifas.

Se aplicará lo establecido en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, el Reglamento del Sector Ferroviario y en la Orden Ministerial vigente correspondiente para lo no estipulado en este apartado.

## 6.2 CÁNONES Y TARIFAS VIGENTES DE APLICACIÓN EN EL PUERTO DE A CORUÑA

A continuación, se indican los cánones ferroviarios y las tarifas por la prestación de servicios en vigor del Puerto de A Coruña, hasta que no sean fijados los que los sustituyan, de conformidad con las disposiciones transitoria cuarta y quinta de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

CANON DE ACCESO		
<i>Nivel</i>	<i>Volumen de tráfico</i>	<i>€/año</i>
APAC-N1	< 3500 tren-Km / año	0.00
APAC-N2	> 3500 tren-Km / año	0.00
CANON POR RESERVA DE CAPACIDAD		
<i>Ámbito</i>	<i>Tipo de servicio</i>	<i>€/km-tren reservado</i>
APAC-Puerto a Coruña	Mercancías	0.00
CANON DE CIRCULACIÓN		
<i>Ámbito</i>	<i>Tipo de servicio</i>	<i>€/tren</i>
APAC-Línea de conexión	Mercancías	0.00
APAC-Puerto a Coruña	Mercancías	0.00

**SERVICIOS BASICOS**

€/vagón/día de estancia

Hasta que la APAC proceda a la aprobación de una nueva estructura tarifaria, con carácter informativo se menciona que el único servicio que la APAC presta en la actualidad es el mencionado en el documento, publicado en su página web, de Tasas y Tarifas, punto 2.5 Tarifa por utilización de las vías de ferrocarril, que comprende la estancia y utilización de las vías instaladas en los distintos muelles por cada unidad de vagón y por día de estancia en el recinto portuario en operaciones de aporte o levante de mercancía.

2,68

**SERVICIOS COMPLEMENTARIOS**

En la actualidad la APAC no presta servicios complementarios (*ver punto 5.4.1*)

**SERVICIOS AUXILIARES**

En la actualidad la APAC no presta servicios complementarios

 <b>Puerto de A Coruña</b> <small>Autoridad Portuaria de A Coruña</small>	<b>INFORMACION SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA</b>	Edición 03
		09/12/2019

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

### 7.1 ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS

- ADIF: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
- APAC: Autoridad Portuaria de A Coruña.
- ASFA: Anuncio de Señales y Frenado Automático.
- ATP: Sistema Automático de Protección del Tren.
- EE.FF.: Empresas Ferroviarias.
- FOM: Referente al Ministerio de Fomento.
- IRFPC: Información sobre la Red Ferroviaria del Puerto de A Coruña.
- LNCFP: Libro de Normas de Circulación Ferroviaria en Puertos
- LSF: Ley del Sector Ferroviario (Ley 38/2015, de 29 de septiembre).
- NAR: Norma Adif de Reglamentación.
- OM: Orden Ministerial.
- RCF: Reglamento de Circulación Ferroviaria (RD 664/2015, de 17 de julio).
- RCP: Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto
- RD: Real Decreto.
- RFIG.: Red Ferroviaria de Interés General.
- RFPAC: Red Ferroviaria del Puerto de A Coruña
- RID: Reglamento Relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril.
- RSF: Reglamento del Sector Ferroviario (Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre).
- SGS: Sistema de Gestión de la Seguridad.
- TRLPEMM: Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, RDL 2/2011, de 05 de septiembre.
- U.I.C.: Unión Internacional de Ferrocarriles.

### 7.2 DEFINICIONES

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

- **Enclavamiento:** Dispositivo de señalización y movimiento de los desvíos, que dependen unos de otros y se accionan en un determinado orden para garantizar la seguridad de la explotación ferroviaria.
- **Horario de Servicio:** Documento en el que se incluye el conjunto de todos los datos que determinan los movimientos planificados de trenes y material rodante que tendrán lugar sobre una determinada infraestructura, en el periodo al que dicho Horario de Servicio se refiere.
- **Información sobre la Red Ferroviaria (IRFPC):** Documento que expone las características de las infraestructuras ferroviarias que integran la red ferroviaria del Puerto de A Coruña, 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. Asimismo, incluye información de los explotadores de las instalaciones de servicio así como del acceso a los servicios ferroviarios básicos, complementarios y auxiliares.
- **Instalaciones de servicio:** a los efectos de la LSF, entre otras, son instalaciones de servicio las instalaciones portuarias vinculadas a actividades ferroviarias.
- **Infraestructura congestionada:** Infraestructura ferroviaria sobre la cual, tras coordinar las franjas horarias solicitadas y consultar con los candidatos afectados, no sea posible atender, en la debida forma, las solicitudes de capacidad de infraestructura ferroviaria.
- **Intersecciones Especiales:** Intersecciones o vías de comunicación con líneas férreas cuando estas se produzcan dentro de las zonas portuarias o en los accesos a las mismas.
- **Itinerario:** Recorrido que realiza un tren de un origen a un destino.
- **Licencia de Empresa Ferroviaria:** Autorización concedida por un Estado a una empresa a la que se reconoce su condición de Empresa Ferroviaria, que puede estar limitada a la prestación de determinados tipos de servicios de transporte.
- **Material rodante ferroviario:** Conjunto de vehículos ferroviarios con o sin motor. Se clasifican en material motor (locomotoras, unidades autopropulsadas), y material remolcado (coches para viajeros, vagones de mercancías, material rodante auxiliar).
- **Red Ferroviaria de Interés General (RFIG):** Red ferroviaria que está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resultan esenciales para garantizar un sistema común de transportes ferroviario en todo el territorio del Estado, o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía o defensa nacional. Las infraestructuras ferroviarias que, en cada momento, existan en el ámbito de los Puertos de Interés General y estén conectadas con la Red Ferroviaria de Interés General, formarán parte de esta desde que así se establezca mediante Orden del Ministerio de Fomento.
- **Registro Especial Ferroviario:** Es un registro del Ministerio de Fomento, que tiene por objeto la inscripción, de oficio, de las entidades y personas físicas y jurídicas cuya actividad esté vinculada al sector ferroviario y requieran, para su ejercicio, de la correspondiente licencia de empresa ferroviaria o de un título habilitante, de conformidad con lo dispuesto en la LSF, en el RSF y en las demás normas de desarrollo. Asimismo, en este registro se inscribirán las Administraciones Públicas con atribuciones en materia de prestación de servicios de transporte que manifiesten su interés por solicitar la Adjudicación de Capacidad de Infraestructura necesaria para la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario.
- **Sistema de gestión de la seguridad ferroviaria:** Conjunto de medidas establecidas en el seno de su organización por un administrador de la infraestructura ferroviaria o una empresa ferroviaria para garantizar la gestión de sus operaciones en condiciones de seguridad.
- **Surco:** Capacidad de infraestructura necesaria para que un tren circule entre dos puntos en un periodo de tiempo determinado.

 <b>Puerto de A Coruña</b> <small>Autoridad Portuaria de A Coruña</small>	<b>INFORMACION SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA</b>	Edición 03
		09/12/2019

## 8 ANEXO II: DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA

### • **NORMATIVA EUROPEA:**

- Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad.
- 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) (última modificación Directiva 2014/88/UE del 9 de Julio de 2014).
- 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. (última modificación Directiva 2014/88/UE del 9 de Julio de 2014).
- Decisión de la Comisión Europea C(2009) 4246, Decisión de la Comisión Europea, de 5 de junio de 2009, por la que se adopta en aplicación del artículo 6 de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo un método común de seguridad para evaluar la consecución de los objetivos de seguridad. (última modificación Decisión de ejecución (UE) 2015/217 de la comisión del 10 de abril de 2014).
- Directiva 2016/798/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria (versión refundida).
- Directiva 2007/58/CE, Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, por la que se modifican la Directiva 91/440/CEE del Consejo, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, y la Directiva 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de la Capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización.
- Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (actualizada por la Decisión de Ejecución (UE) 2016/629 de la Comisión, de 20 de junio de 2016).
- Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012 por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.
- 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 internacionales por ferrocarril (COTIF).
- Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 de 22 de noviembre de 2017 relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos.
- Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG).

### • **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. (última modificación de 16 de octubre de 2018).
- Ley 38/2015, del Sector Ferroviario, de 29 de septiembre de 2015 (última actualización RDL 23/2018, de 21 de diciembre).

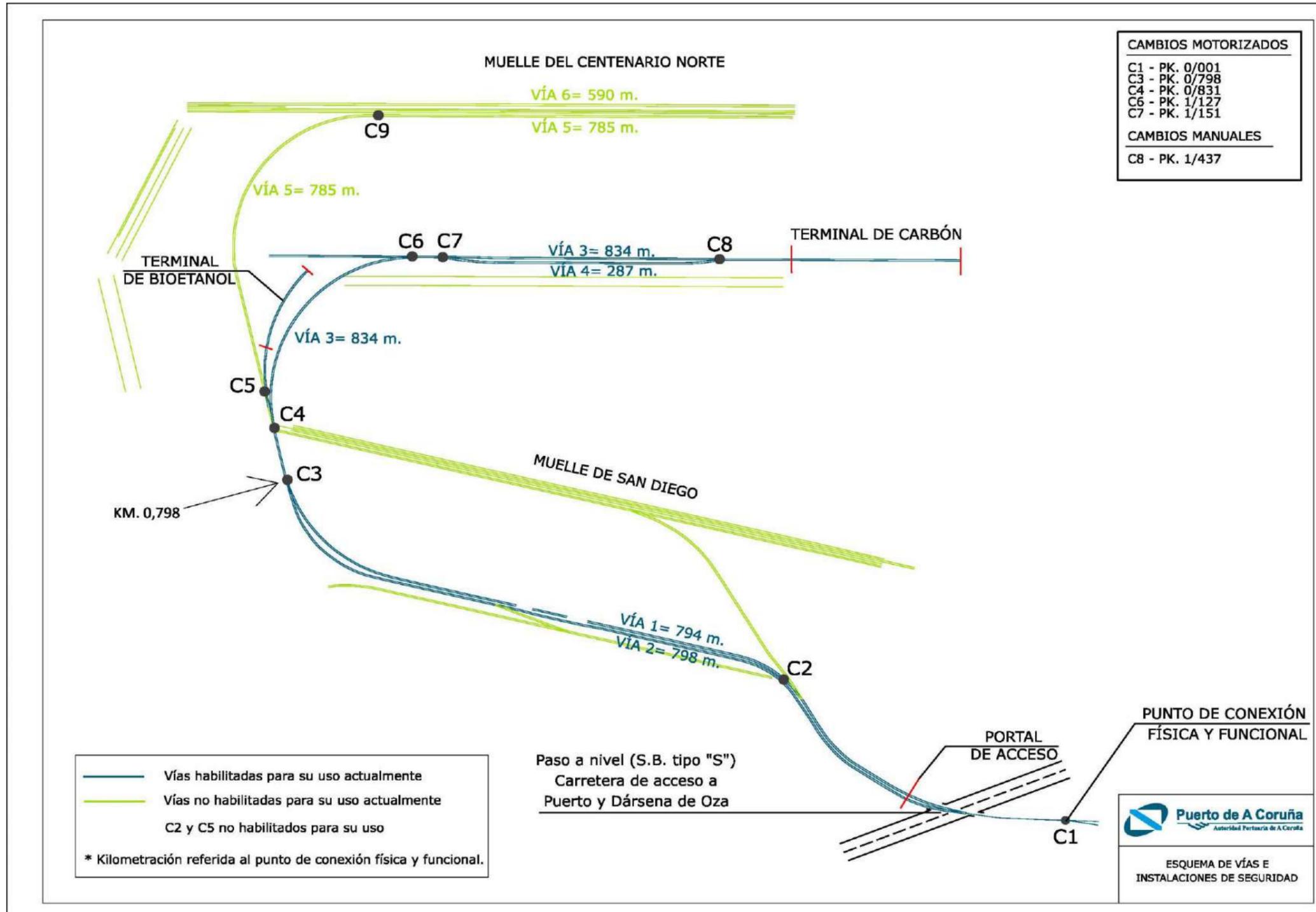
- Ley 26/2007, de 23 de octubre de 2007, de Responsabilidad Medioambiental. (última modificación en Ley 33/2015 de 21 de septiembre).
- Ley 15/2009, de 11 de noviembre de 2009, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.
- Ley 25/2009, de 22 de diciembre de 2009, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. (última modificación en el Ley 32/2014 de 22 de diciembre).
- Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, por la que se introducen algunas modificaciones en la Ley Sector Ferroviario en el marco de la política de liberalización del ferrocarril impuesta desde la Comisión Europea. (última modificación por Ley 1/2018, de 6 de marzo).
- Real Decreto 145/1989, de 20 de enero de 1989, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos.
- Real Decreto 130/2017, de 24 de febrero de 2017, por el que se aprueba el Reglamento de Explosivos. (BOE nº 54, de 4 de marzo).
- Real Decreto 412/2001, de 20 de abril de 2001, por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril. (última modificación 13 de Febrero de 2007).
- Real Decreto 2387/2004, Reglamento del Sector Ferroviario, de 30 de diciembre de 2004. Tiene por objeto el desarrollo de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, en todo lo referente a las infraestructuras ferroviarias, a los servicios adicionales, complementarios y auxiliares, a los servicios de transporte ferroviario, al servicio de inspección, al Registro Especial Ferroviario y al régimen aplicable al Comité de Regulación Ferroviaria. (modificado en el RD 100/2010). (última modificación por RD 271/2018, de 11 de mayo).
- Real Decreto 810/2007, Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, de 22 de junio de 2007. Tiene por objeto el desarrollo de la Ley del Sector Ferroviario, en todo lo referente a la seguridad en la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General administrada por la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias; y asimismo en lo referente a la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios producidos en el conjunto de la Red Ferroviaria de Interés General. (última modificación RD 1006/2015, de 6 de noviembre).
- Real Decreto 2090/2008, de 22 de diciembre de 2008, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo parcial de la Ley 26/2007, de 23 de octubre de Responsabilidad Medioambiental. (Modificado en el RD 183/2015 de 13 de Marzo).
- Real Decreto 100/2010, de 5 de febrero de 2010, por el que 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. (modificado en el RD 641/2011).
- Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de interés general. (modificado en el FOM 3218/2011 del 7 de Noviembre). (modificado en el FOM 421/2014 del 13 de Marzo). (última modificación en FOM/2437/2015 del 13 de noviembre).
- R.D. 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.
- “Procedimiento para la investigación técnica de los accidentes e incidentes ferroviarios”, que entró en vigor tras su aprobación definitiva, el 30 de junio de 2015. Este procedimiento unificó los dos existentes anteriormente y los adaptó a la nueva normativa establecida por el R.D. 623/2014.
- Real Decreto 641/2011, de 9 de mayo, por el que se modifica el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por Real Decreto 810/2007, de 22 de junio.

- Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria. (última modificación RD 1513/2018, de 28 de diciembre)
- 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.
- 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 (última modificación por Orden FOM/642/2018, de 13 de junio).
- 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 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 (última modificación en RD 271/2018, de 11 de mayo)
- 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. (última modificación 30 de Septiembre 2015).
- Orden FOM/2336/2012, de 31 de octubre, por la que se modifica la Orden FOM/898/2005
- 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 (vigente hasta el 11 de Enero de 2019).
- Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal. (última modificación 20 de Abril de 2015).
- Orden FOM/167/2015, de 6 de febrero, por la que se regulan las condiciones para la entrada en servicio de subsistemas de carácter estructural, líneas y vehículos ferroviarios.
- Orden FOM/679/2015, de 9 de abril, por la que se modifica la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal.
- Orden FOM/1613/2016, de 4 de octubre, por la que se modifica la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal.
- 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.
- Resolución 1/2018 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre la convalidación de la formación teórica y práctica de los títulos habilitantes de personal ferroviario.
- Resolución 2/2018 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre recuperación de títulos habilitantes de personal ferroviario.
- Convenio marco entre Puertos del Estado y ADIF, de 24 de octubre de 2011.
- Convenio entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de A Coruña, de conexión de las infraestructuras ferroviarias del Puerto de

A Coruña con la Red Ferroviaria de Interés General en aplicación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

- Reglamento de Servicio y Policía de las zonas de servicio de los puertos incluidos en el ámbito de actuación del Puerto Autónomo de A Coruña' (hoy Autoridad Portuaria de A Coruña), 1986 y sus modificaciones o norma que lo sustituya.
- Consigna A/AO (nº 13) y C/CO (nº 19) de aplicación a la/s línea/s de conexión con el Puerto de A Coruña. (convenio de conexión ferroviaria del Puerto de A Coruña).
- Convenio entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de A Coruña, de conexión de las infraestructuras ferroviarias del Puerto de interés general de A Coruña Con la Red Ferroviaria de Interés General administrada por la entidad pública empresarial ADIF del 24 de Octubre de 2011.
- Consignas aplicables en la red ferroviaria interior del Puerto de A Coruña.
- Consignas de ADIF de aplicación en las líneas de conexión del Puerto de A Coruña.
- Plan de Autoprotección del Puerto de A Coruña, y Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de A Coruña.
- Código de Conducta Medioambiental del Puerto de A Coruña.

**9 ANEXO III: ESQUEMA DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA**



## 10 ANEXO IV: INFORMACION SOBRE LAS INSTALACIONES DE SEGURIDAD DE LA RFPAC. DESVIOS Y SEÑALES INDICADORAS FIJAS

Se incorporan los siguientes puntos:

1. Descripción de la instalación.
2. Descripción del contenido y modo de operación del cuadro.
3. Descripción del funcionamiento en modo degradado.
4. Descripción de las condiciones específicas de la instalación.
5. Explotación de la instalación

### 1. DESCRIPCIÓN DE LA INSTALACIÓN

A continuación, se añade la relación de cambios de vía del puerto, su modo de funcionamiento (motorizado / manual), vías a las que afectan y si cuentan con señales.

CAMBIO	MODO	VÍAS	SEÑALIZACIÓN
C1	MOTORIZADO	1 / 2	SÍ
C2	MANUAL	1 / ACCESO SAN DIEGO	NO
C3	MOTORIZADO	1 / 2	SÍ
C4	MOTORIZADO	3 / 5	SÍ
C5	MANUAL	5 / BIOETANOL	NO
C6	MOTORIZADO	3 / MANGO	SÍ
C7	MOTORIZADO	3 / 4	SÍ
C8	MANUAL	3 / 4	NO
C9	MANUAL	5 / 6	NO

Se incluye la tabla con los puntos kilométricos de inicio de vías, armarios accionadores de agujar y señales:

	VIA 1	VIA 2	VIA 3	VIA 5	VIA MANGO	VIA 4
JCA1	0+000.0	0+000.0				
JCA3	0+793.3	0+800.0	0+000.0			

JCA4			0+031.8	0+000.0		
JCA6			0+297.3		0+000.0	
JCA7			0+319.3			0+000.0
A1	0+001.0	0+001.0				
A3	0+792.0	0+798.7				
A4			0+032.8	0+001.0		
A6			0+296.3		0+001.0	
A7			0+320.3			0+001.0
SD1_1	0+000.0	0+000.0				
SD1_2	0+079.1	0+080.2				
SD1_3	0+079.9	0+081.4				
SD3_1			0+001.7			
SD3_2	0+731.4	0+737.2				
SD3_3	0+731.3	0+737.2				
SD4_1			0+030.1			
SD4_2			0+057.2	0+025.9		
SD4_3			0+084.1	0+050.6		
SD6_1			0+299.1			
SD6_2			0+256.3		0+043.7	
SD6_3			0+247.7		0+048.3	
SD7_1			0+317.6			
SD7_2			0+381.5			0+062.5
SD7_3			0+381.4			0+062.4

Emplazamiento de las señales:

	<b>INFORMACION SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA</b>	Edición 03
		09/12/2019

Las señales en la **ZONA 1** están instaladas del modo siguiente:

- Señal **SD1-1** a la derecha del sentido de circulación. Está instalada a 1 metros de la punta de aguja.
- Señal **SD1-2** a la izquierda del sentido de circulación ya que en la posición normal estaría en zona transitable de vehículos. Está instalada a 28 metros del piquete de vía libre.
- Señal **SD1-3** a la derecha del sentido de circulación y sobre columna por falta de visibilidad. En la posición normal estaría en zona transitable de vehículos. Está instalada a 28 metros del piquete de vía libre.

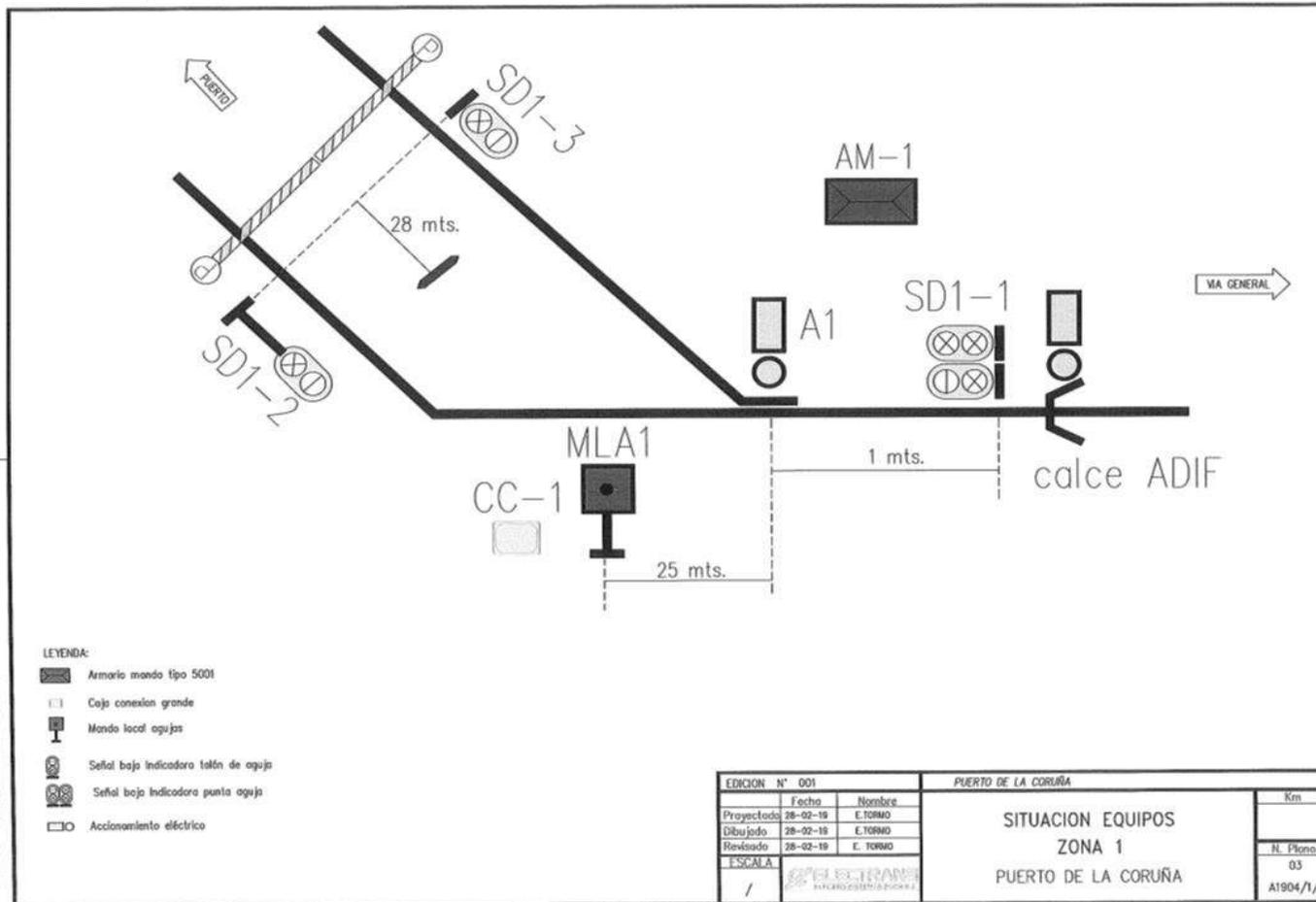
Las señales en la **ZONA 2** están instaladas del modo siguiente:

- Señal **SD3-1** a la derecha del sentido de circulación. Está instalada a 2 metros de la punta de aguja.
- Señal **SD3-2** a la derecha del sentido de circulación. Está instalada a 12 metros del piquete de vía libre.
- Señal **SD3-3** a la izquierda del sentido de circulación ya que en la posición normal no hay espacio físico para instalar. Está instalada a 12 metros del piquete de vía libre.
- Señal **SD4-1** a la derecha del sentido de circulación. Está instalada a 2 metros de la punta de aguja.
- Señal **SD4-2** a la derecha del sentido de circulación. Está instalada a 25 metros de la punta de aguja.
- Señal **SD4-3** a la izquierda del sentido de circulación ya que en la posición normal estaría en zona transitable de vehículos. Está instalada a 11 metros del piquete de vía libre.

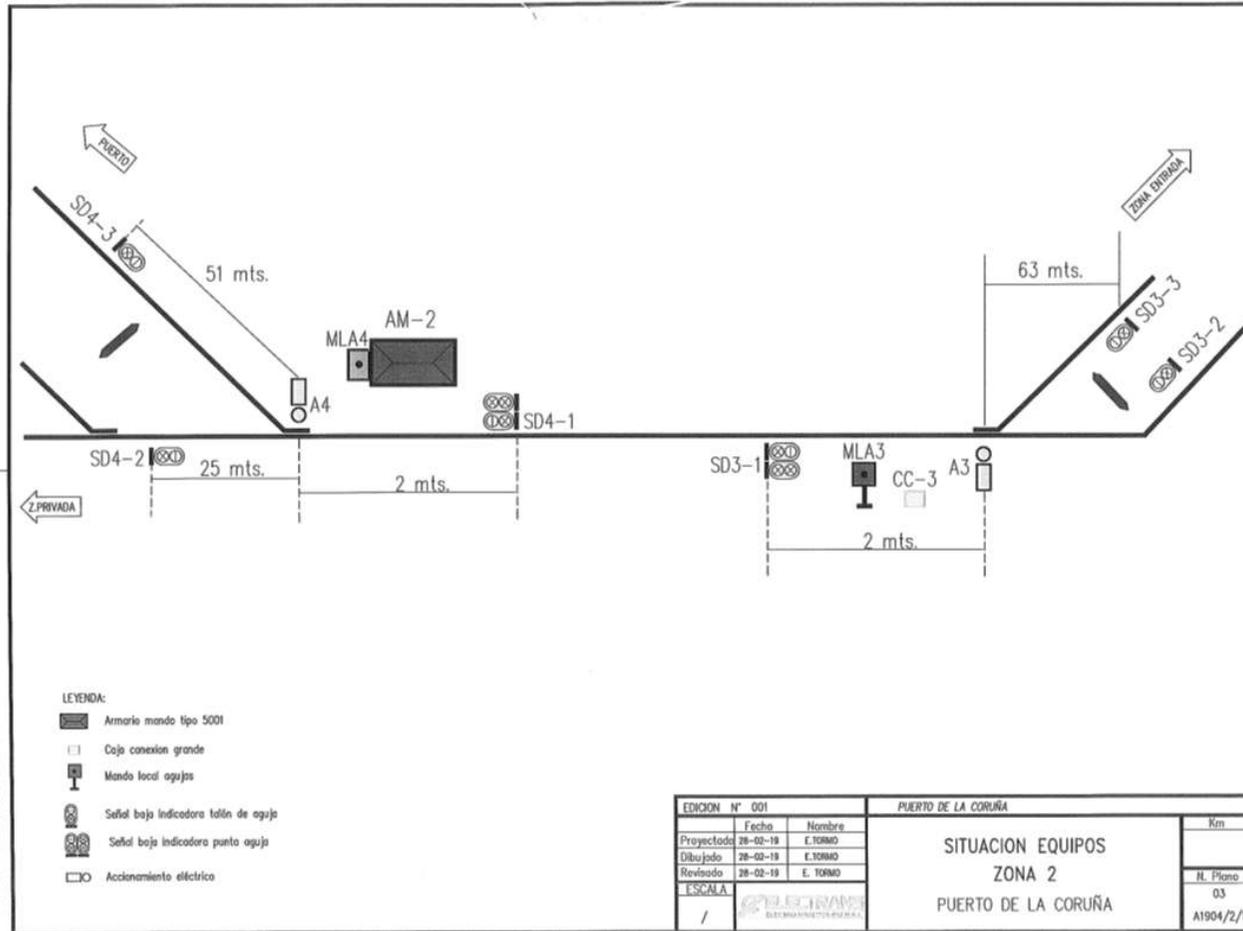
Las señales en la **ZONA 3** están instaladas del modo siguiente:

- Señal **SD6-1** a la izquierda del sentido de circulación ya que en la posición normal estaría en zona transitable de vehículos. Está instalada a 2 metros de la punta de aguja.
- Señal **SD6-2** a la izquierda del sentido de circulación ya que en la posición normal estaría en zona transitable de vehículos. Está instalada a 4 metros del piquete de vía libre, para poder aprovechar el espacio máximo de estacionamiento.
- Señal **SD6-3** a la derecha del sentido de circulación. Está instalada a 10 metros del piquete de vía libre.
- Señal **SD7-1** a la derecha del sentido de circulación. Está instalada a 2 metros de la punta de aguja.
- Señal **SD7-2** a la izquierda del sentido de circulación ya que en la posición normal estaría en zona transitable de vehículos. Está instalada a 13 metros del piquete de vía libre, para poder aprovechar el espacio máximo de estacionamiento.
- Señal **SD7-3** a la izquierda del sentido de circulación ya que en la posición normal estaría en zona transitable de vehículos. Está instalada a 13 metros del piquete de vía libre, para poder aprovechar el espacio máximo de estacionamiento.

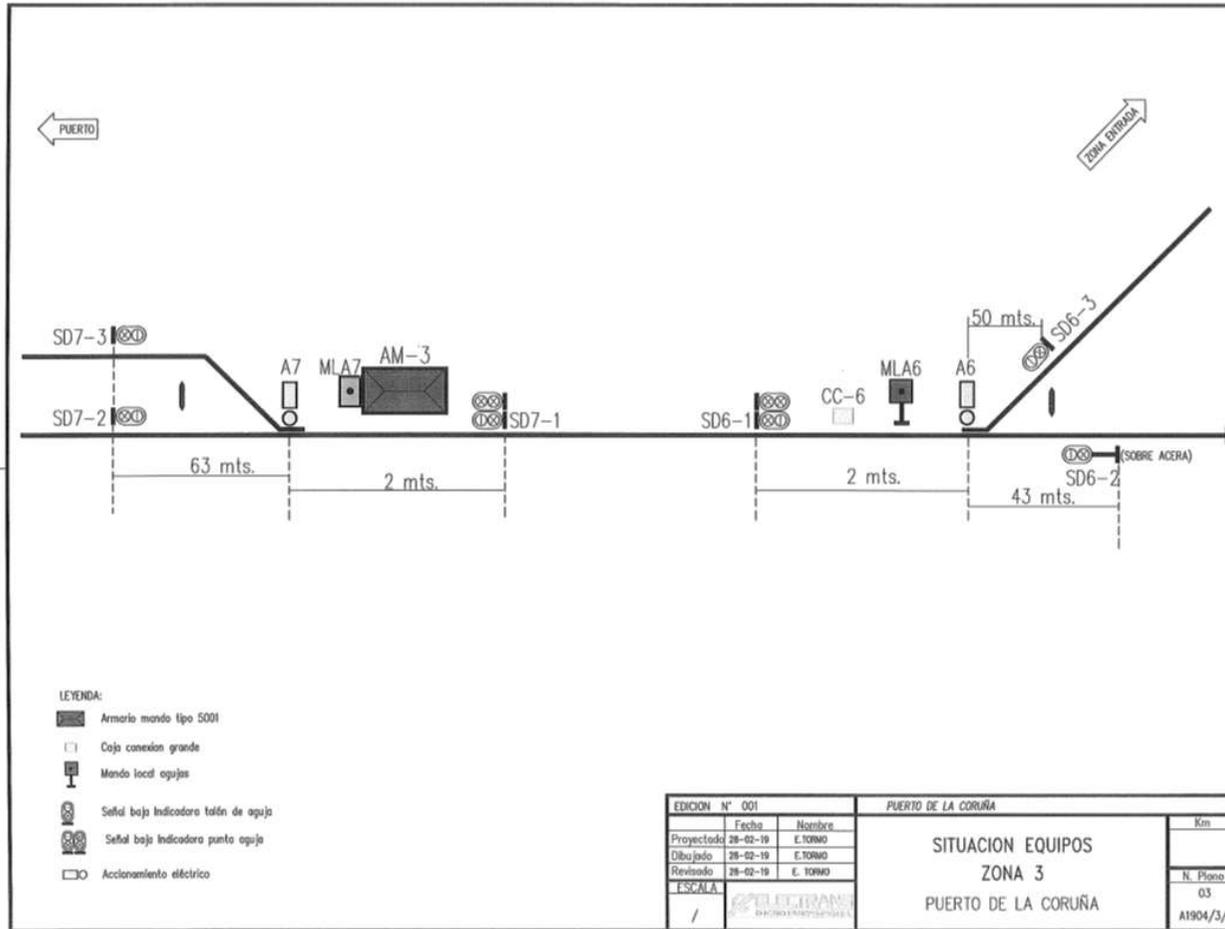
A continuación, se incluyen los esquemas de los cinco cambios:



A1904-1-1 Situación equipos ZONA 1  
 E:\PUERTO - Coruña\ESTRUCTURAS\ESTRUCTURAS\PLANS INFORMACION



A1904-2/1 - Situación equipos ZONA 2  
 C:\1904\1919 - Coruña\ESTACION\LECTURAS\planos\A1904-2\A1904-2/1.dwg



A1904-3-1 Situación equipos ZONA 3  
 E:\PUERTO - Coruña\ESTERNA\ELECTRICO\planes\A1904-3-1

## 2. DESCRIPCIÓN DEL CONTENIDO Y MODO DE OPERACIÓN DEL CUADRO

### ○ MOTORES Y SEÑALES

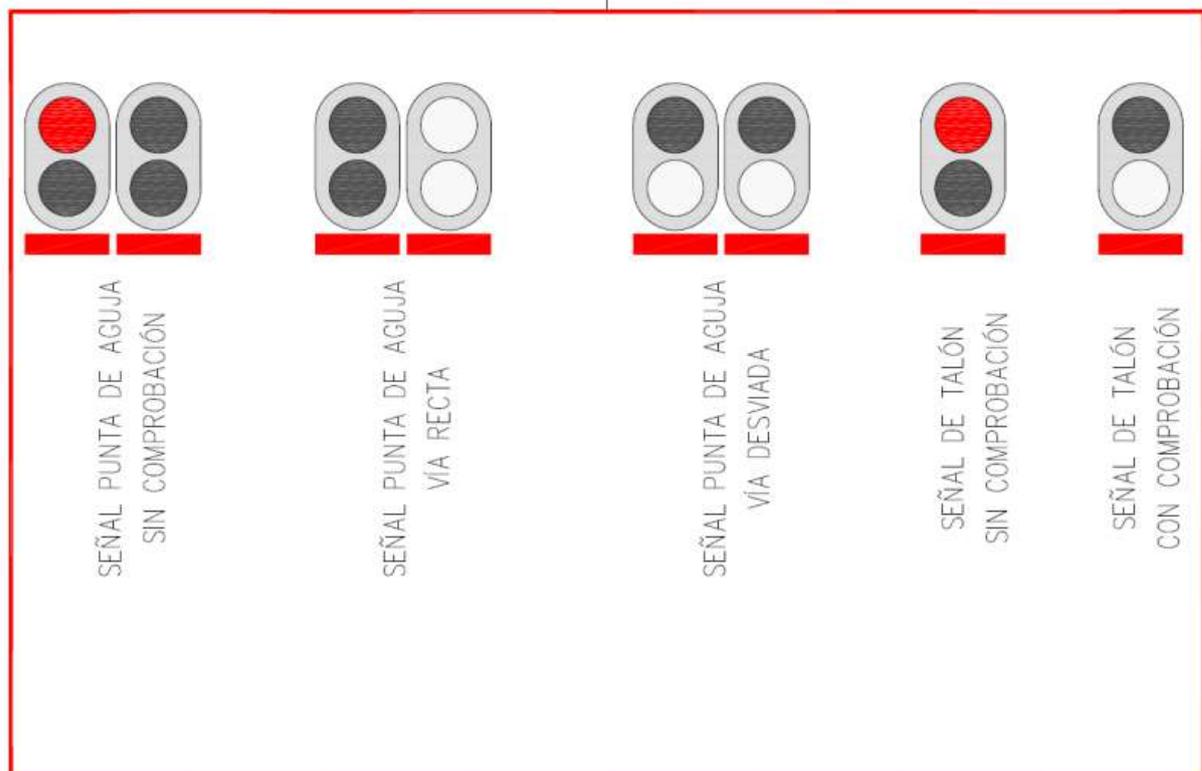
La disposición de motores y señales, se detalla en los esquemas anteriores por zonas.

En dichos esquemas se encuentran indicados los nombres de señales y agujas.

#### ▪ Órdenes de las señales

Las señales sin comprobación de la aguja permanecerán en rojo.

Con la comprobación lucirán en blanco dependiendo de la posición de la aguja (ver figura).



#### • Señales de punta de aguja

Sin comprobación de aguja lucirá en rojo.

Con la aguja en vía recta lucirán dos focos blancos en forma vertical.

Con la aguja en vía desviada lucirán dos focos blancos en forma horizontal.

#### • Señal de talón vía recta

Sin comprobación de aguja lucirá en rojo o si está en la posición contraria.

Con la aguja en vía recta lucirá el foco blanco.

- Señales de talón vía desviada

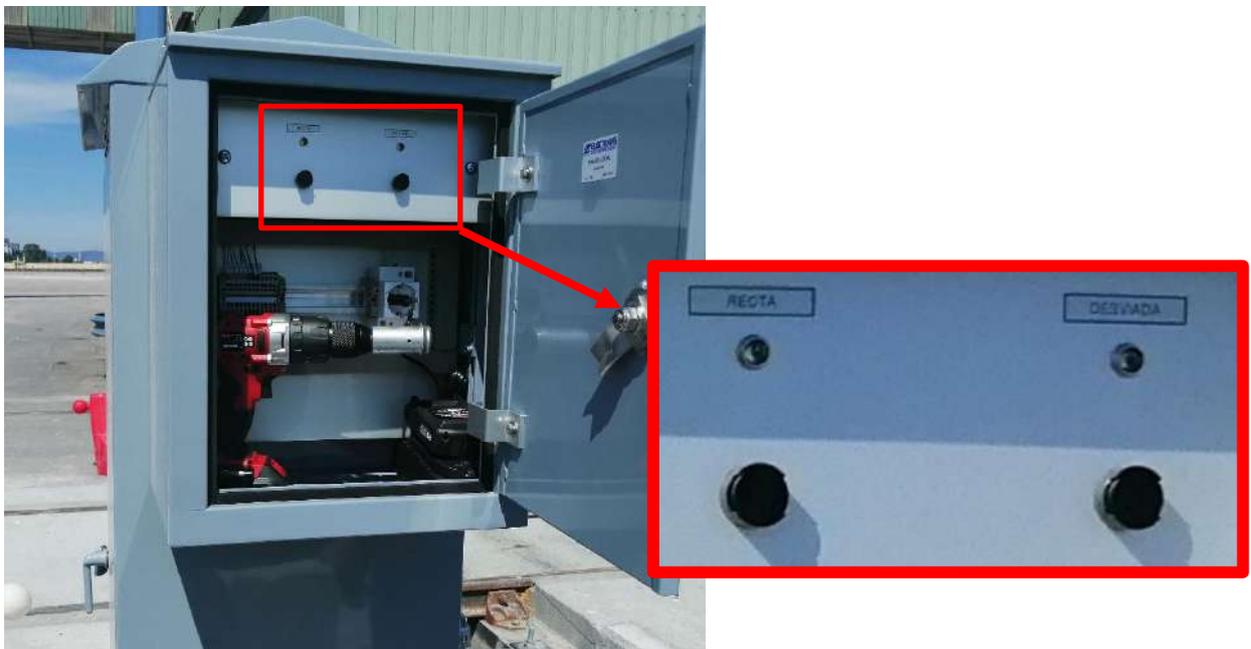
Sin comprobación de aguja lucirá en rojo o si está en la posición contraria.

Con la aguja en vía desviada lucirá el foco blanco.

#### ○ ARMARIO MANDO LOCAL DE AGUJA

Los mandos locales están dotados de dos pulsadores “recta o desviada” y dos leds verdes indicando la posición que comprueba la aguja.

También dispone de una manivela para el accionamiento manual y un taladro de baterías con el acoplador para poder accionar el motor.



#### ▪ Mando eléctrico de aguja

Para realizar el movimiento de la aguja se pulsará durante 2 segundos aprox. “recta o desviada” según este comprobando

Si una vez iniciado el movimiento del motor este se para cuando llega a la posición solicitada.

Si una vez iniciado el movimiento del motor, este no llega a la posición solicitada al cabo de 7 segundos aproximadamente se para.

#### ▪ Mando manual de aguja

En el caso de falta de acometida de la Red, las agujas serán accionadas por medio de manivelas. Antes de introducir la maneta se ha de abrir un candado que permite retirar la tapa que protege el hueco de introducción de la manivela. La apertura del alojamiento corta la posibilidad de mando eléctrico del motor en protección del agente que realiza la maniobra.

Una vez introducida la manivela se darán tantas vueltas como sea necesario para alcanzar la posición final deseada del motor. La maneta no puede extraerse hasta que no se ha completado el movimiento.

	<b>INFORMACION SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA</b>	Edición 03
		09/12/2019

Acabado el accionamiento manual en una de las dos posiciones finales, retirando la maneta, y cerrando su alojamiento, el motor queda dispuesto para mando eléctrico.

### 3. DESCRIPCIÓN DEL FUNCIONAMIENTO EN MODO DEGRADADO

En el caso en el que no se cuente con suministro eléctrico en los armarios el movimiento de los cambios se realizará de forma manual.

Para proceder al accionamiento manual de cada cambio, en el armario de mando local, existen manivelas y taladros que, en su caso, podrán ser retirados y depositados en las instalaciones del Servicio del Responsable de Circulación del Puerto (RCP) y/o en las del CCS y Policía Portuaria. Antes de introducir la maneta en el cambio se ha de abrir un candado que permite retirar la tapa que protege el hueco de introducción de la manivela o taladro. La apertura del alojamiento corta la posibilidad de mando eléctrico del motor para protección del agente que realiza la maniobra.

Una vez introducida la manivela o taladro se darán tantas vueltas como sea necesario para alcanzar la posición final deseada del motor. La maneta no puede extraerse hasta que se haya completado todo el recorrido de los espadines.

Acabado el accionamiento manual en una de las dos posiciones finales, retirando la maneta, y cerrando su alojamiento.

En cuanto a la señalización esta permanecerá en rojo.

### 4. DESCRIPCIÓN DE LAS CONDICIONES ESPECÍFICAS DE LA INSTALACIÓN

Se incluye a continuación algunas condiciones especiales de la instalación:

- **Limpieza:** al finalizar las operaciones la empresa operadora deberá dejar la zona y, en particular, el hueco de los cambios, en condiciones de limpieza adecuadas. El Responsable de Circulación supervisará esta operación. Los responsables de carga deberán garantizar el adecuado estado de limpieza antes de cada movimiento, lo cual será supervisado por el RCP. En las tareas de limpieza sobre los cuadros y los contenedores de los mecanismos de los cambios se utilizará el sistema de aire aspirado o, en su caso, aire soplado.
- **Engrase:** es importante que las resbaladeras de los cambios estén engrasadas para así evitar que se dañen las agujas y los accionamientos. Para ello, según el plan de mantenimiento, se engrasarán regularmente.
- **Prohibición de circular sobre los cambios y entre las zonas señalizadas:** debido a que la zona de agujas se encuentra a una cota inferior a la del resto de la plataforma no se ha de circular por la misma. A parte de este motivo también se evita que las agujas, partes más sensibles de los cambios, se dañen. Para la protección de esta zona y de los distintos elementos de la instalación, como motores y armarios, se colocarán unas protecciones en un futuro cercano. Mientras quedarán señalizadas con barreras tipo new jersey de plástico.
- **Piquetes de vía:** se encuentra uno en cada vía y señalizan el punto hasta el cual es compatible la circulación por ambas vías antes de cada cambio.

### 5. EXPLOTACIÓN DE LA INSTALACIÓN

La realización de los cambios de vías que sean necesarios para efectuar el itinerario atenderá a las siguientes consideraciones:

- El RCP deberá tener conocimiento y autorizar previamente cualquier intervención en los cambios de vías que afecte al itinerario a establecer,
- El personal de maniobras de la empresa ferroviaria y el personal habilitado de los operadores portuarios deberán, en caso necesario, realizar los cambios de vías con el conocimiento y previa autorización del RCP, quien podrá supervisar su realización.
- En todo caso, por razones de seguridad y explotación portuaria y siguiendo las directrices de la APAC, de forma puntual o durante un periodo de tiempo determinado, el RCP podrá efectuar cambios de vías con objeto de facilitar la realización de las maniobras y el establecimiento de itinerarios.
- Se respetarán las indicaciones de las señales luminosas de la red ferroviaria. En caso necesario, atendiendo a la normativa en vigor, será el RCP quien de forma expresa autorice un rebase o establezca la forma de proceder ante una incidencia con la señalización luminosa.
- Se informará al RCP o, en su caso, al CCS/CCE, de cualquier anomalía en el funcionamiento de los cambios de vías y en la señalización luminosa de la red ferroviaria.

La APAC podrá establecer nuevos condicionantes y/o desarrollar los puntos anteriores por razones de seguridad y operatividad.

 <b>Puerto de A Coruña</b> <small>Autoridad Portuaria de A Coruña</small>	<b>INFORMACION SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUÑA</b>	Edición 03
		09/12/2019

## 11 ANEXO V: INFORMACIÓN SOBRE EXPLOTADORES DE INSTALACIONES DE SERVICIO

 <b>Puerto de A Coruña</b> <small>Autoridad Portuaria de A Coruña</small>	ESTRUCTURA COMUN PARA LA DESCRIPCION DE INSTALACIONES DE SERVICIO Y SERVICIOS FERROVIARIOS CONEXOS	Ref. IRFPAC	
		Edición	01 30/10/2019

**ESTRUCTURA COMUN PARA LA DESCRIPCION DE LAS INSTALACIONES DE SERVICIO FERROVIARIAS DEL PUERTO DE A CORUÑA EN CUMPLIMIENTO DEL REGLAMENTO DE EJECUCION (UE) 2017/2177 DE LA COMISION DE 22 DE NOVIEMBRE DE 2017 RELATIVO AL ACCESO A LAS INSTALACIONES DE SERVICIO Y A LOS SERVICIOS FERROVIARIOS CONEXOS**

*(Documento publicado en la página web del explotador de la instalación de servicio y en la página web de la APAC, directamente o mediante el acceso al enlace web del explotador de la instalación)*

1. NOMBRE DE LA INSTALACION Y SERVICIO PRESTADO	
Nombre de la instalación	<b>Báscula pesaje incluida en concesión demanial con código C0695 de la Autoridad Portuaria de A Coruña en favor de Bergé Marítima SL</b>

2. UBICACIÓN	
Localización de la instalación	Muelle San Diego
Coordenadas UTM	X: 549090.78 Y: 4800839.36

3. HORARIOS DE APERTURA				
Horarios ordinarios (L-V)	H. inicio	08:00	H. inicio	14:00
	H. fin	12:00	H. fin	18:00
Horarios extraordinarios (sábados, domingos y festivos)	H. inicio	A demanda	H. inicio	A demanda
	H. fin	A demanda	H. fin	A demanda
Horarios extraordinarios en días laborables	H. inicio	A demanda	H. inicio	A demanda
	H. fin	A demanda	H. fin	A demanda

4. DATOS DE CONTACTO DEL EXPLOTADOR DE LA INSTALACION DE SERVICIO	
Nombre del gestor de la instalación o del proveedor del servicio ferroviario conexo	Bergé Marítima SL
Dirección postal del gestor o del proveedor del servicio	Muelle San Diego s/n 15006 A Coruña
Correo electrónico	Almacen.lcg@bergelogistics.com

*Descripción de las instalaciones de servicio ferroviarias del Puerto de A Coruña, según artículo 4 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177*

*Página 1 de 3*

 <b>Puerto de A Coruña</b> <small>Autoridad Portuaria de A Coruña</small>	ESTRUCTURA COMUN PARA LA DESCRIPCION DE INSTALACIONES DE SERVICIO Y SERVICIOS FERROVIARIOS CONEXOS	Ref. IRFPAC	
		Edición	01 30/10/2019

Teléfono de contacto	981293777
----------------------	-----------

*EL EXPLOTADOR DE LA INSTALACION DE SERVICIO PODRA INSERTAR ENLACES WEB A LA INFORMACION DISPONIBLE SOBRE LAS CARACTERISTICAS TECNICAS DE LA INSTALACION Y LOS MEDIOS DE MANIPULACION, LAS CONDICIONES DE ACCESO, LAS CONDICIONES ECONOMICAS, Y LAS CONDICIONES DE AUTOPRESTACION.*

*ASIMISMO, PODRA INCORPORAR ENLACES WEB PARA EL DESARROLLO DE LOS APARTADOS EN LOS QUE NO SEA INSERTADA DIRECTAMENTE LA INFORMACION.*

5. DESCRIPCION DE LAS CARACTERISTICAS TECNICAS DE LA INSTALACION Y EQUIPOS		
Características técnicas de la instalación	Báscula de pesaje de capacidad 100.000 kg con una tolerancia de 20 kg	
Descripción de los equipamientos	Báscula Cachapuz D400	
Acceso a la instalación por ferrocarril	Número de vía	Vía 1
	Tipo de vía	Vía ancho ibérico
	Longitud instalación	16 mts
	Otras características	
	Normas de uso	
Acceso a la instalación por carretera	Características	n/a
	Servicios prestados	n/a
Instalaciones relacionadas		

6. DESCRIPCION DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS CONEXOS SUMINISTRADOS EN LA INSTALACION Y TIPOLOGIA DE LOS MISMOS		
Maniobras y otras operaciones sobre el tren	Tipología	Servicio Básico
	Descripción	Pesaje
Asignación de capacidad en la IS (RFPAC)	Según orden de llegada	

*Descripción de las instalaciones de servicio ferroviarias del Puerto de A Coruña, según artículo 4 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177*

Página 2 de 3

 <b>Puerto de A Coruña</b> <small>Autoridad Portuaria de A Coruña</small>	ESTRUCTURA COMUN PARA LA DESCRIPCION DE INSTALACIONES DE SERVICIO Y SERVICIOS FERROVIARIOS CONEXOS	Ref. IRFPAC	
		Edición	01 30/10/2019

7. INFORMACION SOBRE LAS TARIFAS DE ACCESO A LAS INSTALACIONES DE SERVICIO Y SOBRE LA UTILIZACION DE CADA UNO DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS CONEXOS PRESTADOS EN ELLAS	
Tarifas de acceso a la instalación de servicio	Incluida en tarifa por utilización
Tarifas por utilización de cada servicio ferroviario conexo	1,5 €/vagón

LOS EXPLOTADORES DE INSTALACIONES DE SERVICIO ACTUALIZARAN LA DESCRIPCION DE LA INSTALACION DE SERVICIO SEGÚN SEA NECESARIO E INFORMARAN PUNTUALMENTE A LOS CANDIDATOS QUE YA HUBIERAN SOLICITADO ACCESO O SE HUBIERAN ABONADO A UNO O VARIOS SERVICIOS EN LA INSTALACION DE CUALQUIER CAMBIO QUE SE PRODUZCA EN LA INSTALACION.

LA LISTA Y LA DESCRIPCION DE TODAS LAS INSTALACIONES DE SERVICIO ESTA PUBLICADA EN EL DOCUMENTO DE INFORMACION DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE A CORUNA (IRFPAC), EN LA PAGINA WEB DE LA APAC. <http://www.puertocoruna.com/es/puerto-servicios/servicios-tasas-tarifas/ferroviarios/informacion.html>

CONTROL DE VERSIONES		
Nº	CAMBIOS REALIZADOS	FECHA
1	Documento inicial	13.11.19

