

INFORMACIÓN SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE BILBAO



AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO

Revisión nº: 6



ÍNDICE

1.	INFORMACIÓN GENERAL	3
1.1	Información sobre la red ferroviaria del Puerto de Bilbao	4
	Punto de conexión física	4
	Punto de conexión funcional	4
1.2	Marco Legal	4
1.3	Estatus jurídico de la IRF	5
1.4	Seguridad en la Circulación.....	5
1.5	Solicitudes, alegaciones y reclamaciones	5
1.6	Estructura de la IRF	6
1.7	Validez de la IRF	6
1.9	Organigrama del Puerto (operativa ferroviaria).....	7
2.	CONDICIONES DE ACCESO	8
2.1	Requisitos del personal ferroviario	8
2.2	Requisitos técnicos del material rodante	8
2.3	Transportes excepcionales.....	9
2.4	Mercancías peligrosas	10
3.	DESCRIPCIÓN DE LA RED	10
3.1	Conexión con la RFIG	10
3.2	Descripción de la Red Ferroviaria del Puerto de Bilbao.....	10
3.2.1	Ejes principales y secundarios	11
3.2.2	Tipología y ancho de vías	14
3.2.3	Tipología de desvíos	14
3.2.4	Gálibo	14
3.2.5	Límite de carga	15
3.2.6	Rampas.....	15
3.2.7	Sistema de señalización y seguridad	15
3.2.8	Velocidades máximas	15
3.2.9	Longitud máxima de los trenes.....	16
3.2.10	Restricciones de tráfico	16
3.3	Régimen de circulación	16
3.3.1	Sistema de comunicación	16
3.3.2	Intersecciones especiales	16
3.4	Normativa medioambiental.....	17
3.5	Mantenimiento y obras en las instalaciones del Puerto	17
3.6	Control del Tráfico.....	18
	El control de tráfico deberá basarse en principios transparentes y no discriminatorios.....	18
3.6.1	Perturbaciones en el tráfico.....	18
3.7	Adjudicación de capacidades	18
4.	SERVICIOS COMERCIALES FERROVIARIOS.....	18
4.1	Servicios comerciales o Servicios conexos (Servicios básicos, complementarios y auxiliares).....	19
4.1.1	Estructura del servicios comercial de maniobras y cualquier otro relacionado con las operaciones del tren:.....	19
5.	RÉGIMEN ECONÓMICO.....	24

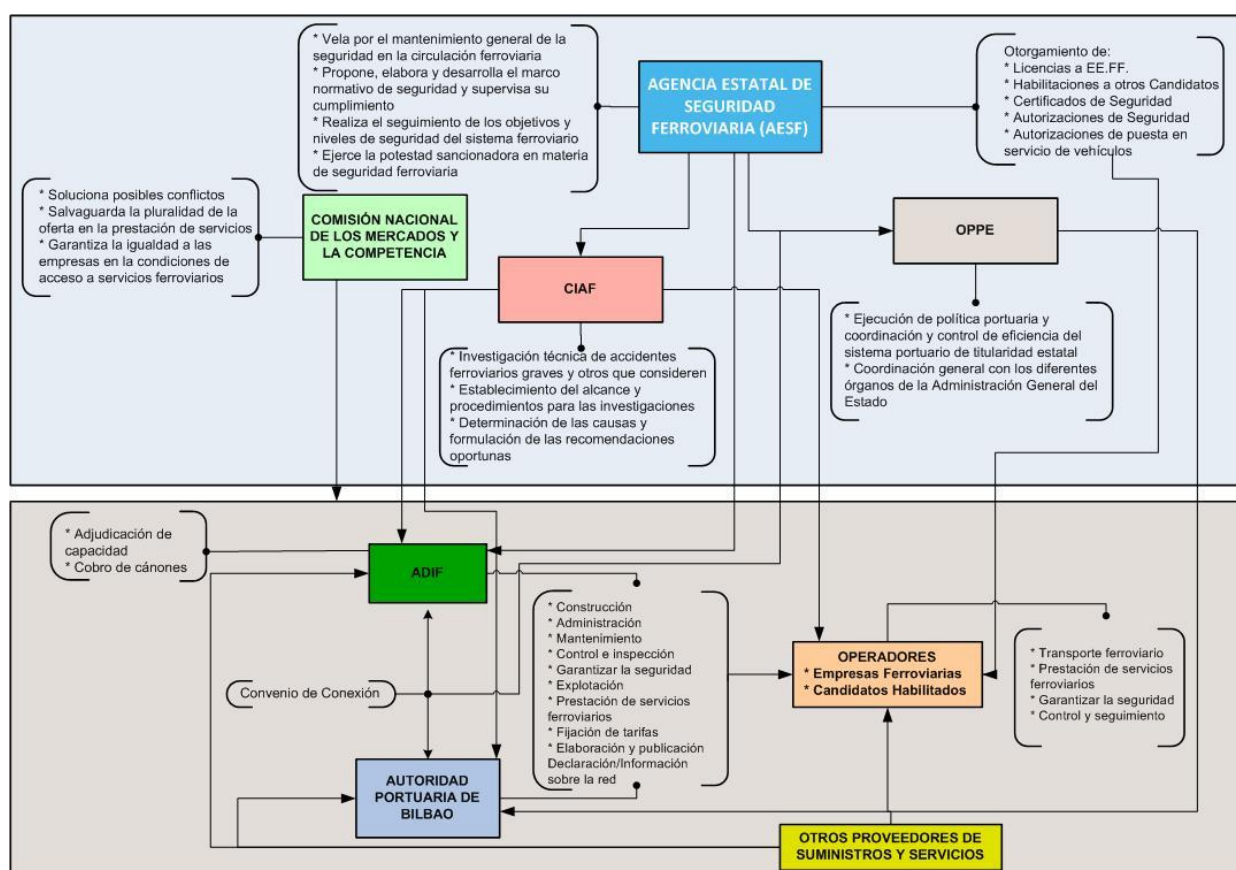


1. INFORMACIÓN GENERAL

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (LSF) atribuye a la Autoridad Portuaria de Bilbao (APB) determinadas funciones de administrador de infraestructuras ferroviarias respecto de las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Bilbao. Establece, entre otras cuestiones, la forma en que dichas infraestructuras deben quedar conectadas con la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG).

La LSF sienta las bases de un modelo ferroviario en el ámbito de los puertos de interés general del Estado, que afecta a la organización y gestión de los mismos e incide en la coordinación de los organismos portuarios con determinados órganos y entidades del sector ferroviario.

Una visión general del sector ferroviario y de los principales agentes del mismo, relacionados con la APB, se establece en la siguiente imagen, con sus competencias fundamentales asignadas:



De igual modo, la Directiva 2012/34/UE contempla el establecimiento de un espacio ferroviario europeo único. Por lo tanto, se ha de tener en cuenta el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos, así como el resto de normativa y recomendaciones de ámbito internacional para conseguir la adecuación a ese espacio ferroviario europeo único.



1.1 Información sobre la red ferroviaria del Puerto de Bilbao

El documento de Información de Red Ferroviaria (IRF) del Puerto de Bilbao se realiza con el fin de establecer unos criterios transparentes y objetivos, en la solicitud y posterior adjudicación de acceso y capacidad ferroviaria a las instalaciones del Puerto, garantizando a todos los candidatos que lo soliciten las mismas condiciones de acceso y operación.

La “IRF del Puerto de Bilbao” es el documento que expone las características de la infraestructura puesta a disposición de las empresas ferroviarias y candidatos habilitados interesados y contiene información sobre las condiciones de acceso a las instalaciones de servicio y a la prestación de servicios en dichas instalaciones.

La Información de Red del Puerto de Bilbao debe cumplir lo dispuesto en la Orden FOM/897/2005, relativa a la Declaración sobre la Red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.

Conforme se establece en el artículo 39.2 de la LSF “La Autoridad Portuaria de cada puerto de interés general ejercerá respecto de las infraestructuras ferroviarias existentes en los puertos de interés general, y en los términos previstos en la disposición adicional séptima, las competencias que se atribuyen al administrador de infraestructuras ferroviarias en los párrafos a), b), c), d), e), f), i), j), y n) del apartado 1 del artículo 23”.

La red gestionada por la APB comprende las instalaciones ubicadas en el interior del Puerto, así como las correspondientes a la conexión que lo conectan con la RFIG administrada por el Adif.

Punto de conexión física

El punto de conexión física del Puerto con la RFIG administrada por Adif, que delimita la administración de ambas redes se encuentra en:

- Por el lado Zierbena en el PK. 17/345 de la línea Bilbao Mercancías a Santurtzi, frente a la señal M16 lado Puerto.
- Por el lado Santurtzi en el PK. 15/335 de la línea Bilbao Mercancías a Santurtzi, frente a las señales M19 y M21 lado Puerto.

Punto de conexión funcional

La conexión funcional que delimita el ámbito de actuación del Responsable de Circulación de Adif y del Responsable de Circulación del Puerto, se encuentra en:

- Por el lado Zierbena, la señal M16 lado Puerto, en el PK 17/345 de la línea Bilbao Mercancías a Santurtzi.
- Por el lado Santurtzi, las señales M19 y M21 lado Puerto, en el PK 15/335 de la línea Bilbao Mercancías a Santurtzi.

1.2 Marco Legal

El Marco Legal básico ferroviario del Puerto de Bilbao parte de los principios básicos de los Reglamentos y Directivas de la Unión Europea y su adaptación a la legislación española. También se fundamenta en la normativa ferroviaria de la RFIG, de la AESF y de la legislación de la Unión Europea y su transposición a la legislación española.



1.3 Estatus jurídico de la IRF

La IRF establece las condiciones de solicitud de acceso a las instalaciones ferroviarias del Puerto, así como los servicios que la APB autorizará a prestar en el Puerto de Bilbao.

La IRF es de carácter vinculante en los derechos y obligaciones que de ella se dimanan, tanto para las empresas ferroviarias como candidatos interesados de acceso a la infraestructura para la prestación de servicios de transporte ferroviario, así como para la APB en sus funciones de administrador de la infraestructura.

1.4 Seguridad en la Circulación

La circulación de composiciones ferroviarias en el interior de la red ferroviaria del Puerto de Bilbao se desarrolla bajo la siguiente normativa:

- Reglamento de Circulación Ferroviaria y el resto de normativa reglamentaria de desarrollo en vigor.
- Consigna AO/CO, de la Subdirección de Operaciones RC Norte y Subdirección de Circulación Norte de ADIF, “Conexión ferroviaria con el Puerto de Bilbao”, o aquella que la sustituya.
- Consignas e Instrucciones de la APB: Consigna de Acceso y regulación de las operaciones en la Red Ferroviaria interior del Puerto de Bilbao (IGC 02.04/05), Consigna de Regulación de los Transportes Excepcionales (IGC 02.04/06), Instrucciones operativas del Sistema de Gestión de Seguridad Ferroviaria incluido en el Sistema de Gestión Integrado de la APB.

El personal relacionado con la seguridad y la circulación de trenes en la red ferroviaria del Puerto de Bilbao está obligado a conocer la normativa y a estar en posesión de las autorizaciones oportunas y en vigor para el desempeño de sus funciones en el Puerto.

La normativa de circulación directamente relacionada con la red ferroviaria del Puerto de Bilbao, será facilitada a las empresas ferroviarias previamente al inicio de sus actividades.

1.5 Solicitudes, alegaciones y reclamaciones

La APB no es responsable de ningún daño o perjuicio, como: retrasos, averías, extravíos, pérdidas, etc. de las mercancías o vehículos ferroviarios durante la operativa de transporte en la Red del Puerto de Bilbao.

Las empresas ferroviarias, candidatos y prestadores habilitados serán responsables ante la APB de los daños y perjuicios que causen en las personas, infraestructura, instalaciones, utillaje, maquinaria, etc.



1.6 Estructura de la IRF

La IRF se ha estructurado con referencia al contenido de la Orden FOM/897/2005, adaptada a las características de la red ferroviaria existente en el Puerto de Bilbao y a las competencias y funciones que la legislación vigente atribuye a la APB en materia ferroviaria.

Así, la IRF contempla los capítulos siguientes:

- **1º Capítulo:** Información general de la red ferrocarril del Puerto de Bilbao gestionada por la APB.
- **2º Capítulo:** Condiciones generales de acceso a la red ferroviaria del Puerto de Bilbao, que incluye, asimismo, las condiciones de seguridad.
- **3º Capítulo:** Descripción de la infraestructura puesta a disposición de las empresas ferroviarias o candidatos, características técnicas de la misma y cualquier restricción de su uso.
- **4º Capítulo:** Descripción de los servicios ferroviarios básicos, complementarios y auxiliares prestados a las empresas ferroviarias o candidatos habilitados.
- **5º Capítulo:** Pautas de aplicación del régimen económico y tributario de cada servicio.

1.7 Validez de la IRF

Este documento está en vigor desde su publicación hasta que APB considere oportuno modificar o actualizarlo.

Conforme lo indicado en la cláusula novena del “Convenio entre Adif, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Bilbao, de conexión de las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Bilbao con la RFIG administrada por el Adif”, la APB se compromete a elaborar, actualizar, aprobar y publicar el documento de Información sobre la Red Ferroviaria existente en el Puerto de Bilbao.

La IRF se actualizará y modificará cuando cambien las condiciones de uso de la infraestructura ferroviaria, de las instalaciones de servicio y/o la prestación de servicios en estas instalaciones. Estas 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, en tanto se incorporan a la publicación ordinaria anual.

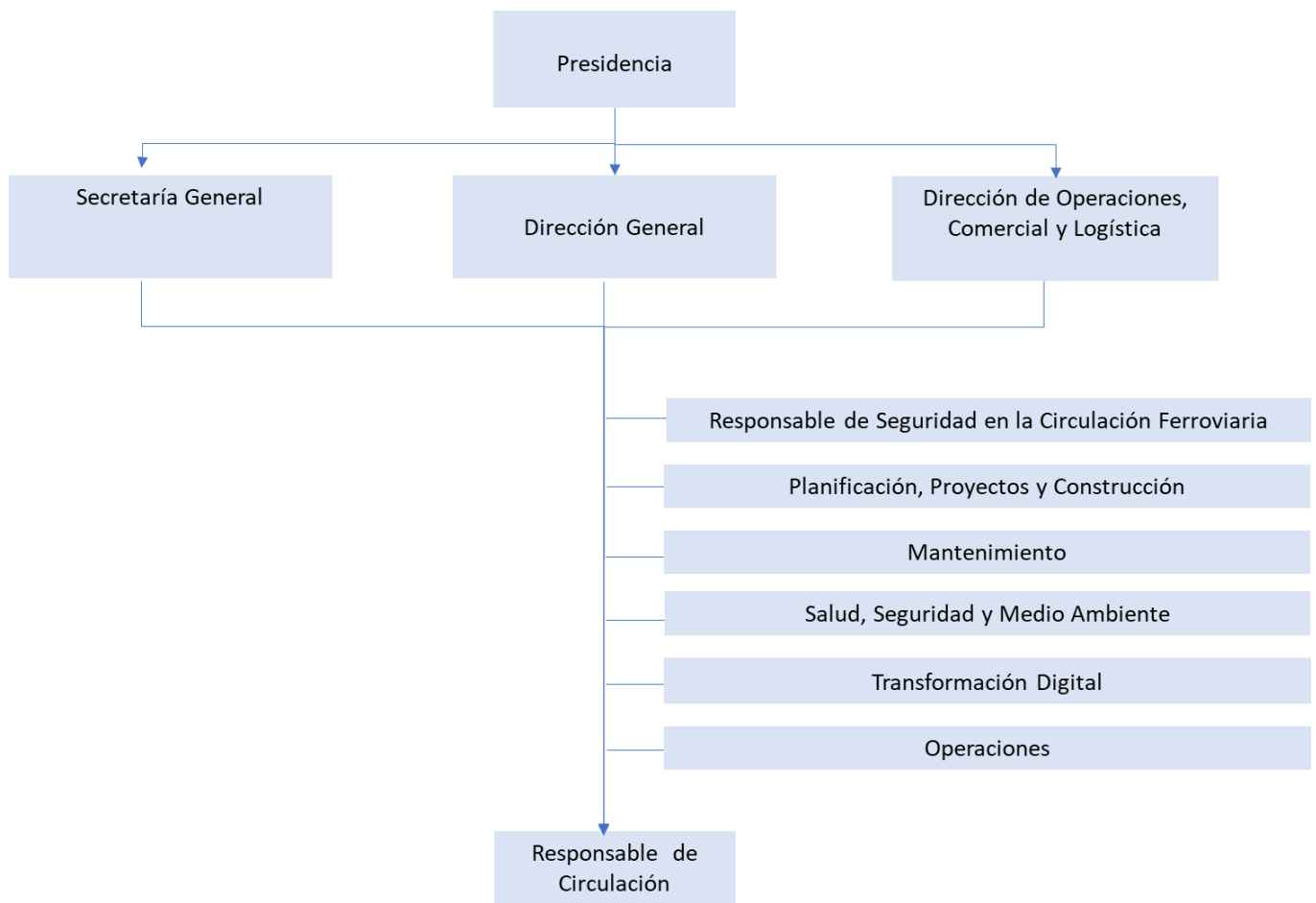
La IRF se puede consultar en la web de la Autoridad Portuaria de Bilbao, www.bilbaoport.eus, en la que estará disponible una versión de la misma.

La APB pone a disposición de las empresas ferroviarias y otros candidatos la siguiente dirección, a la que se podrán dirigir para solicitar información complementaria:

Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria: janasagasti@bilbaoport.eus



1.8 Organigrama del Puerto (operativa ferroviaria)



2. CONDICIONES DE ACCESO

La APB permitirá acceder al Puerto de Bilbao para la realización de servicios ferroviarios de transporte de mercancías a las empresas ferroviarias y otros candidatos. Deberán cumplir con los seguros, certificados, licencias y habilitaciones requeridos para circular por la RFIG.

Se aplicarán los principios de igualdad de trato, transparencia y no discriminación, preservando en todo momento la seguridad en el sistema ferroviario.

2.1 Requisitos del personal ferroviario

Todo el personal que preste sus servicios en el ámbito de la red ferroviaria del Puerto de Bilbao deberá disponer de las habilitaciones correspondientes en vigor para prestar el servicio con las debidas garantías de seguridad y eficiencia.

Todo el personal involucrado en la operativa ferroviaria tendrá la formación adecuada, la aptitud psicofísica y los títulos habilitantes correspondientes para ejercer las funciones realizadas según se establece en la Orden FOM/2872/2010.

El personal ferroviario de las empresas ferroviarias, candidatos y prestadores autorizados relacionado con la seguridad en la circulación ferroviaria está obligado a conocer la normativa de circulación en vigor (consignas, circulares, etc.) para poderlos aplicar en el ejercicio de sus funciones de una forma segura y eficiente.

Es responsabilidad de las empresas ferroviarias, candidatos y prestadores autorizados disponer de los correspondientes títulos habilitantes de su personal ferroviario, con su vigencia actualizada y su ámbito de acción correspondiente a las actuaciones realizadas. La APB podrá requerir a las empresas ferroviarias y empresas habilitadas que durante el ejercicio de su actividad ferroviaria acrediten que su personal ferroviario está en posesión de los correspondientes títulos habilitantes establecidos en la legislación vigente.

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

2.2 Requisitos técnicos del material rodante

El material rodante ferroviario que acceda al Puerto de Bilbao debe cumplir los mismos requisitos técnicos que los establecidos por ADIF en la RFIG.

Las características de las instalaciones ferroviarias del Puerto de Bilbao 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.

La red ferroviaria del Puerto de Bilbao no está electrificada, por lo que sólo son admitidos a tráfico los trenes remolcados por locomotoras diésel o duales (con el modo de tracción diésel).

La carga máxima por eje y longitud máxima admitida en el Puerto de Bilbao es la determinada en el capítulo 3 de esta IRF. En caso de que la longitud sea superior a la máxima, la disponibilidad del servicio se encontrará condicionada a su autorización expresa de circulación por parte de la APB.



La APB podrá decidir la paralización de los servicios o actividades ferroviarias 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 Bilbao. Las posibles infracciones detectadas, por incumplimiento de las normas, darán lugar al inicio del correspondiente expediente sancionador.

2.3 Transportes excepcionales

Un transporte tendrá la consideración de excepcional cuando debido a sus dimensiones, peso o acondicionamiento, debe realizarse con unas condiciones de transporte y unas prescripciones de circulación especiales. Los transportes excepcionales que accedan al Puerto de Bilbao no excederán de las medidas máximas de gálibo, peso, longitud, etc., descritas en el Capítulo 3 de la IRF.

Tendrán la consideración de Transporte Excepcional y por lo tanto, deberán disponer de una autorización del transporte excepcional para circular, los siguientes:

- 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 pertinentes, rebasen el menor de los gálibos de cargamento de las líneas a recorrer.
- Las unidades de cargamento rígidas transportadas sobre 2 o más vagones provistos de traviesa giratoria o giratoria-deslizante.
- Los vehículos ferroviarios que no estén matriculados en alguna red ferroviaria.
- Las unidades flexibles de una longitud superior a 36 m cargadas sobre más de dos vagones.
- Los vagones de más de 8 ejes, cuando vayan cargados.
- Los vehículos cuya carga sobrepase la carga límite admisible para la línea por la que vaya a circular.
- Los vehículos cargados que sobrepasen la carga máxima admisible para el vehículo.
- Los vehículos cargados sin inscripción de cargas límites.
- Las unidades que pesen más de 25 t si deben ser transbordadas en el curso de su encaminamiento hasta la estación de destino y/o si están cargadas sobre vagones plataforma rebajados.
- Los vagones que deban ser transportados en barco y no cumplan las disposiciones del Anexo 14 del CUU (Contrato Uniforme de Utilización de vagones).

La disponibilidad de la infraestructura de la red ferroviaria del Puerto de Bilbao para este tipo de transportes estará condicionada a las dimensiones o masas excepcionales transportadas, por lo que la empresa ferroviaria deberá avisar a la APB cuando necesite acceder con un tren catalogado como transporte excepcional.

La APB estudiará la viabilidad del transporte y autorizará, si procede, el transporte excepcional. El transporte deberá circular bajo las condiciones particulares técnicas y operativas determinadas por la APB.



2.4 Mercancías peligrosas

El transporte de mercancías peligrosas sólo se podrá realizar por las empresas ferroviarias 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 infraestructuras.

La APB deberá ser avisada con antelación del transporte, indicando entre otros datos, la tipología de mercancías, para proceder a la autorización de su entrada en el Puerto de Bilbao.

Si una empresa ferroviaria o candidato no comunica previamente el transporte de mercancías peligrosas, la mercancía no podrá acceder al Puerto de Bilbao.

3. DESCRIPCIÓN DE LA RED

El Puerto de Bilbao dispone de una red ferroviaria que permite el acceso de composiciones ferroviarias desde la RFIG de Adif a los diferentes muelles y terminales ferroportuarias.

La red interior del Puerto de Bilbao y las líneas de conexión entre Adif y el Puerto de Bilbao dispone de una longitud total de 40 Km.

La red ferroviaria del Puerto de Bilbao se establece a partir de la conexión física de la infraestructura ferroviaria del Puerto de Bilbao con la RFIG administrada por Adif.

3.1 Conexión con la RFIG

Esta zona de conexión, tanto física como funcional, es la siguiente:

- **Conexión física:** La conexión física de la infraestructura ferroviaria del Puerto de Bilbao con la RFIG que delimita la administración de ambas redes se encuentra en:
 - Por el lado Zierbena en el PK. 17/345 de la línea Bilbao Mercancías a Santurtzi, frente a la señal M16 lado Puerto.
 - Por el lado Santurtzi en el PK. 15/335 de la línea Bilbao Mercancías a Santurtzi, frente a las señales M19 y M21 lado Puerto.
- **Conexión funcional:** La conexión funcional que delimita el ámbito de actuación de cada entidad se encuentra en:
 - Por el lado Zierbena, la señal M16 lado Puerto, en el PK 17/345 de la línea Bilbao Mercancías a Santurtzi.
 - Por el lado Santurtzi, las señales M19 y M21 lado Puerto, en el PK 15/335 de la línea Bilbao Mercancías a Santurtzi.

3.2 Descripción de la Red Ferroviaria del Puerto de Bilbao

Todos las vías del Puerto de Bilbao, incluido los Ejes de Circulación, son vías de servicio.



3.2.1 Ejes principales y secundarios

La red ferroviaria del Puerto de Bilbao tiene identificado cinco ejes de circulación principales y dos secundarios tanto por su longitud como por el tráfico asociado respectivo. Desde estos ejes salen los desvíos que dan acceso a los distintos muelles comerciales, siendo los siguientes:

- Eje de Circulación Nº1: Acceso al Dique de Punta Lucero. (Longitud: 3,766 Km).
- Eje de Circulación Nº2: Acceso al Dique de Zierbena. (Longitud: 3,200 Km).
- Eje de Circulación Nº3: Acceso al Dique de Santurtzi. (Longitud: 1,391 Km).
- Eje de Circulación Nº4: Acceso al Muelle Bizkaia. (Longitud: 1,464 Km).
- Eje de Circulación Nº5: Acceso Muelles A2-A3. (Longitud: 2,526 Km).
- Eje de circulación secundario Nº 11: Conexión del Eje de circulación Nº1 con vía Nº 111 y vía Nº 21.
- Eje de circulación secundario Nº 35: Conexión del Eje de circulación Nº3 con haz de vías en terminal contenedores.

Los Ejes de Circulación principales tienen las siguientes características:

EJE DE CIRCULACIÓN Nº1: Acceso al Dique de Punta Lucero			
PK inicio	0+000	Terminal de carga de ADIF, lado Zierbena	
PK fin	3+766	Topera	
i max	0,7567%	Desde PK 0+700 al PK 1+300	
APARATOS DE VÍA			
Nº ID	Coord. ETRS89	Denominación	Comentario
1001	X= 494531.9362 Y= 4799470.042	Desvío a Terminal de carga ADIF, lado Zierbena	
117	X= 494427.5064 Y= 799599.0345	Desvío a ZAD-2. Vía Sur	
116	X= 494362.5741 Y= 4799648.1664	Desvío a Muelle A3	
104	X= 493940.6300 Y= 4799974.5636	Desvío a Eje de Circulación nº2	
102	X= 492904.4255 Y= 4800383.0956	Desvío a Muelle Punta Sollana	Sin servicio
1002	X= 492792.1377 Y= 4800437.7802	Desvío a Terminal Tepsa	
101	X= 492335.4590 Y= 4800660.2725	Desvío 1 a Terminal Esergui	
100	X= 491928.7895 Y= 4800916.8665	Desvío 2 a Terminal Esergui	



EJE DE CIRCULACIÓN Nº2: Acceso al Dique de Zierbena			
PK inicio	0+000	Eje de circulación Nº1. PK 0+849	
PK fin	3+200	Topera	
i max	0,0270%	Desde PK 0+000 al PK 1+000	
APARATOS DE VÍA			
Nº ID	Coord. ETRS89	Denominación	Comentario
104	X= 493940.6300 Y= 4799974.5636	Desvío a Eje Circulación 1. PK 0+849	
105	X= 493960.2903 Y= 4800316.1905	Desvío a Muelle A3	
106	X= 495400.8348 Y= 4800889.8916	Desvío a Muelle AZ-1 / Terminal Befesa	

EJE DE CIRCULACIÓN Nº3: Acceso al Dique de Santurtzi			
PK inicio	0+000	Terminal de carga de ADIF, lado Santurtzi	
PK fin	1+391	Topera	
i max	0%		
APARATOS DE VÍA			
Nº ID	Coord. ETRS89	Denominación	Comentario
30	X= 496182.1275 Y= 4798534.4445	Desvío a 3ª Línea Muelle Reina Victoria	
20	X= 496326.8914 Y= 4798493.2441	Desvío a eje de Circulación nº4	
21	X= 496462.7625 Y= 4798541.6266	Desvío a Muelle Espigón 2 Centro-Sur	
32	X= 496480.1985 Y= 4798558.7632	Desvío a Muelle Espigón 2 Norte	
35	X= 496533.4105 Y= 4798616.4461	Desvío a Terminal Termicar	
39	X= 496601.5760 Y= 4798683.7093	Desvío de Terminal Contenedores ATM	
41	X= 496712.0391 Y= 4798792.5381	Desvío a Muelle Espigón 1	
44	X= 496781.2933 Y= 4798860.7597	Desvío desde Muelle Princesa de España	
45	X= 496813.1245 Y= 4798892.1991	Desvío a Muelle Espigón 1	
46	X= 496839.7081 Y= 4798918.5679	Desvío a Muelle Espigón 1	
47	X= 496994.9034 Y= 4799055.4983	Desvío a Muelle Nemar 1	
49	X= 497079.0671 Y= 4799102.7495	Desvío a Muelle Nemar 1	



EJE DE CIRCULACIÓN Nº4: Acceso al Muelle Bizkaia			
PK inicio	0+000	Eje de circulación Nº3. PK 0+150	
PK fin	1+464	Topera	
i max	0%		
APARATOS DE VÍA			
Nº ID	Coord. ETRS89	Denominación	Comentario
20	X= 496326.8914 Y= 4798493.2441	Desvío a Eje Circulación 3. PK 0+150	
16	X= 496798.4348 Y= 4798224.1798	Desvío a Muelle Reino Victoria Eugenia	
13	X= 496956.9031 Y= 4798120.7051	Desvío a Tinglado Toro y Betolaza Oeste	
12	X= 497078.3024 Y= 4798008.3079	Desvío a Tinglado Toro y Betolaza Este	
11	X= 497097.4151 Y= 4797967.4077	Desvío a Tinglado Toro y Betolaza Oeste	
9	X= 497346.7444 Y= 4797875.2111	Desvío a Terminal Papel Toro y Betolaza	

EJE DE CIRCULACIÓN Nº5: Acceso Muelles A2-A3			
PK inicio	0+000	Eje de circulación Nº1. PK 0+286	
PK fin	2+526	Vía acceso Muelle A1	
i max	0%		
APARATOS DE VÍA			
Nº ID	Coord. ETRS89	Denominación	Comentario
117	X= 494427.5064 Y= 799599.0345	Desvío a Eje Circulación 1. PK 0+286	
73	X= 495588.4589 Y= 4798912.3272	Inicio playa de vías pública en Muelle A2	
70	X= 496193.7704 Y= 4798684.9506	Fin playa de vías en Muelle A2. (Vía 52)	
69	X= 496225.1681 Y= 4798688.0961	Fin playa de vías en Muelle A2. (Vía 54)	
68	X= 496671.4032 Y= 4798777.0654	Desvío a Vía de acceso a Muelle A1	

Desde estos ejes salen los desvíos que dan accesos a los distintos muelles comerciales y vías de estacionamiento.



3.2.2 Tipología y ancho de vías

La red ferroviaria del Puerto de Bilbao no está electrificada. Las vías están montadas todas sobre placa de hormigón armado.

La red ferroviaria gestionada por la APB está compuesta de vías de mercancías. Dispone de ancho de vía Ibérico (1.668 mm).

3.2.3 Tipología de desvíos

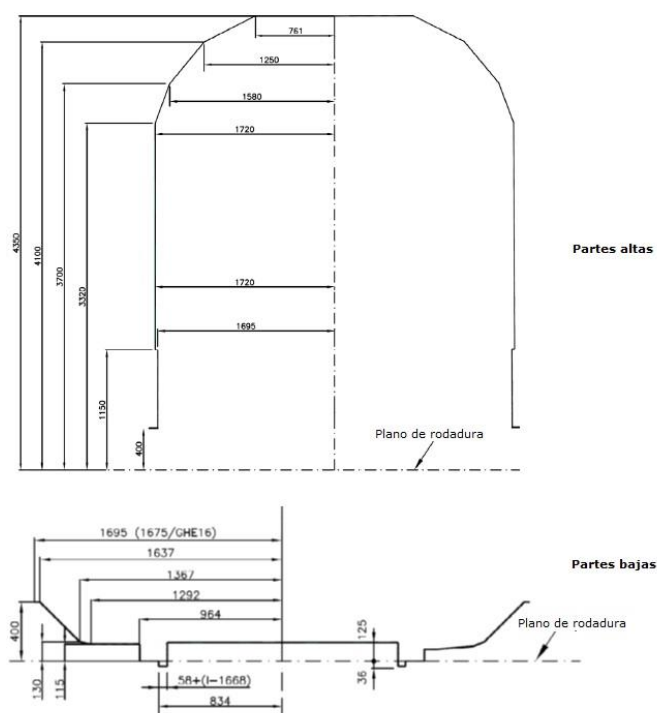
En la red ferroviaria del Puerto de Bilbao los accionamientos de los cambios de aguja de los desvíos son de accionamiento manual (sin motorizar) de dos tipos: de marmita tipo Adif y de marmita portuaria (palanca por debajo del nivel vial).

3.2.4 Gálibo

En la red ferroviaria del Puerto de Bilbao son de aplicación los contornos de gálibo contenidos en la Orden FOM/1630/2015.

Cuando las empresas ferroviarias y otros candidatos 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 APB. Esta efectuará un estudio específico del itinerario deseado para considerar la viabilidad del transporte y se comunicará a la empresa peticionaria del transporte la decisión acordada.

En la Imagen se incluye el esquema gráfico del gálibo aplicable en la red ferroviaria del Puerto de Bilbao, con el contorno de referencia de las partes altas y bajas del gálibo de ancho ibérico (1.668 mm).



3.2.5 Límite de carga

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

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

3.2.6 Rampas

En la red ferroviaria del Puerto de Bilbao, se encuentran las siguientes inclinaciones más apreciables:

- Desde el pk 0+700 al pk 1+300 del Eje de circulación nº1 (Acceso al Dique de Punta Lucero). Inclinación máxima: 0,7567% (7,56 milésimas).
- Desde el pk 0+000 al pk 1+000 del Eje de circulación nº2 (Acceso al Dique de Zierbana). Inclinación máxima: 0,0270% (0,27 milésimas).

3.2.7 Sistema de señalización y seguridad

Las instalaciones de seguridad que conforman los enlaces de conexión ferroportuarios entre Adif y el Puerto de Bilbao son los siguientes:

- Por el lado Zierbena, la señal M16 lado Puerto, en el PK 17/345 de la línea Bilbao Mercancías a Santurtzi. Esta señal está incluida en el enclavamiento electrónico de la Estación de Clasificación de Bilbao Mercancías de Adif.
- Por el lado Santurtzi, las señales M19 y M21 lado Puerto, en el PK 15/335 de la línea Bilbao Mercancías a Santurtzi. Estas señales están incluidas en el enclavamiento electrónico de la Estación de Clasificación de Bilbao Mercancías de Adif.

En la red ferroviaria interior del Puerto de Bilbao, el establecimiento de los itinerarios correspondientes se efectúa mediante la transmisión de la posición de agujas en los cambios de forma manual y mecánica; asegurándose, por medio del conocimiento permanente del personal de circulación, de la situación de los trenes, de la autorización dada al personal de conducción y del aviso de llegada de los trenes.

3.2.8 Velocidades máximas

La velocidad máxima de la composición ferroviaria y los ritmos de maniobra deberán adaptarse a las circunstancias que rodean a la misma, a la capacidad de cobertura de los cruces por los Policías Portuarios y a la situación del tráfico.

En la red ferroviaria del Puerto de Bilbao, todos los trenes deben circular en marcha de maniobras sin exceder la velocidad de 10 km/h, y en algunos puntos señalizados, a menos de 5 km/h.

La única excepción a estas velocidades máximas se da en la vía de circulación N°1, en la cual la velocidad máxima es de 20 km/h en sentido Punta Lucero.



3.2.9 Longitud máxima de los trenes

La longitud máxima de los trenes que pueden circular por la red ferroviaria del Puerto de Bilbao será de 550 m, si bien puede estar restringida por la capacidad de las distintas terminales existentes en el Puerto.

Si las empresas ferroviarias están interesadas en la circulación de trenes con una longitud mayor a la indicada anteriormente, es necesario solicitar autorización expresa y previa a la APB.

3.2.10 Restricciones de tráfico

Las instalaciones ferroviarias del Puerto de Bilbao son de exclusividad de tráfico de mercancías.

3.3 Régimen de circulación

El régimen particular de circulación de composiciones ferroviarias entre Adif y Puerto de Bilbao se realiza conforme a la Consigna AO/CO de la Subdirección de Operaciones RC Norte y Subdirección de Circulación Norte de ADIF, "Conexión ferroviaria con el Puerto de Bilbao", o aquella que la sustituya.

Asimismo, la circulación de composiciones ferroviarias en el interior del Puerto de Bilbao se realiza de conformidad a lo dispuesto en las normativa del Puerto de Bilbao: Consigna de Acceso y regulación de las operaciones en la Red Ferroviaria interior del Puerto de Bilbao (IGC 02.04/05), Consigna de Regulación de los Transportes Excepcionales (IGC 02.04/06) e Instrucciones operativas del Sistema de Gestión de Seguridad Ferroviaria de la APB incluido en el Sistema de Gestión Integrado de la APB.

3.3.1 Sistema de comunicación

Los sistemas de comunicación utilizados, durante la circulación de las composiciones ferroviarias en la red ferroviaria del Puerto de Bilbao, entre los Responsables de Circulación del Puerto y de Adif, y de estos con el personal de maniobras son los siguientes:

- Tren Tierra.
- Telefonía móvil.
- Telefonía fija.

De estos sistemas de comunicación, se deberán tener en cuenta las prescripciones establecidas en la legislación vigente para el uso adecuado de dispositivos de comunicación y dispositivos electrónicos durante la conducción.

3.3.2 Intersecciones especiales

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

Parte de la red ferroviaria del Puerto de Bilbao se encuentra en plataforma compartida con la red viaria, atravesando cruces con los viales, a partir de intersecciones especiales entre la red viaria y la red ferroviaria. Asimismo, existe señalización vertical para indicar los cruces con los mismos.



Cualquier cruce con los viales requerirá la presencia de la Policía Portuaria protegiendo el mismo. El AOTM que acompañe la maniobra, seguirá las indicaciones de la Policía Portuaria para autorizar a reanudar la marcha, en condiciones de seguridad, cuando la circulación vial en el cruce esté detenida. Sólo se podrá iniciar la maniobra de entrada, salida o movimiento interior de circulaciones de vagones con la presencia y autorización de los Policías Portuarios designados.

3.4 Normativa medioambiental

Se debe cumplir la normativa medioambiental vigente en toda la red ferroviaria del Puerto de Bilbao, especialmente en materia de control de incendios, contaminación acústica, emisiones de humos, mercancías peligrosas, etc. En caso de incumplimiento medioambiental, la APB podrá adoptar medidas oportunas de circulación y de estacionamiento de los trenes.

A este respecto, el conjunto de procedimientos alternativos a la operativa habitual viene recogido en el Plan de Autoprotección del Puerto de Bilbao (PAU), que establece las actuaciones para combatir el origen de la situación de emergencia, y mitigar sus consecuencias sobre las personas, los bienes y el medio ambiente, así como el restablecimiento del servicio normal lo antes posible, respetando siempre las condiciones mínimas de seguridad.

3.5 Mantenimiento y obras en las instalaciones del Puerto

La APB realiza labores de mantenimiento de las infraestructuras en servicio, así como obras de mejora y ampliación de su red ferroviaria. Las obras de mejora y conservación de la infraestructura ferroviaria y no ferroviaria que afecten al tráfico de los trenes y maniobras se realizarán con la menor restricción posible de los tráficos programados, con el fin de minimizar al máximo las inevitables perturbaciones y repercusiones de este tipo de actuaciones, que por otra parte, promoverán mejoras en la infraestructura que redundarán en un mejor servicio por parte de la misma.

Con carácter general, la APB programará las tareas de mantenimiento y obras en sus instalaciones en periodos de horarios libres de tráfico ferroviario. Si se tuviera que realizar un mantenimiento correctivo o reparación de la infraestructura que pudiera afectar la circulación de alguna composición ferroviaria, se realizará, si es posible, una reparación provisional, aplicando las restricciones de circulación necesarias con el fin de garantizar la seguridad sin impedir su circulación, planificando la reparación definitiva en periodos con franjas horarias sin tráfico, si fuese posible.

En los casos en que resulte imposible que el tráfico ferroviario no sufra alteraciones considerables, las empresas ferroviarias y demás candidatos habilitados serán informados previamente de las repercusiones significativas que pudieran producirse en las franjas horarias establecidas por parte de los Responsables de Circulación del Puerto.

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

Cuando los trabajos que se realizan puedan afectar al tráfico regulado por Adif, la APB notificará oportunamente dicha situación a los responsables correspondientes de Adif. Asimismo, para las operaciones de mantenimiento de las líneas de conexión de la red ferroviaria entre Adif y el Puerto de Bilbao.



3.6 Control del Tráfico

El control de tráfico deberá basarse en principios transparentes y no discriminatorios.

La APB, las empresas ferroviarias o candidatos habilitados colaborarán coordinadamente, asegurando la prestación del servicio y la atención a los clientes de la forma más eficiente posible.

3.6.1 Perturbaciones en el tráfico

En caso de producirse perturbaciones en el tráfico ferroviario debidas a fallos técnicos, accidentes o cualquier otra incidencia, se adoptarán las medidas oportunas para restablecer la situación de normalidad. A tal fin, la APB gestiona las posibles contingencias ferroviarias que ocurran en la zona de servicio ferroportuaria a través del Plan de Autoprotección (PAU) del Puerto.

Asimismo, la APB y Adif adoptarán en su ámbito de responsabilidad 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 Bilbao y la RFIG administrada por Adif, garantizando la coherencia y coordinación de los planes de contingencias de ambas entidades que afecten a dichas líneas de conexión.

3.7 Adjudicación de capacidades

El horario operativo del Puerto de Bilbao es de 24 horas al día, 365 días al año.

La APB adjudicará la capacidad solicitada a las empresas autorizadas para la prestación del servicio comercial de maniobras y otras operaciones del tren en función de la disponibilidad de sus infraestructuras e instalaciones. En la adjudicación les reservará el acceso y la posibilidad de circular por sus instalaciones ferroportuarias.

La adjudicación se hará en orden de llegada de las solicitudes y en función de las necesidades de intermodalidad con el tráfico marítimo y rodado transmitidas por las terminales, en caso de no existir cualquier otro condicionante operativo que justifique otro orden en la adjudicación.

El Responsable de Circulación del Puerto será el responsable de su coordinación y para el control del tráfico.

4. SERVICIOS COMERCIALES FERROVIARIOS

Los Servicios Ferroviarios Básicos, Complementarios y Auxiliares tendentes a facilitar el funcionamiento del sistema ferroviario, que se prestarán en el ámbito de la Red Ferroviaria del Puerto de Bilbao se denominan “Servicios comerciales” El art. 46.1 de la LSF establece la concordancia entre la denominación de los servicios en el sector ferroviario y en el sector portuario:

- Son “Servicios generales” el “Paquete de acceso a la infraestructuras” del art. 20.1 LSF. Corresponde su prestación a la AP relacionada con la competencia del apartado d) del art. 39.2. de la LSF, están regulados en los artículos 106 y 107 del TRLPEMM, pudiéndose encomendar a terceros su prestación cuando no pongan en riesgo la seguridad o no implique ejercicio de autoridad.
- Son “Servicios comerciales” los servicios “Básicos, Complementarios y Auxiliares”, también denominados “Servicios Conexos”. La explotación y la prestación de servicios comerciales se regulan en los artículos 138, 139 y concordantes del TRLPEMM. Pudiéndose encomendar a terceros la prestación en libre competencia.



4.1 Servicios comerciales o Servicios conexos (Servicios básicos, complementarios y auxiliares)

La encomienda de la prestación de los servicios comerciales a las empresas ferroviarias y otros candidatos se realiza a través de la adjudicación de una “Autorización” tras cumplir con los requisitos establecidos en las Cláusulas Particulares correspondientes. El alcance de esta autorización será detallada en la propias Cláusulas Particulares de la APB.

Una vez que la APB ha adjudicado una autorización de estos servicios a un “Autorizado” este prestará los servicios correspondientes a las empresas ferroviarias u otros candidatos que así lo soliciten.

Actualmente, la APB ha otorgado una única autorización para la prestación del servicio comercial de maniobras y otras operaciones sobre el tren en la red ferroviaria del Puerto de Bilbao a SERVICIOS INTERMODALES BILBAO PORT, S.L. (SIBPORT). Para ello, la empresa ha cumplido con los requisitos establecidos en las “Cláusulas Particulares para la prestación del servicio comercial de maniobras y cualquier otro relacionado con las operaciones del tren, en las infraestructuras ferroviarias administradas por la Autoridad Portuaria de Bilbao”. SIBPORT comenzó a prestar el servicio comercial el 15 de noviembre de 2022 a las 14.00, no existiendo, por el momento, ninguna otra empresas autorizada.

4.1.1 Estructura del servicios comercial de maniobras y cualquier otro relacionado con las operaciones del tren:

- **La prestación de servicios de maniobras:**

Las maniobras son los movimientos para la realización de acciones tales como:

- Agregar o segregar vehículos de un tren o maniobra.
- Formar o descomponer un tren o maniobra.
- Clasificar los vehículos o cortes de material.
- Desplazar un tren o vehículos por la misma vía o de una a otra.
- Traer o llevar material de/a dependencias de plena vía carentes de señal de protección telemandada desde la estación.
- Realizar movimientos de material entre dependencias colaterales que se complementan constituyendo un complejo ferroviario.

Partes que se distinguen en las maniobras:

- Dirección de las maniobras: dentro de la red ferroportuaria le corresponde al Responsable de Circulación del Puerto de Bilbao. Para ello deberá:
 - Autorizar el inicio y la suspensión de las mismas.
 - Dar instrucciones al personal que deba realizarlas sobre su finalidad, y el momento y lugar en que deben realizarse, así como asegurarse de su cumplimiento.
 - Si les afectase, comunicar al personal que deba realizarlas: a) los movimientos de trenes y de otras maniobras autorizadas, y b) la realización de trabajos en la vía o en sus proximidades.
 - Coordinar los movimientos de las maniobras que tengan lugar simultáneamente en más de una zona del Puerto.
 - Comprobar que las señales garantizan la compatibilidad de la maniobra con cualquier otro movimiento de trenes existente.



- La realización de las maniobras u operaciones de tierra: Entre las operaciones de tierra realizadas sobre la infraestructura durante la ejecución de una maniobra se encuentran:
 - Accionar y asegurar la posición de las agujas que no estén telemandadas
 - Realizar una operación o comprobación relativa al itinerario de un tren o maniobra, informando al personal de conducción de los movimientos a efectuar

Algunas de estas operaciones de tierra sobre la infraestructura se pueden realizar durante el acompañamiento de la maniobra en su desplazamiento en la cabina de conducción de la locomotora de la empresa ferroviaria o del explotador de los servicios.

- **La prestación de servicios de operaciones sobre el tren:**

Son las acciones que permiten la recepción o expedición de un tren o la colaboración durante la circulación de un tren, mediante las siguientes labores:

- Enganchar, desenganchar y acoplar vehículos ferroviarios
- Colaborar en la realización de pruebas de frenado
- Colocar y retirar las señales de cola de los trenes, suministradas por la empresa ferroviaria, recogidoselas o entregándoselas al maquinista
- Reconocer visualmente el tren o conjunto de vehículos
- Colocar y retirar calces antideriva, suministrados por la empresa ferroviaria u otros clientes demandantes del servicio
- Apretar y aflojar los frenos de estacionamiento.

- **Operaciones de conducción:**

Las que comprenden fundamentalmente el desplazamiento de vehículos, con la locomotora en los servicios asociados a las maniobras.

- **Operaciones integradas:**

Las que comprenden conjuntamente operaciones de tierra, tanto sobre el tren como en la infraestructura, y de conducción, en la ejecución de maniobras.

ESQUEMA DE SERVICIOS OFERTADOS				
Categoría	Tipo	Servicio	Operaciones básicas	
Maniobras	General	Sin formación o descomposición	Tierra	
		Con formación o descomposición		Con vinculación a tren de salida o llegada
				Sin vinculación a tren de salida o llegada
		De suministro o Retirada de material a puntos de carga/Instalación intermodal TECO		Conducción
		De suministro o Retirada de material a puntos de provisionamiento de combustible		
	Específico	De suministro o Retirada de material a otras instalaciones de servicio del Puerto de Bilbao.	Integral	
		Bajo petición específica		



Operaciones sobre el tren	General	Recepción o expedición de Maquina aislada / maniobra		Tierra
		Recepción	Hasta 550 metros de longitud	
			Mas de 550 metros de longitud	
		Expedición	Hasta 550 metros de longitud	
Mas de 550 metros de longitud				

Maniobras generales: son aquellos servicios cuyas características de prestación son comunes en todas las instalaciones en las que se realiza el servicio y se describen a continuación:

Maniobras generales sin formación o descomposición	<p>Consiste en la realización de un único movimiento de posicionamiento del material de transporte desde una vía de servicio a otra vía de servicio o a la vía de expedición; o de su operación inversa desde la vía de recepción a una vía de servicio o entre vías de servicio, cuando no exista formación o descomposición del material que se maniobra.</p> <p>Los precios de este servicio varían en función de las operaciones básicas solicitadas (tierra, conducción o integradas).</p>
Maniobras generales con formación o descomposición	<p>Consiste en la realización de varios de los movimientos asociados a una maniobra de formación o descomposición de material, para la formación o descomposición de un tren o lote de material.</p> <p>Esta maniobra de formación o descomposición podrá estar:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Con vinculación a tren de salida o llegada. b) Sin vinculación a tren de salida o llegada. <p>Los precios de este servicio varían en función de las operaciones básicas solicitadas (tierra, conducción o integradas).</p>
Maniobras generales de suministro o retirada de material a puntos de carga/Instalación intermodal TECO estación de Bilbao Mercancías	<p>Consiste en el desplazamiento de un conjunto de vagones de un tren de llegada desde las vías de recepción o de servicio de la estación de Bilbao Mercancías de Adif hasta las vías de servicio del punto de carga para mercancía sujetas a canon modalidad E o de la instalación intermodal de esa misma terminal TECO Adif (suministro) o su operación inversa desde ese mismo punto de carga para la mercancía o instalación intermodal (retirada) a la de expedición o de servicio.</p> <p>Los precios de este servicio varían en función de las operaciones básicas solicitadas (tierra, conducción o integradas).</p>



<p>Maniobras suministro o Retirada de material de tracción a puntos de aprovisionamiento de combustible</p>	<p>Consiste en el desplazamiento del material de tracción hasta la instalación de servicio de aprovisionamiento de combustible ubicada en el interior de la terminal de Adif (suministro) o su operación inversa desde la de aprovisionamiento de combustible (retirada).</p> <p>Los precios de este servicio varían en función de las operaciones básicas solicitadas (tierra, conducción o integradas).</p>
<p>Maniobras específicas: son aquellos servicios cuyas características de prestación son exclusivas de las instalaciones en las que se realiza el servicio o responden a una petición concreta del cliente y se describen a continuación:</p>	
<p>Maniobra específicas de suministro o retirada de material a las instalaciones de servicio del Puerto de Bilbao.</p>	<p>Consiste en el suministro de un conjunto de vehículos desde las vías de circulación o de servicio de la estación de Bilbao Mercancías a las instalaciones ferroviarias del Puerto de Bilbao; o su operación inversa de retirada desde esa misma instalación.</p> <p>Los precios de este servicio varían en función de las operaciones básicas solicitadas (tierra, conducción o integradas) y de las características de la instalación sobre la que se presta el servicio.</p> <p>Se contempla dentro de la estructura de este servicio, la posibilidad de que exista un tratamiento especial de las operaciones de suministro y retirada de material (Operaciones Coordinadas).</p> <p>La operación se considerará coordinada, a efectos de facturación y precios a aplicar, cuando haya sido solicitada y coordinada por el Cliente y siempre y cuando el tiempo de espera en esa instalación, entre el suministro de una composición de material y su retirada sea igual o inferior a 30 minutos.</p> <p>Si el tiempo de espera fuera mayor, el Cliente no podrá beneficiarse de los efectos económicos que conlleva la coordinación aun cuando en el movimiento de retorno se regrese con el material solicitado.</p>



<p>Maniobra específicas bajo previa petición del cliente</p>	<p>Consiste en los desplazamientos necesarios para clasificar, agregar o segregarse vehículos, que no están vinculados con un tren de salida o llegada y cuyos trabajos impliquen alguna de las siguientes circunstancias:</p> <p>a) Trabajos específicos dentro de la terminal de Adif por un tiempo previsto igual o superior a 2 horas.</p> <p>b) Desplazamiento a las instalación de servicio del Puerto de Bilbao para realizar, en ese punto, las maniobras de clasificación, agregación o segregación.</p> <p>Este servicio se presta bajo previa petición del cliente y aceptación expresa del presupuesto elaborado.</p> <p>Cuando no se den estas circunstancias, los servicios solicitados se facturarán como Maniobra con formación o descomposición sin vinculación a tren de salida o llegada.</p> <p>Los precios de este servicio varían en función de las operaciones básicas solicitadas (tierra, conducción o integradas) y del tiempo previsto en la ejecución de los trabajos solicitados por el cliente.</p>
<p>Operaciones sobre el tren: son todos los servicios relacionados con las operaciones sobre el tren tienen carácter general. Los servicios que se ofertan son los siguientes:</p>	
<p>Recepción o expedición de una máquina aislada / maniobra</p>	<p>Consiste en la realización de una o varias de las operaciones de tierra necesarias que permitan el aseguramiento de la máquina aislada/maniobra en las vías destinadas a su estacionamiento, el desenganche de la locomotora de la composición, cuando proceda y su posterior apartado; o la operación inversa que permita el encabezamiento de la locomotora a la composición de una maniobra, cuando proceda, su enganche y la ejecución de las acciones previas a la expedición de la composición.</p>
<p>Recepción de tren.</p>	<p>Consiste en la realización de una o varias de las operaciones de tierra necesarias que permitan el aseguramiento de un tren en las vías destinadas a su estacionamiento, el desenganche de la locomotora de la composición y su posterior apartado.</p> <p>Los precios de este servicio varían en función de la longitud del tren que se recibe.</p>
<p>Expedición de tren</p>	<p>Consiste en la realización de una o varias de las operaciones de tierra necesarias que permitan el encabezamiento de la locomotora titular a la composición de un tren, su enganche y la ejecución de las acciones previas a su expedición.</p> <p>Los precios de este servicio varían en función de la longitud del tren que se expide.</p>

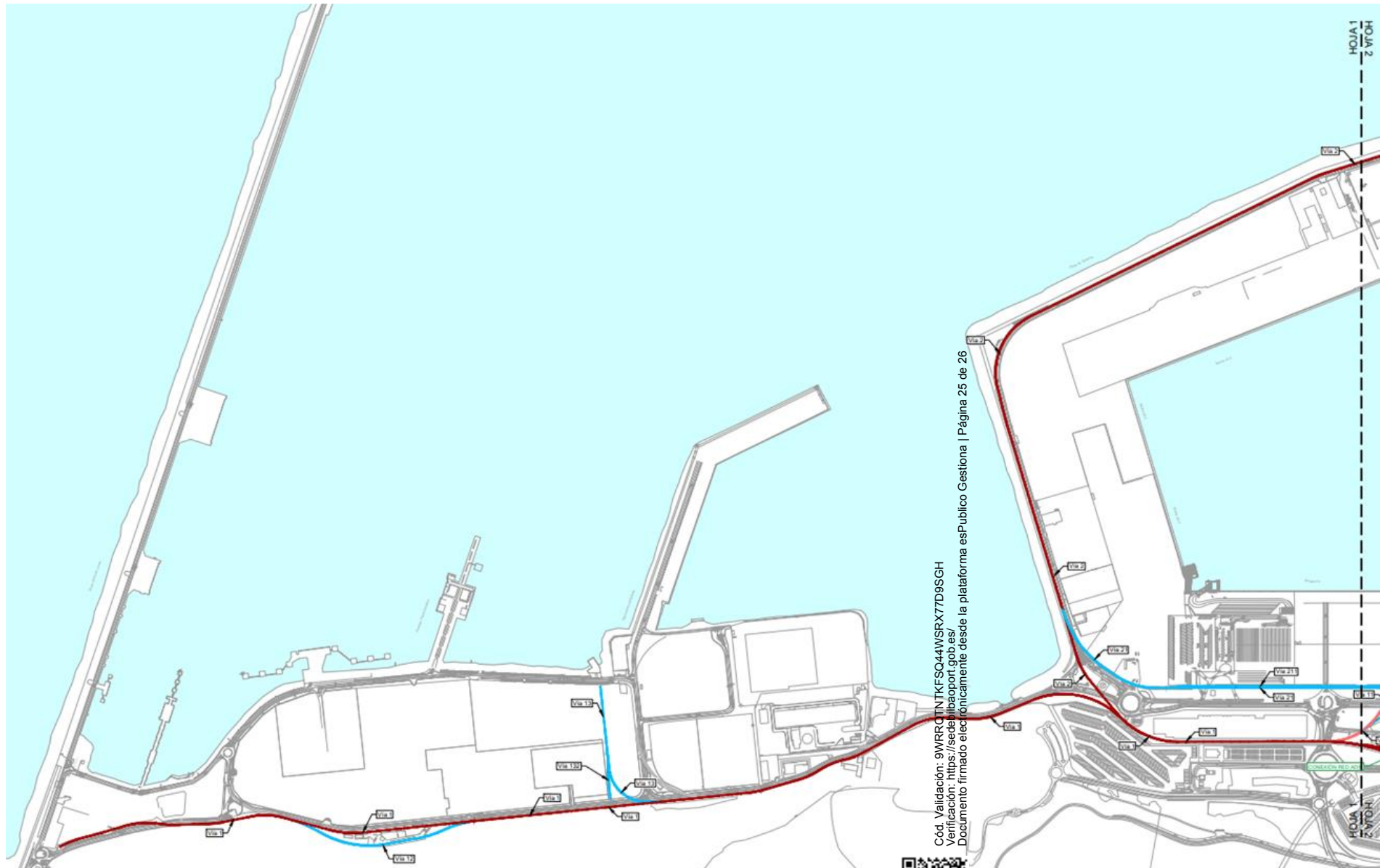


5. RÉGIMEN ECONÓMICO

Las tarifas máximas por la prestación del servicio comercial de maniobras y cualquier otro relacionado con las operaciones del tren se pueden consultar en www.sibport.es

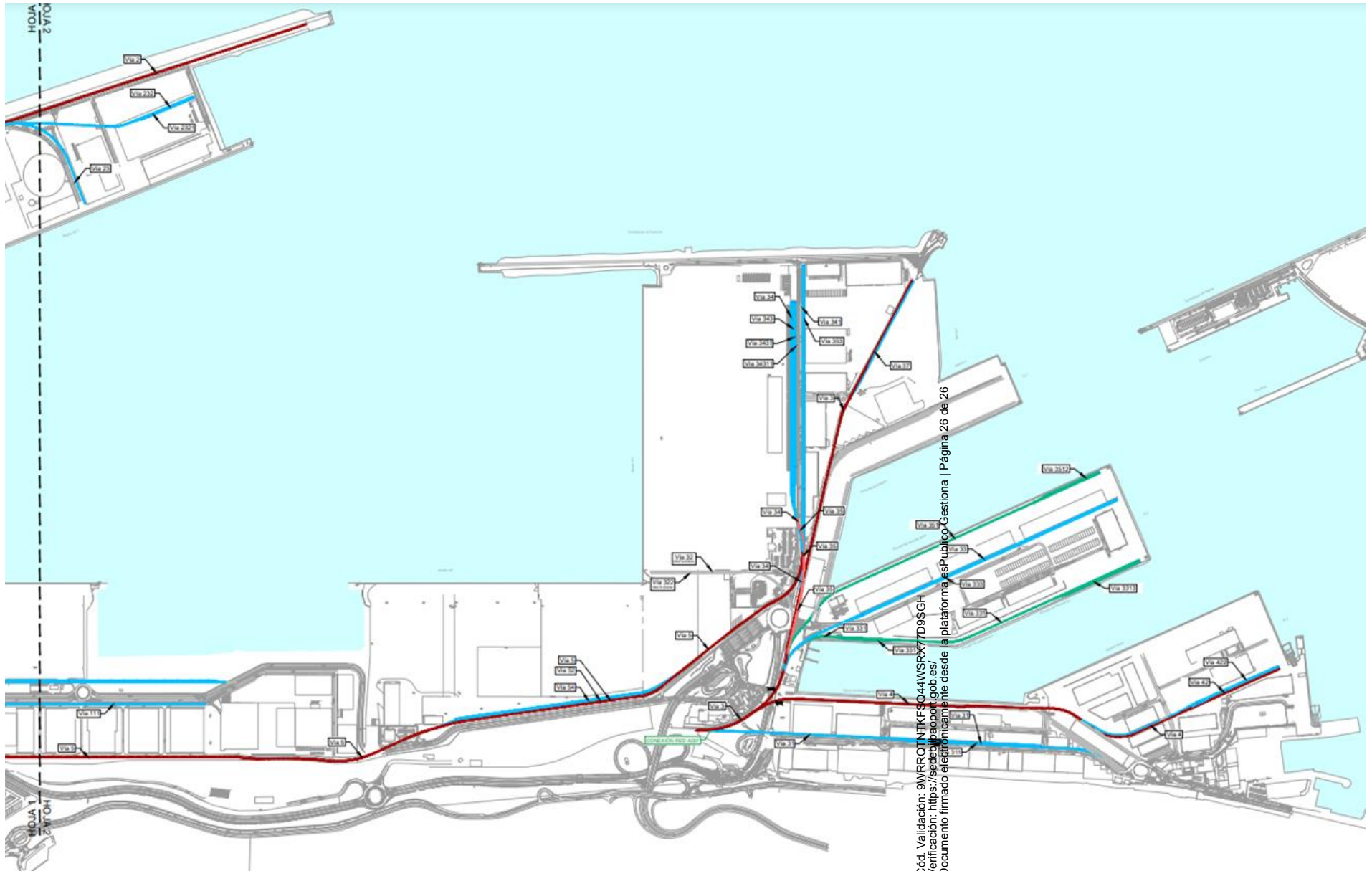


ANEXO: ESQUEMA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE BILBAO



Cód. Validación: 9WPR0TNTKFS04MWSRX77D9SGH
Verificación: <https://sede.bilbaoport.gob.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 25 de 26





Cód. Validación: 9WPRQNTKFS04WSPX77D9SSGH
Verificación: <https://seidh.bilbao.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 26 de 26

