

CONSIGNA	AO/CO
	Nº 9/19
	Miranda de Ebro, 20 de diciembre de 2019
CONEXIÓN FERROVIARIA EN RED DE ANCHO MÉTRICO CON EL PUERTO DE SANTANDER	

Organismo: Subdirección de Operaciones RC Norte
Subdirección de Circulación Norte
Autoridad Portuaria de Santander

Objeto: Relación entre la estación de Maliaño La Vidriera y el Puerto de Santander

APLICACIÓN

Fecha: Desde el 1 de diciembre 2019

Documentos conexos: Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF)
Consigna A correspondiente al enclavamiento de Maliaño La Vidriera
Consigna para la regulación de las operaciones en la RFIG administrada por la Autoridad Portuaria de Santander

Documentos anulados: Consigna Serie AO/CO Nº 1/18 de la RAM (18-06-2018) y sus Anejos

Ámbito:

Línea 774 Maliaño La Vidriera-Puerto de Raos

Estación: Maliaño La Vidriera

Complejo: Ferroportuario del Puerto de Santander

0. PREÁMBULO

La presente Consigna (AO/CO) se realiza en orden a las exigencias legales y reglamentarias indicadas en el actual contexto normativo del sector ferroviario para la conexión de la RFIG administrada por ADIF con la RFIG administrada por la Autoridad Portuaria de Santander, en lo sucesivo APS, y tiene por objeto establecer las normas de circulación, así como las relaciones básicas de coordinación entre la estación de Maliaño La Vidriera y la APS, en virtud del convenio de conexión establecido al efecto.

1. INSTALACIONES

El Puerto de Santander está conectado con la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) administrada por ADIF en la estación de Maliaño La Vidriera a través de la siguiente línea de conexión:

1.1. LÍNEA DE CONEXIÓN

- a) *Punto de origen de la línea:* Señal E3 de la estación de Maliaño La Vidriera (P.K. 1+300) de la línea 774 Maliaño La Vidriera- Puerto de Raos.
- b) *Punto de final de la línea:* PK 2+707 de la Línea 774 Maliaño La Vidriera- Puerto de Raos, (bajo el puente de la autovía S10).

En virtud del convenio de conexión establecido al efecto, e identificados expresamente en el esquema que acompaña a esta Consigna, se establecen los siguientes puntos de conexión:

1.2. Punto de conexión física

El punto de conexión física que delimita la titularidad de las infraestructuras de la RFIG administradas por ADIF y por la APS en la línea de conexión es:

- P.K. 2+707 de la línea 774 Maliaño La Vidriera- Puerto de Raos (bajo el puente de la autovía S-10).

Este punto queda delimitado por la existencia de los siguientes cartelones.



(Figura 1)

1.3. Punto de conexión funcional

El punto de conexión funcional que delimita el ámbito de actuación de cada Responsable de Circulación en la línea de conexión es:

- P.K. 2+707 de la línea 774 Maliaño La Vidriera- Puerto de Raos (bajo el puente de la autovía S-10).

Este punto queda delimitado por la existencia de los cartelones:



(Figura 2)

Colocados a la altura de los cartelones de la Figura 1.



(Figura 3)

2. CIRCULACIÓN

2.1. CONDICIONES GENERALES

2.1.1. Coordinación de la circulación.

1. La circulación segura de los trenes y maniobras requiere la actuación coordinada entre el personal de las Empresas Ferroviarias (EF) y de los Administradores de Infraestructura (AI) afectados. Esta actuación coordinada está basada en:

- a) La identificación precisa de los trenes y maniobras en circulación y el conocimiento de sus horarios, paradas y velocidades.
- b) La información de las circunstancias particulares de cada tren, que las EF han de facilitar a los AI.
- c) El conocimiento y comunicación, por parte de los AI, a las EF de las anomalías que puedan presentar las instalaciones de seguridad.

2. La EF garantizará que se han realizado las comprobaciones necesarias al tren o maniobra antes de su puesta en circulación.

2.1.2. Gestión de la circulación.

La adecuada gestión del tráfico ferroviario requiere que los Responsables de Circulación se mantengan permanentemente informados entre sí y deberán comunicarse cualquier falta de capacidad o anomalía en la línea de conexión.

El Responsable de Circulación de Adif seguirá las instrucciones establecidas por el PM y le comunicará cualquier falta de capacidad o anomalía.

2.1.3. Información a los Maquinistas:

En la situación descrita en el apartado 3.2.2 los Responsables de Circulación notificarán al maquinista las prescripciones de circulación que sean necesarias: por infraestructura, material, etc.

A los maquinistas de todas las maniobras se les notificará lo siguiente:

"Maniobra _____ circula con las siguientes prescripciones _____".

2.2. CONDICIONES DE CIRCULACIÓN POR LA LÍNEA DE CONEXIÓN.

Las circulaciones por la línea de conexión se realizarán siempre bajo las condiciones de marcha especial, con marcha de maniobras.

Para la adecuada gestión de las circulaciones, estas deberán tener asignado un número par y otro impar que las identifique según el sentido de circulación.

Los trenes o maniobras que se dirijan hacia la estación de Maliaño La Vidriera circularán en condiciones de cumplir lo que ordene la señal E3. Si esta permite el paso, el Maquinista circulará con marcha de maniobras hasta el punto de estacionamiento. Si la señal ordena parada se pondrá inmediatamente en contacto con el Responsable de Circulación de ADIF y no efectuará movimiento alguno hasta recibir las indicaciones que procedan.

Los trenes o maniobras que se dirijan al Puerto de Santander **NO** efectuarán parada ante el **CARTELÓN de LÍMITE FUNCIONAL** (Figura 2) que delimita el cantón de bloqueo de la línea de conexión. Avanzarán en marcha de maniobras hasta encontrarse con la señal que protege la primera intersección especial y la puerta correspondiente, deteniendo completamente la composición. El maquinista se pondrá en contacto con el Responsable de Circulación del Puerto de Santander solicitando la apertura de la puerta. El Responsable de Circulación del Puerto de Santander procederá a proteger la intersección especial y abrir la puerta, accionándose la señal correspondiente. A partir de dicho momento se atenderá a lo que ordene la señal.

A efectos de composición y frenado, la masa, longitud, velocidad máxima y porcentaje de frenado de las circulaciones serán definidas por los AI para cada línea de conexión que administren y en función de sus características específicas, cumpliendo los valores indicados a continuación:

2.2.1. Trenes de mercancías

Los valores máximos de la masa, longitud y velocidad de los trenes de mercancías se determinarán para las distintas redes, en función del tipo de composición y de su régimen de frenado, según lo indicado en el artículo 1.5.1.20 del RCF.

Cuando los AI no tengan definida la velocidad máxima por la línea de conexión, los trenes circularán siempre bajo las condiciones de marcha especial, con marcha de maniobras.

2.2.2. Maniobras

Cuando las circulaciones se realicen como maniobra, a efectos de composición y frenado se formarán como tren TIPO 50 y llevarán las señales de cola previstas para los trenes según determina el artículo 2.1.7.2 del RCF.

Los movimientos de maniobras se realizarán tirando con el vehículo motor en cabeza cumplimentando las condiciones de marcha especial, con marcha de maniobras. Excepcionalmente, cuando no sea posible el envío de la circulación tirando, se podrá efectuar el movimiento empujando, siendo en este caso preceptivo que se efectúe la maniobra acompañada por personal debidamente habilitado, situado en cabeza y en comunicación permanente con el Maquinista.

3. BLOQUEOS

3.1. CARACTERÍSTICAS

La línea de conexión entre la estación de ADIF y el Puerto de Santander, para la circulación segura de trenes o maniobras, requiere establecer una relación de dependencia entre ambas que permita expedir circulaciones de una a otra en condiciones seguras.

La relación se establece a través de acuerdos bilaterales entre los Responsables de Circulación de ADIF y de la APS para concertar la circulación de trenes y maniobras entre ambos, como se describe en el punto 3.2.2.

3.2. ACTUACIÓN DEL PERSONAL

3.2.1. Funciones y responsabilidades

Corresponde a los AI llevar a cabo la dirección y la gestión del tráfico ferroviario en aquellas dependencias en las que se desarrollen procesos de circulación de trenes o maniobras.

Con carácter general, la circulación de trenes o maniobras en la línea de conexión será concertada entre Responsables de Circulación de ADIF y de la APS. En este caso, la gestión del tráfico ferroviario requiere, para la coordinación de la circulación, que los Responsables de Circulación de las dos entidades se mantengan previamente informados entre sí, o a través del PM de ADIF, de la situación de los trenes y maniobras.

Los Responsables de Circulación de ADIF y APS dispondrán de las habilitaciones que correspondan conforme a lo previsto en el punto 6. Personal Interviniente y a lo que se contemple en el Sistema de Gestión de Seguridad (SGS) del respectivo AI. Concretamente, en el ámbito del Puerto de Santander, el Responsable de Circulación deberá estar en posesión de una autorización en vigor de Responsable de Circulación de Puerto otorgada por la APS.

3.2.2. Maniobras concertados entre Responsables de Circulación (ADIF y APS)

Los Responsables de Circulación de ADIF y de la APS se mantendrán previamente informados entre sí, o a través del PM de ADIF, de la situación de los trenes y maniobras, comunicándose cualquier falta de capacidad o anomalía que pueda afectar a su circulación o recepción.

La circulación en la línea de conexión se realizará como maniobra, acompañada en su recorrido y quedará garantizada mediante el intercambio de telefonemas de tal forma que queden asegurados los movimientos desde/hacia el Puerto de Santander hasta/desde la estación de Maliaño La Vidriera.

Para la adecuada gestión de las circulaciones, el Responsable de Circulación afectado por la expedición de maniobra se asegurará de que el trayecto que se encuentra a su cargo está libre de trenes. Una vez hecha esta comprobación, si nada lo impide, cursará a su colateral el siguiente telefonema 1 para cada una de las circulaciones a expedir:

1	«¿Puedo expedir maniobra _____ a las _____?»
---	--

El Responsable de Circulación que reciba el telefonema anterior, contestará con uno de los telefonemas siguientes (2) o (3):

2	«Expida maniobra_____»
----------	-------------------------------

3	«Detenga maniobra_____.»
----------	---------------------------------

Cuando el Responsable de Circulación de una estación haya denegado la vía para la maniobra, y tan pronto cambien las circunstancias que motivaron la decisión, avisará verbalmente a su corresponsal, diciendo: "Ya puede pedir vía"

A partir de este momento y una vez cursados de nuevo los telefonemas 1 y 2, los Responsables de Circulación inscribirán en la columna de trenes en marcha de sus respectivos libros de bloqueo la palabra " Maniobra_____".

Si una vez cursados los telefonemas de solicitud y de autorización para el envío de una circulación, no pudiera ser expedido, el Responsable de Circulación que la hubiera solicitado cursará al colateral el siguiente telefonema 4:

4	«Anulo petición de vía para maniobra_____.»
----------	--

A partir de este momento, los Responsables de Circulación inscribirán la letra "L" en la columna de trenes en marcha de sus respectivos libros de bloqueo.

Cuando desaparezcan las causas que motivaron la transmisión del telefonema anterior, el Responsable de Circulación lo comunicará verbalmente a su colateral para que le vuelva a solicitar la expedición de la circulación cursando el telefonema 1, iniciando de nuevo el proceso.

Una vez que la maniobra ha llegado completa y quedado libre el cantón de bloqueo, el Responsable de Circulación cursará a su colateral el siguiente telefonema 5:

5	«Llegó maniobra_____.»
----------	-------------------------------

El Responsable de Circulación de ADIF se podrá auxiliar del personal de la maniobra para solicitar confirmación de que ésta ha llegado completa, antes de cursar el telefonema anterior.

4. OPERACIONES DE MANIOBRAS

La gestión y la coordinación de las maniobras interiores del Puerto de Santander o de la estación de ADIF que afecten a la línea de conexión se regularán según lo dispuesto en el Capítulo 5 del Libro 3 del RCF y en esta Consigna.

La gestión y la coordinación de las maniobras en vías del Puerto de Santander no integradas en la línea de conexión se regularán según lo dispuesto en el Capítulo 5 del Libro 3 del RCF y en la Consigna que a tal efecto establezca la APS.

5. PRESCRIPCIONES GENERALES PARA LOS TRABAJOS

Para los trabajos en la línea de conexión será de aplicación el RCF y, en particular, para su planificación y desarrollo, se estará a lo dispuesto en el Capítulo 3 del Libro 3 del RCF.

El inicio de los trabajos requiere la autorización previa del PM, así como que los mismos estén debidamente autorizados mediante el Acta de Trabajos correspondiente, salvo en los casos de incidencia, anormalidad o imprevistos urgentes.

En estos casos de incidencia, anormalidad o imprevistos urgentes, en los que no sea posible la regulación de los trabajos de acuerdo a lo dispuesto en el Capítulo 3 del Libro 3 del RCF, cada una de las redes ferroviarias (ADIF o APS) podrá poner en circulación trenes de trabajos o vagonetas para reparar la vía y sus instalaciones y distribuir o recoger materiales en uno o varios puntos del trayecto que gestione, a condición de que no invadan el punto de conexión funcional. Por lo tanto, en estos casos, los trenes de trabajos o vagonetas sólo podrán ir hasta el límite que marca el punto de conexión funcional de esta Consigna, teniendo que regresar desde allí a la dependencia de origen.

Antes de expedir el tren de trabajos o vagoneta, se señalará el tiempo concedido para que permanezca en la línea de conexión, y punto de conexión funcional hasta el que está permitida la circulación, teniendo en cuenta las necesidades de circulación de los demás trenes en cualquiera de los dos sentidos, y se dará a conocer por escrito al Encargado de los trabajos o Piloto de Seguridad habilitado para concertar trabajos y al Maquinista.

6. PERSONAL INTERVINIENTE

El personal que intervenga en las operaciones descritas en la Consigna deberá disponer de los títulos y habilitaciones que, para cada AI, contemple la legislación y el marco normativo vigente y el Convenio de Conexión para la actividad que realicen. Así mismo, deberá disponer de la información que le afecte de esta Consigna y ser conocedor de la misma.

6.1. RESPONSABLE DE CIRCULACIÓN DE ADIF

Las funciones del Responsable de Circulación de ADIF serán las relativas a la gestión y control, incluida la regulación, de la circulación ferroviaria sobre las infraestructuras de la RFIG administrada por ADIF, incluyendo la línea de conexión hasta el punto de conexión funcional.

Todas las referencias al Responsable de Circulación de ADIF, se entenderán al Responsable de Circulación de CTC en el caso de que la estación se encuentre en Mando Central.

6.2. RESPONSABLE DE CIRCULACIÓN DEL PUERTO DE SANTANDER

Las funciones del Responsable de Circulación del Puerto de Santander serán las relativas a la gestión y control, incluida la regulación, de la circulación ferroviaria sobre las infraestructuras de la RFIG administrada por la APS, incluyendo la línea de conexión hasta el punto de conexión funcional.

6.3. MAQUINISTA / AGENTE DE CONDUCCIÓN

Bajo las instrucciones del Responsable de Circulación y, en su caso, del personal que acompaña el tren o maniobra, realiza las operaciones de conducción de vehículos ferroviarios en operaciones asociadas a la de entrada y salida de material rodante del Puerto de Santander.

6.4. EL AUXILIAR DE CIRCULACIÓN/AUXILIAR DE OPERACIONES DE TREN CON ALCANCE DE MANIOBRAS.

Bajo las órdenes directas del Responsable de Circulación de ADIF y/o del Puerto de Santander, acompañando la maniobra, ejecuta todas las operaciones relacionadas con los movimientos en la conexión ferroviaria entre ambas redes.

6.5. ENCARGADO DE LOS TRABAJOS O PILOTO DE SEGURIDAD HABILITADO PARA CONCERTAR TRABAJOS.

Personal con la debida habilitación que le faculta, según corresponda, para intervenir en los Sistemas de trabajos en intervalo de liberación por tiempo o EVB en la línea de conexión del Puerto de Santander.

7. ACCIDENTES O INCIDENTES EN LA CIRCULACIÓN

En caso de accidente o incidente en la línea de conexión, el Responsable de Circulación que tenga encomendada la gestión del tramo que corresponda según el lugar del accidente tomará la dirección de los trabajos. ADIF y la APS tomarán las medidas oportunas para el restablecimiento del servicio, pudiendo solicitar la cooperación del otro en las operaciones de socorro y la liberación de la vía con los medios disponibles a su alcance.

8. OPERACIONES PREVIAS PARA EL ACCESO A VÍA REGULADA

La circulación de los trenes y maniobras requiere la coordinación entre el personal de ADIF, de la APS y de las EF intervinientes, con el objeto común de garantizar la seguridad en la circulación.

La EF cumplirá lo dispuesto en la Consigna C Nº 46/16 para los trenes con origen en el Puerto de Santander, facilitando los datos del tren para que, tras su comprobación por ADIF, se proceda a su admisión, con las prescripciones que procedan, o a su no admisión, informando de ello a la APS.

La comunicación de tren dispuesto o maniobra para ser expedido la hará el Maquinista o el Auxiliar de Circulación/Auxiliar de Operaciones del tren con alcance de maniobras, en función de las Condiciones de Circulación que se apliquen, de acuerdo con el apartado 3 de la presente Consigna.

9. PROGRAMACION, COORDINACIÓN Y REALIZACIÓN DE OPERACIONES

Para la programación, coordinación y realización de las operaciones necesarias para la circulación de los trenes y maniobras, las comunicaciones se realizarán entre los interlocutores siguientes:

- **Gabinete de Circulación de la estación de Maliaño La Vidriera:**
 - Número de Telf.: 942 209 500 +465 655
 - Número de teléfono interno: 485 655
 - Dirección de correo electrónico: TraficoRAM.MALIANOLAVIDRIERA@adif.es
- **Puesto de Mando. Operador de banda:**
 - Número de Telf exterior: 942 209 574
 - Número de Telf.: interior: 485 084

- **Puesto de Mando. Supervisor:**

- Número de Telf. Exterior: 942 209 562
- Número de Telf. Interior: 485 081
- Dirección de correo electrónico: pm_santander_inspectores@adif.es

- **Centro de Gestión de Tráfico:**

- Número de Telf.: 947 348 114
- Número de Fax: 947 348 169
- Dirección de correo electrónico: gestionmir@adif.es

- **Centro de Coordinación de Servicios (CCS) del Puerto de Santander:**

- Número de Telf: 942 203 618
- Número de Telf emergencias: 942 203 618
- Dirección de correo electrónico: ccs@puertosantander.com

- **Responsable de Circulación del Puerto de Santander:**

- Número de Telf: 942 203 618
- Dirección de correo electrónico: ccs@puertosantander.com

10. PRESCRIPCIONES GENERALES

10.1. GENERALIDADES

El Responsable de Circulación de Adif, si no existe aviso en contra, encaminarán las circulaciones sin ninguna restricción, de acuerdo con el Plan de Transporte y según el apartado 3. Podrá variarse el tráfico regular previsto, previa aceptación por parte de ADIF y de la APS, cuando con la antelación suficiente se transmita dicha intención por un fax o correo electrónico al Centro de Gestión de Tráfico del ámbito territorial de ADIF, quien deberá informar a la APS, así como cualquier otra indicación relacionada con el tráfico regular, alteración del mismo, servicios especiales, incidencias que afecten o puedan afectar al tráfico ferroviario, etc.

Las averías que se produzcan en Instalaciones de Seguridad en la línea de conexión, para su reposición, tendrán el tratamiento regulado en el RCF y demás normativa en vigor editada al efecto.

Asimismo, ADIF y la APS asegurarán el correcto funcionamiento de las instalaciones a su cargo, realizando los procedimientos de mantenimiento correctivo y preventivo incluidos en sus respectivos planes de acción.

La APS podrá regular la circulación ferroviaria en su recinto mediante una Consigna interna que no afectará o condicionará la aplicación de la presente Consigna.

El horario de servicio y las Consignas en vigor en el Puerto de Santander serán publicados en la Información sobre la Red de la APS.

10.2. COMUNICACIONES

Todos los telefonemas y notas recogidos en esta Consigna, se inscribirán en el Libro de Bloqueo. A tal efecto, los Responsables de Circulación dispondrán de un Libro de Bloqueo específico y debidamente identificado, para las relaciones de coordinación de la circulación.

La comunicación con el personal de los trenes y maniobras, se realizará preferentemente, por radiotelefonía a través del canal 73 con el Responsable de Circulación de ADIF, y con el canal asignado por la APS con el Responsable de Circulación de esta.

Cuando no se pueda utilizar esta, se podrá hacer uso de telefonía móvil u otro medio de comunicación disponible. Se seguirá el procedimiento establecido por la normativa reglamentaria para la dotación de equipos de grabación en estos Gabinetes de Circulación.

La apertura y cierre de las puertas de acceso, así como de la protección en caso de anomalía o necesidades de explotación de las intersecciones especiales existentes dentro del Puerto de Santander será realizada por la APS.

Cuando la estación se encuentre en mando Central, el Responsable de Circulación de la estación, informará al Responsable de Circulación de la APS de este hecho, para que la coordinación se realice con el Responsable de Circulación del CTC. Asimismo esta información se realizará cuando la estación se encuentre en mando local.

El contenido que le afecte de esta Consigna deberá ser conocido tanto por el personal afectado de ADIF, APS y de las EF., debiendo garantizarse por los mismos el cumplimiento de la citada Consigna, por medio de las acciones de formación, supervisión y asesoramiento que fueran necesarios.

Lo que se pone en conocimiento del personal interesado a los efectos reglamentarios consiguientes.

**EL SUBDIRECTOR DE
OPERACIONES RC NORTE**

**EL SUBDIRECTOR DE
CIRCULACIÓN NORTE**

LA DIRECTORA DE LA APS

ALFONSO DÍEZ PÉREZ

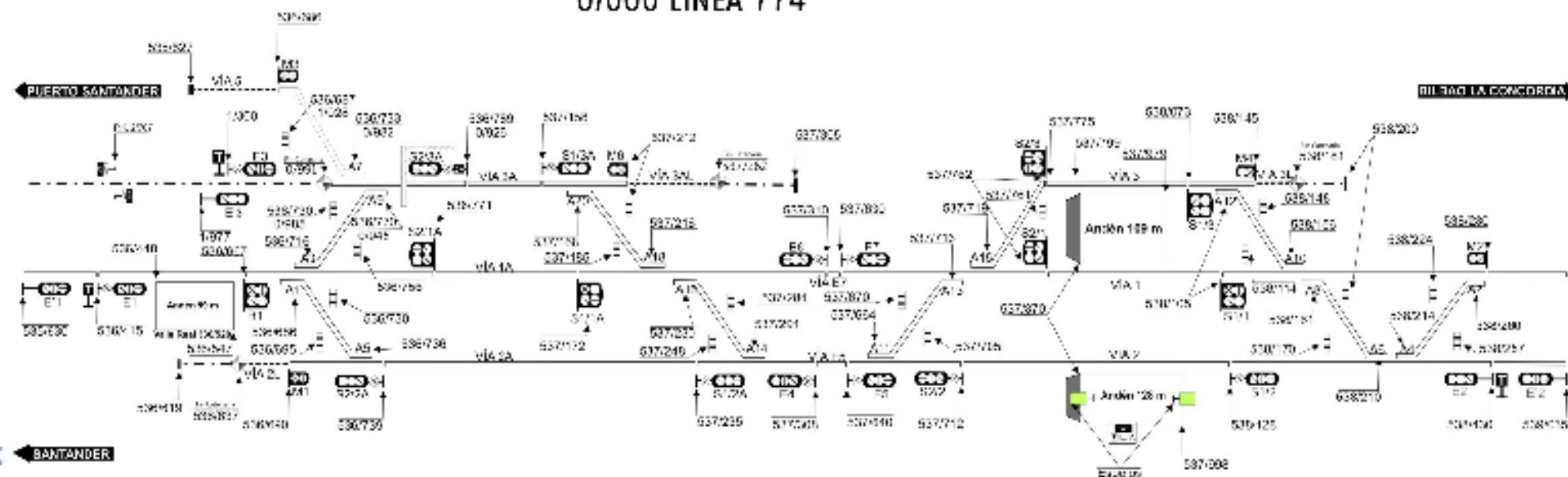
AMADOR GIL MARTÍN

CRISTINA LÓPEZ ARIAS

11. ESQUEMAS

MALIAÑO LA VIDRIERA

537/886 LÍNEA 780
0/000 LÍNEA 774



CARACTERÍSTICAS DE LAS VÍAS DE MALIAÑO LA VIDRIERA				
VÍA Nº	METROS	CIRCULO	CATENARIA	OBSERVACIONES
1	500	SI	SI	
1A	410	SI	SI	
2	420	SI	SI	
2A	500	SI	SI	
3	45	Nº	SI *	Parcial 30m con catenaria
3A	510	SI	SI	
3B	380	SI	SI *	
3C	30	Nº	SI *	Parcial 30m con catenaria
3D	81	Nº	SI *	Parcial 30m con catenaria
4	50	Nº	SI	
5	380	SI	SI	
6	500	SI	SI	

INFORMACIÓN	
---	Vía de vía única con catenaria
---	Vía de vía doble con catenaria

	ADIF ANCHO CONVENCIONAL		3 HILOS
	ADIF RAM		4 HILOS

