

**CONSIGNA****AO / CO****Nº 5/18**

Miranda de Ebro, 01 de junio de 2018

**CONEXIÓN FERROVIARIA EN LA RED CONVENCIONAL CON  
EL PUERTO DE SANTANDER****Organismo:** Subdirección de Operaciones RC Norte  
Autoridad Portuaria de Santander**Objeto:** Relación entre la estación de Muriedas y el Puerto de Santander**APLICACIÓN****Fecha:** Desde el 20 de julio de.2018**Documentos conexos:** Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF)  
Consigna A correspondiente al enclavamiento de Muriedas  
Consigna para la regulación de las operaciones en la RFIG administrada por la Autoridad Portuaria de Santander**Documentos anulados:** Consigna Serie CO Nº 621 de la SON (15-03-2013) y sus Anejos**Ámbitos:****Estación de:** Muriedas**Complejo:** Ferro portuario 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 Muriedas y la APS, en virtud del Convenio de Conexión establecido al efecto.

**1. INSTALACIONES**

El Puerto de Santander está conectado con la RFIG administrada por ADIF Ancho Convencional a través de la siguiente línea de conexión:

### 1.1.- LÍNEA DE CONEXIÓN

a) *Punto de origen de la línea:* Señal M4 ubicada en el P.K. 509+784.

b) *Punto de final de la línea:* A 1200 m de la señal M4 (bajo el puente de la autovía S-10).

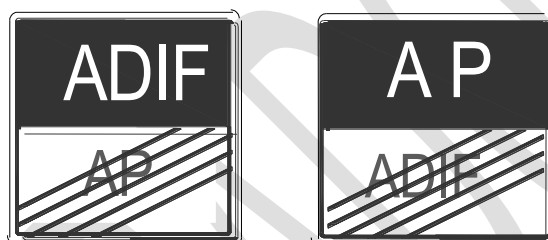
En virtud del Convenio de Conexión establecido al efecto, e identificados expresamente en el esquema que acompaña a esta Consigna, se establecen los siguientes puntos de conexión:

### 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:

- A 1200 m de la señal M4 (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 se sitúa:

A 1200 m de la señal M4 (bajo el puente de la autovía S-10).

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



Figura 2

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

**A 1.200 METROS EMPIEZA  
LÍMITE FUNCIONAL  
AUTORIDAD  
PORTUARIA**

Figura 3

Colocado a la altura de la señal M4.

## 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, siguiendo las instrucciones establecidas por el Puesto de Mando (PM). Además, deberán comunicarse entre sí, o al PM, cualquier falta de capacidad o anomalía en la línea de conexión.

#### 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 todos los trenes y maniobras se les notificará lo siguiente:

***“Maniobra/tren nº \_\_\_\_\_ 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, éstas 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 Muriedas circularán en condiciones de cumplir lo que ordene la señal M4. Si ésta 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 o tramo de línea 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 establece en el punto 3.2.2.

El Bloqueo Telefónico (BT), se aplica como bloqueo nominal de la línea.

### 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, el Responsable de Circulación deberá estar posesión de una autorización en vigor de Responsable de Circulación de Puerto otorgada por la APS.

#### 3.2.2. Maniobras o Trenes 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 tren o maniobra 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 Muriedas.

Para la adecuada gestión de las circulaciones, el Responsable de Circulación afectado por la expedición de un tren o 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 L4.5 para cada una de las circulaciones a expedir:

|     |                                                        |
|-----|--------------------------------------------------------|
| BT1 | « <i>¿Puedo expedir maniobra _____ a las _____ ?</i> » |
|-----|--------------------------------------------------------|

El Responsable de Circulación que reciba el telefonema anterior, contestará con uno de los telefonemas siguientes BT2 o BT3:

|     |                                  |
|-----|----------------------------------|
| BT2 | « <i>Expida maniobra _____</i> » |
|-----|----------------------------------|

|            |                                  |
|------------|----------------------------------|
| <b>BT3</b> | <b>«Detenga maniobra _____.»</b> |
|------------|----------------------------------|

Cuando el Responsable de Circulación de una estación haya denegado la vía para un tren, 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 BT1 y BT2, los Responsables de Circulación inscribirán en la columna de trenes en marcha de sus respectivos libros de bloqueo la palabra "Tren/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 BT5:

|            |                                                     |
|------------|-----------------------------------------------------|
| <b>BT5</b> | <b>«Anulo petición de vía para maniobra _____.»</b> |
|------------|-----------------------------------------------------|

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 BT1, iniciando de nuevo el proceso.

Una vez que el tren o maniobra ha llegado completo y quedado libre el cantón de bloqueo, el Responsable de Circulación cursará a su colateral el siguiente telefonema BT4:

|            |                                |
|------------|--------------------------------|
| <b>BT4</b> | <b>«Llegó maniobra _____.»</b> |
|------------|--------------------------------|

#### 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 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, trayecto 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/s línea/s de conexión hasta el punto de conexión funcional.

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

### **6.2. RESPONSABLE DE CIRCULACIÓN DEL PUERTO**

Las funciones del Responsable de Circulación del Puerto 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 cuando sea necesario al tren o maniobra, ejecuta todas las operaciones relacionadas con los movimientos de los trenes 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/s línea/s de conexión del Puerto de Santander.

## **7. ACCIDENTES O INCIDENTES EN LA CIRCULACIÓN**

En caso de accidente o incidente en una 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 para los trenes con origen en el puerto, facilitando la Documentación de Admisión del Tren (DAT) a ADIF e 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, en función de las Condiciones de Circulación que se apliquen, de acuerdo con el apartado IV 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 Muriedas:**
  - Número de Telf.: 942018280
  - Dirección de correo electrónico: ci14221@adif.es
- **Puesto de Mando:**
  - Número de Telf.: 942018215
  - Dirección de correo electrónico: pmandosantander@adif.es
- **Centro de Gestión de Tráfico:**
  - Número de Telf.: 947348114
  - Número de Fax: 947348169
  - Dirección de correo electrónico: gestiónmir@adif.es



- **Centro de Coordinación de Servicios del Puerto de Santander:**

- Número de telf: 942203618
- Número de telf emergencias: 942203618
- Dirección de correo electrónico: [ccs@puertosantander.com](mailto:ccs@puertosantander.com)

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

- Número de telf: 942203618
- Dirección de correo electrónico: [ccs@puertosantander.com](mailto:ccs@puertosantander.com)

## 10. PRESCRIPCIONES GENERALES

### 10.1. GENERALIDADES

Los Responsables de Circulación, 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 de las líneas 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 5 con frecuencia 458,325 Mhz con el Responsable de Circulación de la estación de Muriedas, y mediante sistema DMR en las frecuencias TX: 149.275 RX: 153.875 con equipos programados por la APS con el Responsable de Circulación de ésta.

Cuando no se pueda utilizar ésta, se podrá hacer uso de los teléfonos de las señales, de los del Gabinete de Circulación de la estación de Santander de ADIF y, como último recurso, de la 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 anormalidad o necesidades de explotación de las intersecciones especiales existentes dentro del puerto será realizada por la APS.

\*\*\*\*\*

El contenido que le afecte de esta Consigna deberá ser conocido tanto por el personal afectado de ADIF y APS como el 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.

La presente consigna cuenta con la aprobación de la Dirección de Sistema de Gestión de Seguridad en la Circulación de ADIF y entrará en vigor por Aviso de la G.G.T. XXXXX. Igualmente, cuenta con la aprobación del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Santander, en su sesión de XX de junio de 2018

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

**EL SUBDIRECTOR DE OPERACIONES NORTE**

**LA DIRECTORA DE LA APS**

Fdo.: **ALFONSO DÍEZ PÉREZ**

Fdo.: **CRISTINA LÓPEZ ARIAS**

**EL GERENTE DE ÁREA DE TRÁFICO NORTE**

Fdo.: **AMADOR GIL MÁRTÍN**

## 11. ESQUEMA

