

CONSIGNA

A

Nº 002

C

Nº 002

Valencia, 25 de junio de 2015.

ACCESO Y REGULACIÓN DE LAS OPERACIONES EN LA RED FERROVIARIA INTERIOR DEL PUERTO DE VALENCIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA

(Anula la Consigna serie A/C nº 001/001 de la A.P.V. de fecha 7 de febrero de 2013)

1 OBJETO

En fecha 7 de febrero de 2013 se elaboró la Consigna A/C 001/001 sobre la base del marco reglamentario de aplicación en el contexto del sector ferroviario, para el acceso a la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia, y teniendo por objeto la identificación y descripción de las instalaciones de seguridad existentes, así como el establecer las normas de circulación y las relaciones básicas de coordinación de las instalaciones ferroviarias de la Autoridad Portuaria de Valencia en el Puerto de Valencia.

La mejora de las instalaciones ferroportuarias llevada a cabo en la red interior ferroviaria del Puerto de Valencia desde entonces, ha motivado la revisión y la mejora de la velocidad de circulación ferroviaria en amplios sectores de dicha red, lo que motiva la publicación de la presente consigna que, manteniendo el objeto indicado en la anterior consigna, adecúa la misma para reflejar la modificación en la velocidad de circulación.

Asimismo, recoge la modificación llevada a cabo en la playa de vías del Muelle de Levante actualizando la descripción de dichas instalaciones.

2 DOCUMENTOS RELACIONADOS

- Consigna CO nº1099, de fecha 17 de febrero de 2012, de la Dirección de Operaciones Este de la Gerencia de Gestión de Tráfico correspondiente a la Dirección General de la Infraestructura de Adif, "Acceso al Puerto de Valencia", o aquella que la sustituya.
- Reglamento General de Circulación (RGC).
- Reglamento de Circulación de la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia.

- Procedimiento de Comunicaciones de Incidencias y averías en la red ferroviaria interior portuaria que pueden afectar a la circulación ferroviaria. (*Procedimiento de distribución interna de la Autoridad Portuaria de Valencia*).
- Esquema de Vías. Levantamiento de vía del Puerto de Valencia, correspondiente al Inventario de la Red Ferroviaria del Puerto de Valencia (Capítulo: IOF-V-02-04 o aquel que por actualización le sustituya).
- Directorio Ferroportuario de la APV.
- Descripciones Generales de los Sistemas de Protección de Intersecciones Especiales (*Documentos de distribución interna de la Autoridad Portuaria de Valencia*).
- Procedimiento para realizar los cambios de los accionamientos en la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia. (*Procedimiento de distribución interna de la Autoridad Portuaria de Valencia*).

3 INSTALACIONES

La red ferroviaria interior del Puerto de Valencia se establece físicamente a partir de la conexión física de la infraestructura ferroviaria del Puerto de Valencia con la RFIG administrada por Adif situada en la puerta de acceso ferroviario al Puerto de Valencia (PK 0+806). Esta está protegida por las señales ferroviarias EP10 y EP6 - EP8 a la entrada (estas señales están localizadas en la zona del lado de Adif) y por las señales SP5 - SP7, en la zona Sur y SP9A - SP9B - SP9C, en la zona Norte a la salida (estas señales están en la zona del lado del Puerto de Valencia).

Funcionalmente la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia se localiza a partir de los puntos de conexión funcional que separan la gestión de Adif y del Puerto de Valencia, en lo que respecta a operaciones de gestión de circulación. Estos puntos están a cargo del Responsable de Circulación de Adif, son:

- Zona Sur: la señal SP1.
- Zona Norte: las señales SP9A, SP9B y SP9C.

Por tanto, a partir de estos elementos singulares se puede considerar la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia que permite el acceso de trenes desde la RFIG a los diferentes muelles y terminales del Puerto de Valencia. Es en esta red ferroviaria interior en donde es aplicable la presente Consigna.

Esta red ferroviaria interior del Puerto de Valencia está dividida en dos sectores o zonas diferenciadas (ver el “Esquema de Vías del Puerto de Valencia” referenciado en el capítulo 2. Documentos Relacionados):

- El primer sector (Valencia Puerto Norte) permite el acceso a los muelles Sur, Espigón del Turia, Levante, Norte (Xitá) y Dique del Este. Sólo están electrificadas una mínima parte de sus vías. Existe, en muchos tramos, separación entre las plataformas ferroviarias y la viaria. Se producen a lo largo del recorrido ferroviario, varios puntos de

cruce a nivel (intersecciones especiales¹). En la actualidad, este sector cuenta con las protecciones en la mayoría de dichas intersecciones especiales.

- El segundo sector (Valencia Puerto Sur) permite el acceso de forma directa a la playa de vías del muelle Príncipe Felipe. Las plataformas ferroviaria y viaria se encuentran separadas, produciéndose un solo cruce a nivel en la puerta de acceso al Puerto.

Ambos sectores están unidos por la vía 3, que tiene una longitud total de 1.487,09 metros; se encuentra electrificada únicamente entre el P.K. 1+450 y el P.K. 1+487, coincidiendo este tramo con la cabecera de la playa de vías del muelle Príncipe Felipe. Esta vía cuenta con los desvíos nº: 4, 7, 10, 11 y 51. (Ver el “Esquema de Vías del Puerto de Valencia” referenciado en el capítulo 2. Documentos Relacionados).

3.1 DESCRIPCIÓN DE LAS INSTALACIONES DE SEGURIDAD

Las instalaciones de seguridad de las líneas de conexión del Puerto de Valencia con la RFIG administrada por Adif se encuentran especificadas y reguladas conforme a lo dispuesto por la consigna serie CO nº 1099 emitida al respecto por Adif.

En la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia, el establecimiento de los itinerarios correspondientes para la circulación ferroviaria se efectúa mediante la transmisión de la posición de agujas en los cambios de forma mecánica, actuándose de forma manual por el Auxiliar de Circulación del Puerto de Valencia (Ayudante Ferroviario del Puerto de Valencia); asegurándose, por medio del conocimiento permanente del Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia, de la situación de los trenes, de la autorización dada al personal de conducción y del aviso de llegada de los trenes.

Los sectores de la red ferroviaria del Puerto de Valencia tienen las siguientes vías y características (las denominaciones y usos de las terminales son las existentes en el momento de redacción de la presente consigna):

3.1.1 ZONA VALENCIA PUERTO NORTE

✱ VÍAS GENERALES

En la Zona Valencia Puerto Norte el recorrido de la red ferroviaria viene determinado por las vías generales 1 y 2A. Existen tramos de vía doble y otros de vía única, donde la vía 1 discurre en solitario.

- Vía 1:
 - Longitud total: 5.961,16 m
 - Electrificación: Desde el P.K. 0+535 hasta el P.K. 0+720
 - Desvíos nº: 1, 8,10, 11, 12 13,14,16, 19, 21, 23, 24, 29, 30A, 32 y 38.
- VÍA 2A:

¹ Las intersecciones de caminos o vías de comunicación con líneas férreas dentro de la zona de servicio portuario se consideran **intersecciones especiales** de acuerdo a lo dispuesto en la orden FOM de 2 de agosto de 2001 sobre supresión y protección de pasos a nivel (BOE 9 de agosto de 2001).

- Longitud total: 1.696,37 m
- Electrificación: Desde el inicio hasta el P.K. 0+085
- Desvíos nº: 13 y 23

✿ VÍAS DE RECEPCIÓN

Playa formada por dos vías de apartado, electrificadas, que parten de la vía 1. Permite estacionar trenes con tracción eléctrica, procedentes de exterior del Puerto, de hasta 443 m.

- VÍA 11:
 - Longitud total: 508,45 m
 - Electrificación: Toda
 - Desvíos nº: 9, 11.
- VÍA 12:
 - Longitud total: 614,38 m
 - Electrificación: Toda
 - Desvíos nº: 9 y 12

✿ MUELLE SUR

En este muelle se ubica la Terminal de graneles sólidos "TEMAGRA".

TERMINAL DE GRANELES SÓLIDOS TEMAGRA (dedicada principalmente a cereales y abonos)

Dispone de un haz formado por 2 vías. La principal, vía 21 procede de la vía 1 y se bifurca a la vía 22.

- VÍA 21:
 - Longitud total: 578,98 m
 - Electrificación: No
 - Desvíos nº: 14 y 15
- VÍA 22:
 - Longitud total: 397,65 m
 - Electrificación: No
 - Desvíos nº: 15

Asimismo, dispone de una playa formada por las vías 31 y 32, que cuenta con una vía mango de 25 m al final de ambas, que permite el escape de locomotoras.

- VÍA 31:
 - Longitud total: 595,45 m
 - Electrificación: No
 - Desvíos nº: 16, 17 y 18

- VÍA 32:

- Longitud total: 549,46 m
- Electrificación: No
- Desvíos nº: 17 y 18

Actualmente, estas cuatro vías no están en servicio. Es necesario que las Empresas Ferroviarias realicen un preaviso de solicitud de uso con 15 días de antelación para su puesta en servicio.

Dada la disposición de estas vías, es necesaria, para acceder a las mismas, la realización de maniobras en vía general, motivo por el que la aceptación de la solicitud de uso de estas vías se condicionará a su compatibilidad con las circulaciones programadas a o desde Valencia Puerto Norte.

✿ **ESPIGÓN DEL TURIA**

En este muelle se sitúan varias concesiones administrativas. Desde la vía 1, se generan dos haces formados por las vías 51 y 52 y las vías 61 y 62.

- VÍA 51:

- Longitud total: 618,12 m
- Electrificación: No
- Desvíos nº: 19 y 20

- VÍA 52:

- Longitud total: 416,12 m
- Electrificación: No
- Desvíos nº: 20

- VÍA 61:

- Longitud total: 734,26 m
- Electrificación: No
- Desvíos nº: 21 y 22

- VÍA 62:

- Longitud total: 330,93 m
- Electrificación: No
- Desvíos nº: 22

Actualmente, estas cuatro vías no están en servicio. Es necesario que las Empresas Ferroviarias realicen un preaviso de solicitud de uso con 15 días de antelación para su puesta en servicio.

Dada la disposición de estas vías, es necesaria, para acceder a las mismas, la realización de maniobras en vía general, motivo por el que la aceptación de la solicitud de uso de estas vías se condicionará a su compatibilidad con las circulaciones programadas a o desde Valencia Puerto Norte.

✿ **MUELLE DE LEVANTE**

En este muelle se ubica la concesión administrativa "TCV Stevedoring Company" (terminal de contenedores), junto a la que se encuentra una playa formada por una vía de circulación (1), una vía auxiliar (T) y dos de apartado (71 y 72), todas hormigonadas:

• **VÍA T (auxiliar):**

- Longitud total: 720,73 m
- Electrificación: No
- Desvíos nº: 25 y 29.

Esta vía está fuera de servicio como norma general por encontrarse ocupada por la grúa puente que sirve a las vías 71 y 72. Puede ponerse en servicio puntualmente como alternativa para maniobras en caso de incidencias, bajo la autorización del Responsable de Circulación del Puerto de Valencia.

• **VÍA 71 (apartado):**

- Longitud total: 935,08 m
- Electrificación: No
- Desvíos nº: 25, 26, 28 y 29.

• **VÍA 72 (apartado):**

- Longitud total: 1560,70 m
- Electrificación: No
- Desvíos nº: 24, 25, 26, 27 y 30

✿ **MUELLE NORTE (XITA)**

En este muelle se sitúa una playa de dos vías coronadas por un escape (36/37), que da acceso a dos vías mango para maniobra de locomotoras:

• **VÍA 81:**

- Longitud total: 1.095,08 m
- Vía mango: 33,92 m
- Electrificación: No
- Desvíos nº: 32, 33, 34 y 36

• **VÍA 82:**

- Longitud total: 646,94 m
- Vía mango: 10,45 m
- Electrificación: No
- Desvíos nº: 33, 35 y 37

✿ **DIQUE DEL ESTE**

En el dique del Este se sitúan las concesiones dedicadas al tráfico de vehículos y short sea shipping (Valencia Terminal Europa y Ford España). Se ha dispuesto una playa formada por tres vías, en las que se generan dos sectores separados por dos bretelles, que complementados con una vía de maniobras de locomotoras, de 25 m de longitud al final de la playa, permiten todos los movimientos posibles entre las vías:

- VÍA 91:
 - Longitud total: 1.092,36 m
 - Electrificación: No
 - Desvíos nº: 39, aparatos nº 40 y nº 41 pertenecientes a una bretelle y desvío nº 49.
- VÍA 92:
 - Longitud total: 1.087,23 m
 - Vía mango: 24,20 m
 - Electrificación: No
 - Desvíos nº: 39, aparatos nº 42 y nº 43 pertenecientes a una bretelle, nº 44 y 45 pertenecientes a una bretelle y desvíos nº 48 y nº 49.
- VÍA 93:
 - Longitud total: 1.062,73 m
 - Electrificación: No
 - Desvíos nº: 38, aparatos nº 46 y nº 47 pertenecientes a una bretelle y desvío nº 48.

3.1.2 ZONA VALENCIA PUERTO SUR

✿ VÍAS DE RECEPCIÓN

Playa formada por tres vías electrificadas. Permiten el acceso a la Zona Valencia Puerto Sur, procedentes del exterior del Puerto hacia la playa de vías del Muelle Príncipe Felipe.

- VÍA 4:
 - Longitud total: 57,41 m
 - Electrificación: Toda
 - Desvíos nº: 3 El desvío nº 3, que da acceso a la vía 4 (mango) está motorizado.
- VÍA 5:
 - Longitud total: 1.381,27 m
 - Electrificación: Toda
 - Desvíos nº: 2, 3, 5, 6 y 50
- VÍA 6:
 - Longitud total: 1.130 m
 - Electrificación: Toda
 - Desvíos nº: 2. El desvío nº 2, en el que finaliza la vía 6 está motorizado.

✿ MUELLE PRÍNCIPE FELIPE

En este muelle se encuentra la Terminal Pública de Contenedores (NOATUM CONTAINER TERMINAL VALENCIA). La playa de vías ubicada en este muelle dispone de 5 vías de longitudes entre 600 y 800 m:

- VÍA 101:
 - Longitud total: 773,70 m
 - Vía mango: 42,70 m
 - Electrificación: Desde P.K. 0+000 hasta el P.K. 0+120
 - Desvíos nº: 51 y 54
- VÍA 102:
 - Longitud total: 776,47 m
 - Vía mango: 38,53 m
 - Electrificación: Desde inicio hasta el P.K. 0+136
 - Desvíos nº: 51, 53 y 56
- VÍA 103:
 - Longitud total: 814,10 m
 - Vía mango: 30,39 m
 - Electrificación: Desde inicio hasta el P.K. 0+175
 - Desvíos nº: 50, 52, 55 y 58
- VÍA 104:
 - Longitud total: 781,78 m
 - Vía mango: 44,78 m
 - Electrificación: Desde inicio hasta el P.K. 0+129
 - Desvíos nº: 52, 57 y 60
- VÍA 105:
 - Longitud total: 824,35 m
 - Vía mango: 134,73 m
 - Electrificación: Desde inicio hasta el P.K. 0+141
 - Desvíos nº: 50 y 59

La red ferroviaria del Puerto de Valencia dispone de los siguientes desvíos que permiten la conexión entre las distintas vías de dicha red:

Nº DESVÍO	DE	VÍAS UNIÓN	DE	PP.KK. CONTRAAGUJA	OBSERVACIONES
Desvío 1		Vía 1 y 5		Fuera de los límites físicos y funcionales de la red ferroviaria del Puerto de Valencia	-
Desvío 2		Vía 6 y 5		1+145 (Vía 6) – 1+145 (Vía 5)	Desvío Motorizado
Desvío 3		Vía 5 y 4		1+275 (Vía 5) – 0+000 (Vía 4)	Desvío Motorizado
Desvío 4		Vía 3 y 5		1+348 (Vía 3)	Desvío Motorizado
Desvío 5		Vía 5 y 3		1+345 (Vía 5)	Desvío Motorizado
Desvío 6		Vía 5 y 3		1+377 (Vía 6)	Desvío Manual
Desvío 7		Vía 3 y 5		1+482 (Vía 3)	Desvío Manual
Desvío 8		Vía 1 y 12		Fuera de los límites físicos y funcionales de la red ferroviaria del Puerto de Valencia	-
Desvío 9		Vía 11 y 12		Fuera de los límites físicos y funcionales de la red ferroviaria del Puerto de Valencia	-
Desvío 10		Vía 1 y 3		0+468 (Vía 1) – 0+000 (Vía 3)	Desvío Manual
Desvío 11		Vía 1 y 11		0+547 (Vía 1) – 0+508 (Vía 11)	Desvío Manual
Desvío 12		Vía 1 y 12		0+629 (Vía 1) – 0+614 (Vía 12)	Desvío Manual
Desvío 13		Vía 1 y 2a		0+667 (Vía 1) – 0+000 (Vía 2a)	Desvío Manual
Desvío 14		Vía 1 y 21		1+336 (Vía 1) – 0+000 (Vía 21)	Desvío Manual
Desvío 15		Vía 21 y 22		0+190 (Vía 21) – 0+000 (Vía 22)	Desvío Manual
Desvío 16		Vía 1 y 31		1+556 (Vía 1) – 0+000 (Vía 31)	Desvío Manual
Desvío 17		Vía 31 y 32		0+045 (Vía 31) – 0+000 (Vía 32)	Desvío Manual
Desvío 18		Vía 32 y 31		0+541 (Vía 32) – 0+602 (Vía 31)	Desvío Manual
Desvío 19		Vía 1 y 51		2+105 (Vía 1) – 0+000 (Vía 51)	Desvío Manual
Desvío 20		Vía 51 y 52		0+205 (Vía 51) – 0+000 (Vía 52)	Desvío Manual
Desvío 21		Vía 1 y 61		2+235 (Vía 1) – 0+000 (Vía 61)	Desvío Manual fijado con tirafondo.
Desvío 22		Vía 61 y 62		0+409 (Vía 61) – 0+000 (Vía 62)	Desvío Manual
Desvío 23		Vía 2a y 1		1+697 (Vía 2a) – 2+337 (Vía 1)	Desvío Manual
Desvío 24		Vía 1 y 72		3+092 (Vía 1) – 0+000 (Vía 72)	Desvío Manual
Desvío 25		Vía T y 72		3+663 (Vía T) – 0+000 (Vía 72)	Desvío Manual fijado con candado y llave.
Desvío 26		Vía 71 y 72		0+078 (Vía 71) – 0+000 (Vía 72)	Desvío Manual
Desvío 27		Vía 72 y 71		0+245 (Vía 72)	Desvío Manual
Desvío 28		Vía 71 y 72		0+390 (Vía 71)	Desvío Manual
Desvío 29		Vía 1 y T		4+152 (Vía 1) – 0+489 (Vía T)	Desvío Manual fijado con candado y llave.
Desvío 30A		Vía 1 y 71		4+474 (Vía 1)	Desvío Manual
Desvío 30B		Vía 1 y 71		0+853 (Vía 71)	Desvío Manual
Desvío 31A		Vía 71 y 72		0+854 (Vía 71)	Desvío Manual
Desvío 31B		Vía 71 y 72		1+531 (Vía 72)	Desvío Manual
Desvío 32		Vía 1 y 81		4+986 (Vía 1) – 0+032 (Vía 81)	Desvío Motorizado

Nº DESVÍO	DE VÍAS UNIÓN	DE PP.KK. CONTRAAGUJA	OBSERVACIONES
Desvío 33	Vía 81 y 82	0+477 (Vía 81) – 0+032 (Vía 82)	Desvío Manual
Desvío 34	Vía 81 y 82	0+662 (Vía 81)	Sin accionamiento
Desvío 35	Vía 82 y 81	0+263 (Vía 82)	Sin accionamiento
Desvío 36	Vía 81 y 82	1+010 (Vía 81)	Desvío Manual
Desvío 37	Vía 82 y 81	0+641 (Vía 82)	Desvío Manual
Desvío 38	Vía 1, 91 y 93	6+007 (Vía 1) – 0+000 (Vía 91) – 0+000 (Vía 93)	Desvío Motorizado
Desvío 39	Vía 91 y 92	0+029 (Vía 91) – 0+000 (Vía 92)	Desvío Talonable
Desvío 40	Vía 91 y 92	0+559 (Vía 91)	Desvío Talonable
Desvío 41	Vía 91 y 92	0+608 (Vía 91)	Desvío Talonable
Desvío 42	Vía 92 y 91	0+529 (Vía 92)	Desvío Talonable
Desvío 43	Vía 92 y 91	0+578 (Vía 92)	Desvío Talonable
Desvío 44	Vía 92 y 93	0+476 (Vía 92)	Desvío Talonable
Desvío 45	Vía 92 y 93	0+525 (Vía 92)	Desvío Talonable
Desvío 46	Vía 93 y 92	0+506 (Vía 93)	Desvío Talonable
Desvío 47	Vía 93 y 92	0+555 (Vía 93)	Desvío Talonable
Desvío 48	Vía 92 y 93	1+033 (Vía 92) – 1+063 (Vía 93)	Desvío Talonable
Desvío 49	Vía 91 y 92	1+092 (Vía 91)	Desvío Talonable
Desvío 50	Vía 5 y 105	1+381 (Vía 5) – 0+000 (Vía 105)	Desvío Manual
Desvío 51	Vía 3, 102 y 101	1+487 (Vía 3) – 0+000 (Vía 102) – 0+000 (Vía 101)	Desvío Manual
Desvío 52	Vía 103 y 104	0+000 (Vía 103) – 0+000 (Vía 104)	Desvío Manual
Desvío 53	Vía 102 y 101	0+679 (Vía 102)	Desvío Manual
Desvío 54	Vía 101 y 102	0+731 (Vía 101)	Desvío Manual
Desvío 55	Vía 103 y 102	0+724 (Vía 103)	Desvío Manual
Desvío 56	Vía 102 y 103	0+738 (Vía 102)	Desvío Manual
Desvío 57	Vía 104 y 103	0+678 (Vía 104)	Desvío Manual
Desvío 58	Vía 103 y 104	0+784 (Vía 103)	Desvío Manual
Desvío 59	Vía 105 y 104	0+651 (Vía 105)	Desvío Manual
Desvío 60	Vía 104 y 105	0+737 (Vía 104)	Desvío Manual

Nota: La ubicación de los desvíos y de las vías se ve reflejada en el “Esquema de Vías del Puerto de Valencia” referenciado en el capítulo 2. Documentos Relacionados.

En la red ferroviaria del Puerto de Valencia existen diversas intersecciones especiales, protegidas únicamente con señales fijas (señalización horizontal y vertical a la carretera), o bien con Señalización Luminosa y Acústica (S.L.A.) o mediante Semi-Barrera Automática (S.B.A.). La velocidad de paso por cada Intersección Especial se corresponde con la velocidad a la que esté permitida la circulación por el tramo donde se encuentre la Intersección, en cada caso.

Estas intersecciones especiales se reflejan en el siguiente cuadro:

ZONA	Nº	NOMBRE	AGRUPADA	VÍAS AFECTADAS	TIPO DE PROTECCIÓN	OBSERVACIONES
ACCESO	2	AS	NO	5 y 6	SBA	
		AN	NO	1, 11 y 12	SBA	
MUELLE COSTA	2	C1	NO	3	Señales Fijas	
		C2	NO	1 y 2a	SLA	
MUELLE SUR	3	S1	S1,S2 y S3	1 y 2a	SLA	
		S2		1 y 2a	SLA	
		S3		1 y 2a	SBA	
ESPIGÓN DEL TURIA	2	T1	T1 y T2	1 y 2a	SLA	
		T2		1 y 2a	SLA	
MUELLE DE PONIENTE	1	P	NO	1	SBA	
MUELLE LEVANTE	3	L1	L1 y L2	1 y 72	SLA	Accionamiento automático en vía 1. En vías 71 y 72, accionamiento mediante botonera tanto en sentido entrada como en sentido salida. En sentido salida de vías 71 y 72, accionamiento desde L2.
		L2	L1 y L2	1, 71 Y 72	SLA	Accionamiento automático en vía 1. En vías 71 y 72, accionamiento mediante botonera tanto en sentido entrada como en sentido salida. En sentido entrada a vías 71 y 72, accionamiento desde L1.
		L3	NO	1	SLA	
MUELLE DE LA	4	X1	NO	1	SLA	Accionamiento mediante botonera

XITÁ						(llave) en sentido entrada
		X2	X2, X3 y X4	81	SLA	Accionamiento mediante botonera (llave) en sentido salida (desde X4)
		X3		81	SLA	Accionamiento mediante botonera (llave) en sentido salida (desde X4)
		X4		81	SLA	Accionamiento mediante botonera (llave) en sentido salida
DIQUE DEL ESTE	6	E1	NO	1	SLA	
		E2	E2 y E3	1	SBA	
		E3		1	SLA	
		E4	E4 y E5	91,92 y 93	SLA	Accionamiento mediante botonera (llave) en sentido salida (desde E5)
		E5		91,92 y 93	SLA	Accionamiento mediante botonera (llave) en sentido salida
		E6	NO	“Culatón”	Señales fijas	

Nota: La ubicación de las intersecciones especiales y de las vías se ve reflejada en el “Esquema de Vías del Puerto de Valencia” referenciado en el capítulo 2. Documentos Relacionados.

4 CIRCULACIÓN

Las circulaciones en la línea de conexión del Puerto de Valencia, se regularán conforme a lo dispuesto por la consigna serie CO nº 1099 emitida al respecto por Adif.

Las circulaciones desde dichos puntos de conexión funcional y hacia el interior de la zona portuaria, así como las circulaciones en el interior de la zona portuaria y desde el interior de la zona portuaria y hasta los puntos de conexión funcional, se realizarán bajo la dirección del Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia y con el acompañamiento del Auxiliar de Circulación del Puerto de Valencia (Ayudante Ferroviario del Puerto de Valencia), según instrucciones del primero y todos ellos debidamente habilitados para realizar estas funciones. Para el accionamiento manual de los cambios, el Ayudante Ferroviario del Puerto

de Valencia deberá seguir el protocolo establecido al efecto por la APV (ver capítulo 2. Documentos Relacionados).

Todas las composiciones que hayan de circular en la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia, en cualquiera de los sentidos, se formarán a efectos de frenado como si de un tren se tratase, tanto si el material es cargado como si es vacío y, serán remolcadas o empujadas por una locomotora.

La Policía Portuaria y el Centro de Control de Emergencias de la APV (CCE-APV) velarán de forma continua para que la zona de gálibo ferroviario esté permanentemente libre de obstáculos que impidan la circulación ferroviaria.

Asimismo, el personal que acompaña la maniobra, comprobará que la vía esté libre de obstáculos y llamará la atención, cuando no esté la Policía Portuaria, de las personas que pudieran estar sobre la vía o con intención de cruzarla.

A los mismos efectos, el maquinista/personal de conducción hará uso frecuente del silbato del material rodante ferroviario de tracción para avisar de alguna situación especial (según la regulación establecida en los artículos 253 y 254 del RGC).

Los movimientos de ferrocarril en la red ferroviaria interior del Puerto y la expedición y recepción de composiciones ferroviarias quedan supeditados a la presencia de un Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia (salvo que reglamentariamente se establezca la entrada / salida de circulaciones bajo la gestión de otro Responsable de Circulación o se autorice un movimiento interior bajo la dirección de un Ayudante Ferroviario). En el momento de la redacción de la presente consigna, el horario previsto de presencia del Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia es:

- De lunes a viernes, laborables, de 06:30 a 21:30 horas.
- Sábados laborables, de 06:30 a 13:30 horas.
- Resto de días y horarios: sin servicio salvo que se determine expresamente lo contrario.

Dichos horarios se establecerán mensualmente, en correo electrónico que se remitirá desde Comisaría del Puerto de Valencia a la Unidad de Adif responsable de la publicación de horarios de dependencias ferroviarias con personal, del cual se participará copia al CCE-APV y a Policía Portuaria para su conocimiento.

4.1 PLANIFICACIÓN Y COORDINACIÓN DE OPERACIONES

La circulación de los trenes y maniobras en la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia, requiere la coordinación entre el personal de la Autoridad Portuaria de Valencia y el de las Empresas Ferroviarias intervinientes, con el objeto común de garantizar la seguridad en la circulación, así como con el personal de circulación de Adif para la coordinación en la regulación de la expedición y recepción de composiciones ferroviarias y con el personal de las terminales para la coordinación en la expedición y recepción de trenes en las playas de vías asociadas a las mismas.

Esta actuación coordinada está basada en la identificación precisa de los trenes en circulación, en el conocimiento de sus horarios, paradas y velocidades y en la información oportuna de las circunstancias particulares de cada tren.

Para la programación, coordinación y realización de las operaciones necesarias para el acceso de circulaciones por la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia, las comunicaciones se realizarán de acuerdo a los siguientes procedimientos e interlocutores (datos de contacto recogidos en el Directorio Ferroportuario de la APV):

4.1.1 SOLICITUD/INFORMACIÓN DE LA PROGRAMACIÓN MENSUAL DE CIRCULACIONES DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS A LA APV

Las Empresas Ferroviarias enviarán su previsión mensual de circulaciones de trenes que vayan a operar en el Puerto de Valencia, en el formato establecido por la APV, mediante envío de correo electrónico a Comisaría del Puerto de Valencia, antes del día 20 del mes anterior. En esta previsión se especificará una relación de las maniobras ferroviarias (llegadas, salidas y, en su caso, traslados entre Terminales del Puerto) previstas por la Empresa Ferroviaria remitente en el período establecido, a realizarse con origen o destino el Puerto de Valencia, o entre Terminales portuarias. Las Empresas Ferroviarias seguirán el procedimiento establecido por la APV para completar y enviar a la APV dicha previsión mensual.

Asimismo, las Empresas Ferroviarias deberán establecer una coordinación previa con las Terminales portuarias de destino para permitir la organización del trabajo de estas últimas.

4.1.2 MODIFICACIONES SOBRE LA PROGRAMACIÓN DE CIRCULACIONES

En lo que se refiere a maniobras entre el Puerto y el centro logístico de Valencia Fuente San Luis y/o a maniobras en la red interior del puerto de Valencia, (traslados entre terminales), las Empresas Ferroviarias podrán realizar modificaciones sobre la programación mensual de circulaciones, comunicándolo preferentemente antes de las 14:00 horas del día hábil anterior al comienzo del período establecido, mediante correo electrónico y notificación vía telefónica, a Comisaría del Puerto de Valencia.

Una vez recibida dicha notificación, Comisaría del Puerto de Valencia valorará la posibilidad del cambio. La decisión sobre la misma será comunicada a las Empresas Ferroviarias, vía correo electrónico.

Modificaciones sobre estas maniobras fuera del horario de atención de Comisaría del Puerto de Valencia, deberán ser comunicadas al Responsable de Circulación del Puerto de Valencia, que valorará la posibilidad de su atención.

Si las modificaciones se refieren a trenes, la Empresa Ferroviaria deberá realizar la petición de surco de acuerdo a los procedimientos establecidos con ADIF, que incluyen la petición de conformidad de la APV para trenes con origen o destino en el Puerto de Valencia.

4.1.3 ESTABLECIMIENTO DEL PLAN DE TRABAJO MENSUAL

Con los datos facilitados de estas previsiones mensuales de todas las Empresas Ferroviarias, los Planes de Transporte de dichas empresas y las posibles modificaciones, en su caso, Comisaría del Puerto de Valencia establecerá el Plan de trabajo mensual de las circulaciones ferroviarias en el Puerto de Valencia.

4.1.4 INFORMACIÓN DE LAS TERMINALES PORTUARIAS A LA APV

De forma diaria, las Terminales portuarias comunicarán, a Comisaría del Puerto de Valencia, las propuestas de ocupaciones de vías y las entradas/salidas de las composiciones ferroviarias previstas en las mismas.

4.1.5 PROGRAMACIÓN DIARIA DE CIRCULACIONES

Comisaría del Puerto de Valencia realizará la programación diaria de las circulaciones ferroviarias. Esta planificación se llevará a cabo con la información mensual que aporten las Empresas Ferroviarias, los Planes de Transporte de dichas empresas, las modificaciones que se hayan realizado, en su caso, los surcos inmediatos aceptados y, con la información facilitada por las Terminales portuarias, así como por cualquier tipo de información que sea relevante para su programación (obras, incidencias, etc.).

Esta programación diaria será remitida por Comisaría del Puerto de Valencia, vía correo electrónico, al Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia, el día hábil anterior a la realización de las circulaciones. Se participará asimismo copia al CCE-APV.

4.1.6 CRITERIOS DE REGULACIÓN.

La Autoridad Portuaria de Valencia podrá aplicar, cuando lo estime oportuno, los siguientes criterios de regulación, siempre basándose en principios transparentes y no discriminatorios:

- Preferencia de las circulaciones que hayan obtenido adjudicación de Capacidad frente a los trenes que no hayan reservado Capacidad.
- Preferencia de los trenes que circulan en su surco frente a aquellos que circulan retrasados, con el objetivo de minimizar la propagación de retrasos.
- Preferencia en el caso de producirse perturbaciones en el tráfico ferroviario debidas a fallos técnicos, accidentes o cualquier otra incidencia. En este caso, se adoptarán las medidas oportunas para restablecer la situación de normalidad.
- Prioridad a la evacuación de los trenes con mercancías peligrosas y al material rodante motor de socorro que se haya podido utilizar para proceder a la liberación de la vía interceptada por algún tipo de incidencia.

4.2 OPERATIVA Y CONDICIONES DE CIRCULACIÓN Y MANIOBRAS

La gestión del tráfico ferroviario que realiza la Autoridad Portuaria de Valencia requiere para la coordinación de la circulación, que el Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia y los Responsables de Circulación de Adif estén comunicados e informados de la situación de los trenes y se comuniquen cualquier falta de capacidad o anomalía para su recepción y expedición, según se recoge en consigna serie CO nº 1099 de Adif.

Las circulaciones se efectuarán en la red interior ferroviaria del Puerto de Valencia en régimen de maniobra conforme al Reglamento General de Circulación (RGC), no superando la velocidad prescrita de 10 km/h excepto en aquellos tramos en que esté expresamente autorizada y debidamente señalizada otra velocidad máxima distinta.

Las circulaciones ferroviarias llevarán las señales de cola previstas para los trenes según determina el artículo 259 del RGC.

Los movimientos en la red interior portuaria se realizarán, como norma general, tirando de las composiciones con locomotora en cabeza.

Excepcionalmente, cuando no sea posible el envío de la circulación tirando, podrá autorizarse por Comisaría del Puerto de Valencia el movimiento empujando, siempre y cuando esta maniobra se efectúe bajo la dirección del Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia que deberá disponer de un Ayudante Ferroviario del Puerto de Valencia que marchará en cola de la composición, es decir, en primer lugar en el sentido del movimiento, y que deberá disponer de medios de comunicación (radio-transmisor) y estar en contacto continuo con el maquinista/personal de conducción. Este marchará “a paso de hombre” (velocidad máxima 5 km/h) y con capacidad para frenar la composición ante el requerimiento del Ayudante Ferroviario del Puerto de Valencia.

Cualquier cruce de las circulaciones ferroviarias con las circulaciones viales (intersecciones especiales) “empujando” requerirá, si dicho cruce (intersección especial) carece de protección tipo S.L.A. o S.B.A. en correcto funcionamiento, la presencia de la Policía Portuaria protegiendo la intersección especial. El Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia o, en su caso, el Ayudante Ferroviario del Puerto de Valencia, seguirá las indicaciones de la Policía Portuaria para autorizar a reanudar la marcha, en condiciones de seguridad, cuando la circulación rodada en la intersección ferroviaria esté detenida.

4.2.1 OPERATIVA DE CIRCULACIONES FERROVIARIAS EN LA RED FERROVIARIA INTERIOR DEL PUERTO DE VALENCIA

La consigna serie CO nº 1099 emitida al respecto por Adif, regula los procedimientos para la expedición y recepción de circulaciones desde o hasta los puntos de conexión funcional de la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia con la RFIG administrada por Adif.

4.2.1.1 Traslado de composiciones ferroviarias entre Terminales portuarias y puesta a disposición de trenes para efectuar la circulación hacia la salida del Puerto

El Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia acordará y fijará con los responsables de las diferentes terminales y concesiones el posicionamiento de las composiciones ferroviarias de acuerdo con la programación establecida por Comisaría del Puerto de Valencia. Se darán a dichos responsables las instrucciones oportunas para que no se produzca ningún movimiento en vía de la red ferroviaria interior del Puerto, sin el previo conocimiento y autorización del Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia.

Para poder realizar traslados de las composiciones ferroviarias entre Terminales portuarias o para efectuar su circulación hacia la salida del Puerto, se exigirá a las Empresas Ferroviarias que lo vayan a realizar la remisión de la documentación que se establezca relativa al detalle de la composición de los convoyes: número de vagones, número de serie de cada vagón y locomotora, masa y masa frenada de la locomotora, masa remolcada (Tara, Carga, Total), masa frenada de los vagones (freno automático, freno de estacionamiento), régimen de frenado, masa máxima por eje, longitud de la composición y tipo de mercancía transportada (muy importante cuando se trate de mercancía peligrosa). Estos datos se trasladarán al

Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia, mediante correo electrónico, a través de fax o entrega en mano en el Gabinete de Circulación Ferroportuario de la APV (datos de contacto recogidos en el Directorio Ferroportuario de la APV. Ver capítulo 2. Documentos Relacionados).

Cuando la composición ferroviaria esté dispuesta para realizar el traslado entre Terminales o para efectuar su circulación hacia la salida del Puerto, la Empresa Ferroviaria deberá enviar un correo electrónico al Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia con copia a Comisaría del Puerto de Valencia. Asimismo, su maquinista/personal de conducción lo comunicará al Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia y éste, a su vez, establecerá las comunicaciones oportunas con los Responsables de Circulación del Centro Logístico y/o de Valencia la Font de Sant Lluís, según proceda de acuerdo a lo establecido en la consigna serie CO nº 1099 de Adif.

Para los trenes que vayan a efectuar la salida del Puerto de Valencia, además el maquinista/personal de conducción se atenderá a la orden de la señal de salida correspondiente y a la orden de marcha presentada según el RGC.

El maquinista/personal de conducción, en el momento de iniciar la marcha en la zona de la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia, habrá realizado todos los preceptos reglamentarios para la puesta en circulación de su tren.

4.2.1.2 Operaciones del tren previas a su puesta en circulación

Para todo lo relacionado con las responsabilidades en la gestión, coordinación y realización del conjunto de operaciones de seguridad previas a la puesta en circulación de un tren, en particular las relacionadas con su composición, frenado, señales, y disposición de la carga en el mismo, se estará a lo dispuesto al respecto en la Instrucción General nº 3 de Adif y demás normativa relacionada con dichas responsabilidades. A tales efectos, se tendrán en cuenta, tanto por el Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia como, en su caso, por el personal habilitado y certificado de la Empresa Ferroviaria titular del tren, cada uno en la parte que les afecte, lo relacionado con:

- Por un lado, las prescripciones de cargamento establecidas en el C.U.U.: Contrato Uniforme de Utilización de Vagones (anterior RIV), la instrucción General nº 66, Instrucción General nº 43 de mercancías peligrosas, el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos aprobado por el R.D. 145/1989, de 20 de enero y demás normativa aplicable, en relación con la carga de los vagones.
- Y, por otro, en cuanto a la composición y frenado, señalización del tren y maniobras, lo dispuesto en el Reglamento General de Circulación (RGC), en el Reglamento de Circulación de la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia y demás normas reglamentarias.

Además de lo anterior, las Empresas Ferroviarias serán responsables del cumplimiento de las normas reglamentarias de seguridad que le afecten en relación con la formación del tren (composición, frenado y señalización) y, en especial, con la disposición de la carga de los vagones y su acondicionamiento en los mismos. Las Empresas Ferroviarias definirán los controles y procedimientos que, de acuerdo con la normativa reglamentaria que es de

aplicación, deben realizarse al tren antes de su puesta en circulación. Asimismo, las Empresas Ferroviarias tendrán en cuenta lo siguiente:

- Los cortes o segregaciones de material rodante ferroviario se formarán distribuyendo los frenos automáticos y de estacionamiento lo más uniformemente posible, colocando siempre un freno automático en cola de la composición.
- El porcentaje de frenado para las maniobras será el establecido para cada tipo de tren.
- El maquinista/personal de conducción llevará el freno acoplado y en servicio en todo el corte del material rodante.
- El maquinista/personal de conducción comprobará, antes de la salida de la maniobra, la continuidad en la tubería general del freno automático de toda la composición, así como el apriete y afloje del freno del último vehículo. Asimismo, si fuera necesario, durante la marcha del tren y cuando lo estime necesario.
- Cuando se cambie la locomotora de cabeza a cola, o se segreguen vehículos remolcados por cola, el vehículo que se encuentre en cola debe tener su freno automático útil y en servicio.
- Se deberá verificar la existencia y el correcto funcionamiento de las señales de cola del tren.

4.2.1.3 Composiciones ferroviarias y puesta a disposición de trenes para efectuar la circulación desde la entrada del Puerto

Las composiciones ferroviarias que efectúen su entrada en el Puerto se regularán conforme a lo dispuesto por la consigna serie CO nº 1099 emitida al respecto por Adif, hasta el punto de conexión funcional de la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia con la RFIG administrada por Adif.

Las longitudes máximas para las circulaciones de las composiciones de entrada en el Puerto de Valencia se fijan en:

1. Zona Valencia Puerto Sur: 463 metros.
2. Zona Valencia Puerto Norte:
 - 2.1 Playa de Vías de Muelle de Levante y Muelle Dique del Este: 712 metros.
 - 2.2 Playa de Vías de Muelle Norte (Xità): 530 metros.

Por encima de estas longitudes, la disponibilidad del servicio se encontrará condicionada a su autorización de circulación por parte de la Autoridad Portuaria de Valencia (Comisaría), previo aviso por parte de las EE.FF.

4.2.1.4 Circulación y cruce de intersecciones especiales

En las intersecciones especiales en la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia con mecanismos automáticos de protección, las composiciones las cruzarán según haya sido previsto salvo que se advierta el mal funcionamiento de dichos mecanismos, en cuyo caso se

comunicará inmediatamente al Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia, que procederá según el “Procedimiento de comunicaciones de incidencias y averías en la red ferroviaria interior portuaria que pueden afectar a la circulación ferroviaria”, notificando por teléfono, la incidencia al CCE-APV. La velocidad de paso por cada Intersección Especial se corresponde con la velocidad a la que esté permitida la circulación por el tramo donde se encuentre la Intersección, en cada caso.

En el caso de intersecciones especiales sin mecanismos (manuales o automáticos) de protección, las composiciones se detendrán antes de interferirlas y, una vez detenida ante la intersección especial, se emitirá una señal de atención mediante el silbato de la locomotora (según la regulación establecida en los artículos 253 y 254 del RGC). A continuación, si la intersección especial está libre de vehículos y personas, continuará su marcha “a paso de hombre” hasta rebasarla completamente.

En las intersecciones especiales con mecanismos manuales de protección, las composiciones se detendrán antes de interferirlas y, una vez detenida ante la intersección especial, el Ayudante Ferroviario del Puerto de Valencia procederá al corte de circulación de la carretera actuando sobre las correspondientes señales manuales, o bien por accionamiento de las señales luminosas o de balizamiento si la intersección dispone de ellas y, se emitirá una señal de atención mediante el silbato de la locomotora (según la regulación establecida en los artículos 253 y 254 del RGC). A continuación, si la intersección especial está libre de vehículos y personas, continuará su marcha “a paso de hombre” hasta rebasarla completamente. Una vez el tren o maniobra haya rebasado completamente la intersección, el Ayudante Ferroviario del Puerto de Valencia deberá reponer a su posición inicial cualquier mecanismo de protección que haya manipulado (ver el capítulo 2. Documentos Relacionados).

Dichas intersecciones especiales estarán señalizadas a la carretera estableciendo prioridad al tráfico ferroviario. En caso de falta de dicha señalización o ante situaciones de congestión de tráfico que puedan hacer temer la invasión de la intersección, se requerirá la presencia de la Policía Portuaria (a través del CCE-APV) para proteger la intersección especial. De igual forma, ante situaciones previstas de congestión de las citadas intersecciones especiales, la Policía Portuaria podrá requerir del Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia un aviso previo para proceder a proteger el paso antes de cruzar la intersección especial.

El control del sistema de apertura de puertas y protección de las intersecciones especiales del acceso al Puerto (intersecciones especiales AN y AS según el “Esquema de Vías del Puerto de Valencia” referenciado en el capítulo 2. Documentos Relacionados), se regulará según la Consigna serie CO nº 1099 de Adif.

En el caso de operaciones de acceso en situación degradada de estas instalaciones y cuando dicha situación suponga la no activación, conforme a los automatismos dispuestos, de la apertura de puertas y de la protección de la intersección especial (AN o AS), se procederá como sigue:

- Cuando el Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia conozca la anomalía contactará con el Responsable de Circulación de Valencia La Font de Sant Lluís de Adif y con el CCE-APV con el fin de que tomen conocimiento de la anomalía.

- Si la anomalía es detectada por el CCE-APV o por la Policía Portuaria; el CCE-APV la comunicará vía telefónica de inmediato al Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia.
- Dentro de lo previsto en el punto 3.1.3 de la consigna serie CO 1099 de ADIF, el Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia cursará los telefonemas que correspondan.
- De acuerdo a lo previsto en el punto 3.1.4 de la consigna serie CO 1099 de ADIF y al ser requerido por el Responsable de Circulación de Valencia la Font de Sant Lluís de Adif para realizar las comprobaciones necesarias, requerirá al CCE-APV la presencia de Servicio Eléctrico y Policía Portuaria, que procederán, el Servicio Eléctrico a la apertura de la puerta y activación del sistema de protección de la intersección ferroviaria con los viales de tráfico rodado (barreras y semáforos) y, en su defecto, la Policía Portuaria adoptará las medidas oportunas para detener el tráfico rodado, aunque la composición ferroviaria no hubiera comparecido todavía en el lugar.
- El Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia indicará al Responsable de Circulación de Valencia La Font de Sant Lluís de Adif la necesidad de que en el sentido de entrada al Puerto, las maniobras se detengan antes de rebasar el umbral de la puerta de ferrocarriles. Una vez detenida la maniobra, el Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia seguirá las indicaciones del agente de la Policía Portuaria para autorizar a reanudar la marcha (siempre bajo las instrucciones del Responsable de Circulación de Valencia la Font de Sant Lluís de ADIF, de acuerdo a lo dispuesto en la consigna serie CO 1099 de ADIF), en condiciones de seguridad, cuando la circulación rodada en la intersección ferroviaria situada en las inmediaciones esté detenida.

De igual forma, en el sentido de salida del Puerto, el Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia dará las instrucciones necesarias para que la composición se detenga antes de interferir en la intersección especial existente en las inmediaciones de la puerta de acceso/salida (intersecciones especiales AN y AS). Una vez detenida la maniobra, el Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia seguirá las indicaciones del agente de la Policía Portuaria para autorizar a reanudar la marcha (siempre bajo las instrucciones del Responsable de Circulación de Valencia la Font de Sant Lluís de ADIF, de acuerdo a lo dispuesto en la consigna serie CO 1099 de ADIF), en condiciones de seguridad, cuando la circulación rodada esté detenida.

4.2.1.5 Operaciones de acceso en situación degradada de instalaciones

En el caso de anomalía en el funcionamiento de las instalaciones será necesario que el Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia, se asegure que el itinerario a recorrer por la composición ferroviaria dentro de la red ferroviaria interior del Puerto esté libre de trenes y los elementos de las instalaciones de seguridad estén bien dispuestos.

Si fuese necesario el Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia recabará las comprobaciones necesarias del Ayudante Ferroviario del Puerto de Valencia, de los maquinistas/personal de conducción, del CCE-APV y de la Policía Portuaria.

La autorización de rebase de señales en la red ferroviaria interior del Puerto es competencia exclusiva del Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia.

En caso de perturbaciones del tráfico ferroviario, la APV pondrá todos los medios necesarios para el restablecimiento de la situación de normalidad, lo antes posible, pudiendo requerir la actuación de las Empresas Ferroviarias, tal y como se prevé en la Disposición Adicional Tercera (punto 4) del Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria del Interés General (RD 810/2007, de 22 de junio). Asimismo, se evitará que queden interrumpidas las circulaciones en las vías de ambos sectores del Puerto al mismo tiempo (Zona Valencia Puerto Norte y Zona Valencia Puerto Sur), con el fin de que alguna de ellas pueda utilizarse si fuese necesario.

Si fuese necesario el apartado de las circulaciones ferroviarias a otra vía distinta de la de circulación, será el Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia quien lo autorice, evaluando su necesidad, así como la vía a la que se deberá dirigir la composición ferroviaria. El CCE-APV será informado vía telefónica de esta situación. La vía a la que se deberá dirigir la composición será comunicada al maquinista/personal de conducción por radiotelefonía y, si esta vía de comunicación no fuese posible, se realizará por telefonía móvil. Asimismo, si fuese necesario confirmar el apartado de esta circulación a Adif, el Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia procederá según se regula en la Consigna serie CO nº 1099 de Adif.

El Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia establecerá las limitaciones de velocidad existentes dentro de la zona de la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia, en base a la información facilitada por los responsables técnicos de la APV.

En el caso que se produzcan anomalías en los cruces de intersecciones especiales, se procederá como se indica en el apartado anterior de esta Consigna.

5 COMUNICACIONES

5.1.1 COMUNICACIONES ENTRE LA APV Y ADIF

Las comunicaciones entre el Gabinete de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia y el Centro Logístico de Valencia la Font de Sant Lluís, se regularán según lo indicado en la consigna serie CO nº 1099 de Adif.

5.1.2 COMUNICACIONES INTERNAS DENTRO DE LA APV

Como norma general, las comunicaciones entre los distintos servicios de la APV y el Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia, que supongan una afección o intervención sobre la vía férrea o sobre la circulación ferroviaria, se realizarán a través del CCE-APV.

5.1.2.1 Comunicaciones de inicio y fin de operaciones ferroviarias

Al inicio de cada jornada, el Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia informará, mediante llamada telefónica al CCE-APV (datos recogidos en el Directorio Ferroportuario de la APV), del inicio de prestación de servicio. Contra dicha llamada, el CCE-APV informará al Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia sobre

cualquier novedad de la que tengan constancia acontecida durante el horario de no presencia de Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia que pueda interesar o afectar a la circulación ferroviaria.

El Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia que cierre la jornada informará del fin de prestación de servicio en llamada telefónica al CCE-APV.

Estas comunicaciones serán registradas como eventos por el CCE-APV.

Las comunicaciones del Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia hacia el Responsable de Circulación de Valencia la Font de Sant Lluís relativas a su incorporación o retirada del servicio, se regularán según lo indicado en la consigna serie CO nº 1099 de Adif.

5.1.3 COMUNICACIONES ENTRE EL PERSONAL DE LAS EE.FF. Y LA APV

La comunicación con el personal de los trenes, se realizará preferentemente, por radiotelefonía a través del canal de la banda de regulación Valencia - Castelló, o en la modalidad "C" de Tren Tierra, en su caso, o aquel que le sustituya. Cuando no se pueda utilizar esta vía de comunicación, se podrá hacer uso de la telefonía móvil u otro medio de comunicación disponible. Estas comunicaciones, podrán ser grabadas. Asimismo, cuando la composición ferroviaria esté dispuesta para realizar el traslado entre Terminales portuarias o para efectuar su circulación hacia la salida del Puerto, las comunicaciones se establecerán como se ha indicado en el apartado 4.2.1.1.

En el caso de personal de Empresas Ferroviarias que detecte cualquier anomalía sobre la infraestructura o circulación ferroviaria, antes de la salida del tren o durante su marcha, deberá informar directamente al Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia y, en su caso, seguir sus instrucciones en lo que se refiera a la continuación, reanudación o modificación de la circulación ferroviaria inicialmente prevista. El Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia procederá de acuerdo a lo previsto en el "Procedimiento de comunicaciones de incidencias y avería en la red ferroviaria interior portuaria que pueden afectar a la circulación ferroviaria". En caso de imposibilidad de comunicación con el Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia se procederá a la comunicación inmediata con el CCE-APV (datos en el Directorio Ferroportuario de la APV).

5.1.4 COMUNICACIONES CON TERMINALES DE CARGA Y DESCARGA

Para el acceso o salida segura de los trenes de las zonas destinadas a la carga y descarga de trenes (playas de vías o terminales) debe asegurarse que las empresas que presten el servicio de carga y descarga de trenes (empresas estibadoras, terminales, etc.) toman conocimiento del movimiento de un tren en dicha zona para suspender los movimientos que puedan suponer un riesgo para la circulación de dicho tren.

Para ello, el maquinista dará la señal de atención con el silbato de la locomotora antes de iniciar el movimiento y, cuando esto no se considere suficiente, se establecerán procedimientos de comunicaciones para anunciar el movimiento del tren a la empresa que esté ejecutando operaciones de carga y/o descarga.

Estos procedimientos consistirán en comunicaciones del Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia con el responsable designado por la empresa de carga y descarga que ésta designe, y se establecerán preferentemente a través del Centro de Control de Emergencias de la APV, para garantizar el registro y trazabilidad de las comunicaciones.

5.1.5 OTRAS COMUNICACIONES

Las comunicaciones sobre la programación, planificación y coordinación de las circulaciones se establecerán como han sido descritas en el apartado 4.1.

6 INCIDENCIAS Y AVERÍAS

En caso de accidente o incidente en la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia, el CCE-APV será el que coordine todas las actuaciones relacionadas con el control de las contingencias y emergencias que puedan originarse. Se tomarán las medidas oportunas para el restablecimiento del servicio, pudiendo solicitar la cooperación de Adif en las operaciones de socorro y liberación de la vía con los medios disponibles a su alcance.

Asimismo, cuando se produzcan incidencias y averías, se seguirá el “Procedimiento de Comunicaciones de Incidencias y averías en la red ferroviaria interior portuaria que pueden afectar a la circulación ferroviaria” referenciado en el capítulo 2. Documentos Relacionados.

7 PERSONAL INTERVINIENTE

- **Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia:** será el responsable de coordinar la regulación del tráfico y de las circulaciones ferroviarias en la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia, así como de establecer las operaciones y comunicaciones de coordinación con los Responsables de Circulación de la RFIG gestionada por Adif.
- **Auxiliar de Circulación del Puerto de Valencia (Ayudante Ferroviario del Puerto de Valencia):** Personal que tiene las funciones, conforme a las órdenes del Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia, de llevar a cabo determinadas tareas asegurando el servicio de circulación, acompañando en todo momento la maniobra, en los puntos donde sea necesario. Estas tareas son el accionamiento de agujas y de las barreras de las intersecciones especiales, la realización de maniobras y demás tareas asociadas a los servicios adicionales, complementarios y auxiliares, que se le encomienden. En ausencia del Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia y de forma excepcional este personal podrá ejercer sus funciones siempre y cuando haya recibido previamente las instrucciones oportunas de la APV en relación con el establecimiento de itinerarios y comunicaciones de coordinación con los Responsables de Circulación de la RFIG gestionada por ADIF (funciones del Agente de Maniobras indicadas en la consigna serie CO nº 1099 de ADIF).

- Personal del Centro de Control de Emergencias de la APV (CCE-APV): personal que pertenece a dicho Centro de Control, desde el que se coordinan todas las actuaciones relacionadas con el control de las contingencias y emergencias que puedan originarse en el Puerto de Valencia.
- Policía Portuaria del Puerto de Valencia: Servicio de Policía de la Autoridad Portuaria de Valencia con las funciones señaladas en la vigente Ley de Puertos, Reglamento de Servicio y Policía y demás normas de aplicación.
- Maquinista/Personal de Conducción: personal con funciones propias de su grupo de actividad funcional recogidas en la normativa vigente. Este personal deberá estar en posesión de la licencia de conducción y de los correspondientes certificados de conducción.
- Otro personal ferroviario de Empresas Ferroviarias: este personal deberá estar debidamente habilitado para desempeñar las funciones propias de su grupo de actividad recogidas en la normativa vigente: auxiliar de operaciones del tren, cargadores, operadores de vehículo de maniobras.

8 PRESCRIPCIONES GENERALES

8.1 GENERALIDADES

- El maquinista/personal de conducción, así como el personal que acompañe y dirija la maniobra estarán en posesión de esta Consigna y conocerán su contenido.
- El personal que acompañe la maniobra en las intersecciones especiales, se coordinará, cuando así se precise, con la Policía Portuaria y con el maquinista/personal de conducción.
- Los Responsables de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia, así como los Ayudantes Ferroviarios del Puerto de Valencia y el resto de personal involucrado en la operativa ferroportuaria atenderán las instrucciones que por motivos de seguridad o protección portuaria les sean transmitidas por el Departamento de Seguridad de la APV. Dichas instrucciones serán transmitidas, como norma general, a través de Comisaría del Puerto de Valencia o, en caso de necesidad, desde el CCE-APV, o directamente por el Jefe de Seguridad, Oficial de Protección o Policía Portuaria.

Para todo aquello que no esté expresamente determinado en la presente Consigna, se estará a lo dispuesto en el Reglamento General de Circulación, en el Reglamento de Circulación de la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia y demás normativa vigente.

El contenido de esta Consigna deberá ser conocido tanto por el personal afectado de las Empresas Ferroviarias, como por el de la Autoridad Portuaria de Valencia, para asegurar su cumplimiento por medio de las acciones de supervisión y asesoramiento que fueran necesarias para el debido control de los riesgos. Es por ello, que las partes arriba mencionadas, asegurarán la observancia de los preceptos contenidos en esta Consigna.

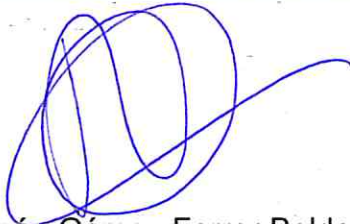
8.2 GLOSARIO DE TÉRMINOS

- **APV:** Autoridad Portuaria de Valencia.
- **CCE-APV:** Centro de Control de Emergencias de la Autoridad Portuaria de Valencia.
- **EE.FF.:** Empresas Ferroviarias.
- **Intersección Especial:** Intersecciones o vías de comunicación con líneas férreas cuando estas se produzcan dentro de las zonas portuarias o en los accesos a las mismas.
- **RFIG:** Red Ferroviaria de Interés General.
- **RGC:** Reglamento General de Circulación (de la RFIG).
- **RIV:** Reglamento sobre el transporte internacional de vagones.

La presente Consigna entrará en vigor el día 15 de julio de 2015.

A partir de la fecha de entrada en vigor de la presente consigna se considerará anulada la Consigna A/C nº 001/001 del 7 de febrero de 2013 de la Autoridad Portuaria de Valencia.

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



Ramón Gómez-Ferrer Boldova
DIRECTOR GENERAL
AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA