

CONSIGNA	AO/CO
	Nº 06/25
	Sevilla, 29 de diciembre de 2025.
CONSIGNA DE CONEXIÓN FERROVIARIA CON EL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ. PUERTO BAJO DE LA CABEZUELA.	

Subdirección de Circulación Sur – Subdirección de Operaciones RC Sur – Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

APLICACIÓN

Fecha: *Entrada en vigor dada a conocer mediante Aviso de la Subdirección de Circulación Sur*
Documentos conexos: *Consigna serie A nº 2490 de Las Aletas y Consigna serie A nº 2922 de Bloqueos.*
Ámbito: *Conexión de La Cabezuela con el Puerto de Cádiz.*

0.- MOTIVACIÓN Y OBJETO.

La presente Consigna se redacta dentro del marco legal reglamentario del sector ferroviario para la conexión de la RFIG administrada por ADIF con la RFIG administrada por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz (en adelante APBC), y tiene por objeto establecer las normas de circulación, así como las relaciones básicas de coordinación entre la estación de La Cabezuela (Línea 470 Las Aletas AG. KM 2,2 – Límite ADIF-PTO Bajo Cabezuela) y el Puerto Bajo de la Cabezuela, en virtud del convenio de conexión establecido a este efecto.

1.- DOCUMENTOS RELACIONADOS.

- Reglamento de Circulación Ferroviaria.
- Consigna serie A ENCO2490 de Las Aletas.
- Libro de Normas de Circulación Ferroviaria en Puertos.
- Consigna serie A BYC2922 de Bloqueos.
- Consigna ferroviaria A/C Nº 002/2025 de instalaciones y circulación de la Red Ferroviaria Interior del Puerto de la Bahía de Cádiz, Sector de La Cabezuela.

2.- INSTALACIONES.

El Pto. Bajo de la Cabezuela del Puerto de la Bahía de Cádiz está conectado con la RFIG a través de la estación de La Cabezuela, que está integrada en la Línea 470 Las Aletas AG. KM 2,2 – Límite ADIF-PTO Bajo La Cabezuela.

Las instalaciones relacionadas con la APBC están incluidas en el enclavamiento electrónico de la estación de Las Aletas; y se describen en la Consigna A correspondiente. La disposición de vías y aparatos es la que se representa en el esquema adjunto a esta Consigna. Los movimientos para los accesos de entrada y



salida al/del Puerto de la Bahía de Cádiz se realizarán a través de las señales M2, M4, y M1 de La Cabezueta, respectivamente.

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

2.1.- LÍNEA DE CONEXIÓN

No aplica al coincidir los puntos de origen y destino de la conexión. Las referencias a la línea de conexión se sustituyen por conexión o ámbito de conexión.

2.2.- PUNTOS DE CONEXIÓN FÍSICA.

El punto de conexión física coincide con el punto de conexión funcional, que delimita el ámbito gestionado por cada Administrador de Infraestructuras.

El punto de conexión física, donde se ubica la puerta de acceso, se localiza en el PK 4+438 de la Línea 470 Las Aletas AG. KM 2,2 – Límite ADIF-PTO Bajo La Cabezueta, que coincide con el PK 0+161 de la red ferroviaria interior del Pto. Bajo de La Cabezueta perteneciente a la APBC, y estará señalizado mediante los siguientes cartelones:

Límite Físico entre Administradores de Infraestructuras		INDICACIONES
Leyenda del Cartelón Límite Físico		
Día y noche		
Lado APBC sentido ADIF	Lado ADIF sentido APBC	
		
El fondo de la parte superior es en color Negro		Se coloca en cada una de las vías para dar a conocer el punto de conexión física, que delimita la infraestructura de los AI. La leyenda de la parte superior del cartelón, indica el administrador que gestiona la infraestructura, y la leyenda de la parte inferior indica el administrador que cesa su gestión en la infraestructura. (Aspecto AI, artículo 2.1.3.13. del R.C.F.)

Figura 1

El mantenimiento de los diferentes subsistemas (vías, señalización, catenaria, etc.), cuya titularidad corresponda a la APBC, es competencia de dicha entidad, salvo lo establecido en el Acuerdo para el mantenimiento de las infraestructuras, incluido como Anexo 6 del Convenio de Conexión de las infraestructuras de interés general entre la APBC y Adif.

2.3.- PUNTOS DE CONEXIÓN FUNCIONAL.

El punto de conexión funcional que delimita/n el ámbito de actuación de cada Responsable de Circulación en la línea de conexión coincide con el punto de conexión físico, una vez superada la intersección que da acceso a las instalaciones del Astillero de Puerto Real (Navantia) y después del haz de vías de apoyo perteneciente a ADIF. Este punto estará delimitado por la existencia de los siguientes cartelones:



Límite Funcional de Administradores de Infraestructuras	INDICACIONES
Leyenda del Cartelón de Anuncio Límite Funcional	
Día y noche	
	
El fondo es en color Negro	

Figura 2

Límite Funcional de Administradores de Infraestructuras	INDICACIONES
Leyenda del Cartelón Límite Funcional	
Día y noche	
 	
El fondo es en color Negro	

Figura 3

El Aspecto y Órdenes de las Señales, incluidas en el Enclavamiento Electrónico de Las Aletas, que se encuentran emplazadas en las vías de la conexión con el Puerto de la Bahía de Cádiz, son:

SEÑALES	Especificaciones en el Libro Segundo del RCF		
	Aspecto	Artículo	Orden
Lado Puerto de la Bahía de Cádiz			
M1	FF7A FF8B	2.1.2.7. 2.1.2.9.	Parada Rebase Autorizado



Todas las señales se encuentran ubicadas en los PPKK 4+352 (M2 y M4) y 4+438 (M1) al lado de la vía representado en el esquema adjunto a esta consigna, estando normalmente encendidas en el terreno.

3.- CIRCULACIÓN.

3.1. CONDICIONES GENERALES.

3.1.1. Coordinación de la circulación.

1. La circulación segura de los trenes y maniobras requiere la actuación coordinada entre el personal de las Empresas Ferroviarias (EEFF) 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 o maniobra, que habrá de suministrar la EF.
- c) El conocimiento y comunicación, por parte de los AI, a las EEFF de las anomalías que pudieran presentar las instalaciones de seguridad.

2. Las EE.FF. garantizarán que se han realizado las comprobaciones necesarias al tren o maniobra antes de su puesta en circulación.

La comunicación de tren dispuesto para ser expedido la hará el Maquinista/Agente de conducción o el Auxiliar de Operaciones del tren con habilitación de maniobras, en función de las condiciones de circulación que se apliquen, de acuerdo con todo lo detallado en la presente consigna, y con las instrucciones establecidas por el Responsable de Circulación, que a su vez coordinará la salida con el RC de ADIF.

Para la puesta a disposición de trenes para efectuar la circulación hacia vía regulada, los RC de ADIF y de la APBC, así como la EF, se mantendrán permanentemente informados, comunicando la EF a ADIF el DAT (Documento de Admisión del Tren) detallando la composición, e informando de ello a la APBC 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 (especialmente importante cuando se trate de mercancía peligrosa). Además, deberá comunicarse a los implicados cualquier anomalía detectada.

3.1.2. Gestión de la circulación.

La adecuada gestión del tráfico ferroviario requiere que los Responsables de Circulación (RC) de ADIF y de la APBC se mantengan permanentemente informados entre sí, siguiendo las instrucciones establecidas por el Centro de Regulación de Circulación/Puesto de Mando (CRC/PM) de ADIF. Además, deberán comunicarse entre sí, o al CRC/PM, cualquier falta de capacidad o anomalía.

Por su parte, es responsabilidad de la EF:

- Cumplir 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.
- Definir los controles y procedimientos que, de acuerdo con su Sistema de Gestión de la Seguridad y con la normativa reglamentaria de aplicación, deben realizarse al tren o maniobra antes de su puesta en circulación.
- Informar al RC de ADIF y de la APBC acerca de cualquier anomalía que detecte en la infraestructura o en la circulación de los trenes.



3.2. CONDICIONES DE CIRCULACIÓN EN LA CONEXIÓN.

Las circulaciones que accedan o salgan del Pto. Bajo de La Cabezuela del Puerto de la Bahía de Cádiz, desde o hacia la RFIG de ADIF, necesariamente se realizarán como tren. Excepcionalmente, se podrá circular en régimen de maniobras en la zona situada en el haz de apoyo perteneciente a la red de ADIF, situado en el acceso al puerto, ya que podrá ser utilizado como zona de extensión para la operativa portuaria, siempre bajo la supervisión de ADIF.

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

Los Maquinistas cumplirán las prescripciones establecidas en esta Consigna, además de tener en cuenta las siguientes indicaciones:

- Puntos de conexión física y funcional.
- Prescripciones notificadas por escrito, telefonema, etc.
- Condiciones de circulación específicas en el recinto portuario, así como las determinadas por la APBC.

El envío de trenes hacia/desde el Pto. Bajo de La Cabezuela del Puerto de la Bahía de Cádiz se coordinará entre el Responsable de Circulación de ADIF y el Responsable de Circulación del Puerto.

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:

3.2.1. 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.

Por el punto de conexión, los trenes circularán siempre bajo las condiciones de marcha especial, con marcha de maniobras.

3.2.2. Maniobras

Cuando las circulaciones se realicen como maniobra, a efectos de composición y frenado se formarán como tren TIPO 50, 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.

3.2.3. Concierto de circulaciones/maniobras entre ADIF y APBC.

La seguridad de las circulaciones se garantizará a través de una relación de dependencia entre ADIF y APBC mediante acuerdos bilaterales entre los Responsables de Circulación de ADIF y de la APBC.



Los Responsables de Circulación de ADIF y APBC dispondrán de las habilitaciones que correspondan conforme a lo previsto en el punto 7. - 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 Autoridad Portuaria.

La gestión de la circulación quedará garantizada mediante el intercambio de telefonemas de tal forma que queden asegurados los movimientos desde/hacia el Pto. Bajo de La Cabezuela del Puerto de la Bahía de Cádiz hasta/desde la línea de la RFIG de ADIF.

Para la adecuada coordinación de las circulaciones, el RC 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, y a continuación, cursará a su colateral el siguiente telefonema:

1	"Solicito autorización para expedir tren/maniobra _____ (hacia/desde) el Puerto Bajo de La Cabezuela a las _____".
---	--

El Responsable de Circulación que reciba el telefonema anterior, cuando esté en condiciones de recibir el tren, contestará con el siguiente telefonema:

2	"Autorizada expedición de tren/maniobra _____ (hacia/desde) el Puerto Bajo de La Cabezuela a las _____".
---	--

A partir de este momento los RC inscribirán en la columna de trenes en marcha de sus respectivos libros de bloqueo el número del tren.

El RC que reciba el tren, una vez que ha llegado completo y quedado libre el cantón de bloqueo, comprobación que podrá delegar en el Auxiliar de Circulación o en el Auxiliar de Operaciones del Tren, cursará a su colateral el telefonema:

3	"Llegó tren/maniobra _____ a (Puerto Bajo de La Cabezuela/estación de La Cabezuela)".
---	---

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

4	"Anulo solicitud para expedir tren/maniobra _____ (hacia/desde) el Puerto Bajo de La Cabezuela".
---	--

Una vez cursados los telefonemas 3 o 4, los RC inscribirán la letra "L" en la columna de trenes en marcha de sus respectivos libros de bloqueo.

El RC de la APBC podrá retirarse o incorporarse al servicio si el cantón está libre de circulaciones, una vez se lo comunique al RC de ADIF cursando uno de los siguientes telefonemas:

5	"Me retiro del servicio".
---	---------------------------

6	"Reanudo el servicio".
---	------------------------



- Acceso a la RFIG de ADIF.

El acceso de los trenes a la RFIG requerirá la autorización del RC de ADIF. Una vez autorizado, la señal M1 permitirá el acceso del tren a dicha red.

Asimismo, es importante remarcar que, en caso de maniobras internas del Puerto, no se podrán producir rebases de los límites físico y funcional sin la previa autorización del RC de ADIF.

La puerta de acceso se abrirá una vez se permita la salida de una composición por los Responsables de Circulación.

- Acceso al Puerto.

El Responsable de Circulación de ADIF, si no existe aviso en contra, encaminará las circulaciones previstas y dará comunicación al RC del Puerto una vez autorizado y abierta la puerta de acceso.

Los trenes que se dirijan al Pto. Bajo de La Cabezuela del Puerto de la Bahía de Cádiz circularán en condiciones de efectuar parada ante el CARTELÓN de LÍMITE FUNCIONAL, y una vez detenida la marcha en este punto, el Maquinista/Agente de conducción se pondrá en contacto con el Responsable de Circulación del Puerto. El Maquinista no efectuará movimiento alguno hasta recibir las indicaciones que procedan por parte del RC del Puerto, que será el encargado de establecer el itinerario necesario para dar acceso a la terminal de destino.

La puerta de acceso se abrirá una vez se permita la entrada de una composición por los Responsables de Circulación.

- Estacionamiento.

Es posible el estacionamiento temporal durante la operativa en la vía 3 de La Cabezuela antes de la entrada al Puerto. En el caso de que las EEFF deseen estacionar en esta vía, deberán solicitar previamente permiso al RC de ADIF, quedando también en conocimiento del RC del Puerto, habiendo realizado los trámites previos necesarios con ADIF.

No estará permitido el estacionamiento de material rodante sobre la vía 1 de La Cabezuela, salvo incidencia.

3.2.4. Anormalidades en las Instalaciones de Seguridad.

En caso de anomalía en las IISS se actuará de acuerdo con lo previsto en el RCF, teniendo en cuenta para la gestión de las medidas a tomar sobre las mismas, que todas las instalaciones de referencia descritas en el apartado '2.- INSTALACIONES', estarán a cargo de los Responsables de Circulación de cada ámbito.

4.- BLOQUEOS.

No aplica al ámbito de conexión establecido en el apartado 2.1. Las relaciones de bloqueo entre la estación de Cabezuela y el Puerto se establecen a través de las solicitudes de autorización entre responsables de circulación que se describen en el apartado 3.

5.- OPERACIONES DE MANIOBRA.

La gestión y la coordinación de las maniobras interiores del Pto. Bajo de la Cabezuela o de la estación de La Cabezuela que afecten al punto de conexión se regularán según lo dispuesto en el Capítulo 5 del Libro 3 del RCF y en esta Consigna.

6.- PRESCRIPCIONES GENERALES PARA LOS TRABAJOS.

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



El inicio de los trabajos requiere la autorización previa del CRC/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 con lo dispuesto en el Capítulo 3 del Libro Tercero del RCF, cada una de las redes ferroviarias (ADIF o APBC) 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 ámbito de la red 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.

7.- PERSONAL INTERVINIENTE.

El personal que intervenga en las operaciones descritas en esta 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. Asimismo, deberá disponer de la información que le afecte de esta Consigna y ser conocedor de la misma.

7.1.- 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 administradas por ADIF, incluyendo la conexión hasta el punto de conexión funcional con el Puerto de la Bahía de Cádiz.

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

7.2.- 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 APBC, hasta el punto de conexión funcional.

7.3.- MAQUINISTA/PERSONAL DE CONDUCCIÓN/OVM

Bajo las instrucciones del Responsable de Circulación que corresponda y, en su caso, del personal que acompañe el tren o maniobra, realiza las operaciones de conducción de vehículos ferroviarios en operaciones asociadas a la de entrada/salida de material rodante de la APBC y entrada/salida de material rodante de La Cabezuela.

7.4.- AUXILIAR DE CIRCULACIÓN/AUXILIAR DE OPERACIONES DE TREN CON ALCANCE DE MANIOBRAS

Bajo las órdenes directas del Responsable de Circulación de ADIF y/o de la APBC, 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.

7.5.- 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, trabajos en estación o trabajos en las instalaciones de seguridad.

7.6.- OTRO PERSONAL.

- Centro de Control de Emergencias/Centro de Control Portuario (CCE/CCP):
 - o Gestión de emergencias (terrestres y marítimas).
 - o Gestión de operaciones portuarias.



- Atención al público.
- Responsable de seguridad ferroviaria.

8.- ACCIDENTES O INCIDENTES EN LA CIRCULACIÓN.

En caso de accidente o incidente, el ámbito de actuación del Responsable de Circulación, según el lugar donde se produzca éste, tomará la dirección de los trabajos.

En el caso de anomalía en el funcionamiento de instalaciones afectando a la señal M1 de La Cabeza, para la expedición de un tren, será necesario que el Responsable de Circulación de APBC asegure que el trayecto a su cargo esté libre de trenes y los elementos de las instalaciones de seguridad están bien dispuestos. Una vez hecho esto, el Responsable de Circulación de La Cabeza se encargará de establecer el itinerario para el tren y de cumplir con lo previsto en el RCF para el caso concreto.

ADIF y la APBC tomarán las medidas oportunas para el restablecimiento del servicio, pudiendo solicitar la cooperación del otro para la liberación de la vía con los medios disponibles a su alcance.

9.- 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 APBC y de las EF intervinientes, con el objeto común de garantizar la seguridad en la circulación.

La comunicación de tren dispuesto o maniobra para ser expedido la hará el Personal de conducción/OVM 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 4 de la presente Consigna.

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 APBC.

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 3 de la presente Consigna.

9.1.- PROGRAMACIÓN, 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:

- **Responsable de Circulación de ADIF del CTC de Sevilla:**
 - Número de teléfono: 954 485 477/585 – Interior 385477/585
 - Dirección de correo electrónico: crcsevilla@adif.es
- **Supervisor de Circulación de ADIF del CRC/PM de Sevilla:**
 - Número de teléfono: 954 485 587 – Interior 385587
 - Dirección de correo electrónico: crcsevilla@adif.es
- **Centro de Gestión de Tráfico de ADIF:**
 - Número de teléfono: 954 485 510 – Interior 385510
 - Dirección de correo electrónico: [crgestionsevilla@adif.es](mailto:crcgestionsevilla@adif.es)
 - Número de Fax: 954 485 334
- **Responsable de Circulación de ADIF de Las Aletas:**
 - Número de teléfono: 956 296 447 – Interior 334447
- **Responsable de circulación de APBC del Pto. Bajo de la Cabeza:**
 - Número de teléfono: 618366806
 - Dirección de correo electrónico: jhedrera@puertocadiz.com;
 - ccp@puertocadiz.com ; ferrocarril@puertocadiz.com



- **Centro de Coordinación de Servicios del Puerto de la Bahía de Cádiz:**
 - Número de teléfono: 956 240 480
 - Dirección de correo electrónico: ccp@puertocadiz.com

10.- PRESCRIPCIONES GENERALES.

10.1.- GENERALIDADES.

Para la planificación y desarrollo de trabajos en la línea, se atenderá lo establecido en el apartado 3 de la presente Consigna.

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 de esta Consigna. Podrá variarse el tráfico regular previsto, previa aceptación por parte de ADIF y de la APBC, cuando con la antelación suficiente (mínimo 24 h) se transmita dicha intención por correo electrónico al Centro de Gestión de Tráfico del ámbito territorial de ADIF, quien deberá informar a la APBC, 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.

Además, cuando una incidencia, motivos de seguridad o protección portuaria, avería, obra o trabajos en las infraestructuras imposibiliten el tráfico ferroviario, se impedirá el acceso ferroviario a la Zona Portuaria cancelando la entrada a dichas instalaciones por parte de la APBC, mediante el cierre permanente de la puerta de acceso, sólo permitido en estos casos con la supervisión del personal habilitado de la APBC, y siendo comunicado al Responsable de Circulación de ADIF.

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

En estos casos de incidencia, anomalía o imprevistos urgentes, en los que no sea posible la regulación de los trabajos según lo establecido en el apartado 3 de la presente Consigna, cada una de las redes ferroviarias (ADIF o APBC) 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 de las instalaciones que gestione, a condición de que no invadan el punto de conexión físico. Por lo tanto, en estos casos, los trenes de trabajos o vagonetas sólo podrán ir hasta el límite que marca el punto de conexión físico 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 las instalaciones que gestione y punto de conexión físico 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 trabajos o Piloto de Seguridad habilitado para concertar trabajos, y al Personal de Conducción/OVM.

Asimismo, ADIF y la APBC 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.

El inicio de los trabajos requiere la autorización previa del CRC de ADIF, así como que los mismos estén debidamente autorizados mediante el Acta de Trabajos correspondiente, salvo en los casos de incidencia, anomalía o imprevistos urgentes; en la RFIG gestionada por Adif.

La APBC podrá regular la circulación ferroviaria en su recinto mediante documentación al efecto que no afectará o condicionará la aplicación de la presente Consigna.

El horario de servicio y las Consignas en vigor en el Puerto de la Bahía de Cádiz serán publicados en la Información sobre la Red de la APBC.



10.2.- COMUNICACIONES.

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 de la banda de regulación correspondiente en la adjudicación de capacidad o en la modalidad "C" de Tren Tierra, según el caso.

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 Las Aletas 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 registradores de comunicaciones en dependencias de circulación.

La apertura y cierre de las puertas de acceso, así como de la protección de las intersecciones especiales en caso de anormalidad o necesidad de explotación, será realizada por agentes de la policía de la Autoridad Portuaria o a quien dicha Autoridad designe en su caso.

11.- ESQUEMA.

Se adjunta esquema.

El contenido que le afecte de esta Consigna deberá ser conocido tanto por el personal afectado de ADIF, APBC y de las EEFF, 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 CIRCULACIÓN SUR

EL SUBDIRECTOR DE OPERACIONES RC SUR

Firmado electrónicamente por: PORCEL GALLEGO JOSE
ANTONIO (FIRMA)

JOSÉ ANTONIO PORCEL GALLEGO

Firmado electrónicamente por: RODRÍGUEZ VAQUERO
ANTONIO (FIRMA)

ANTONIO RODRÍGUEZ VAQUERO

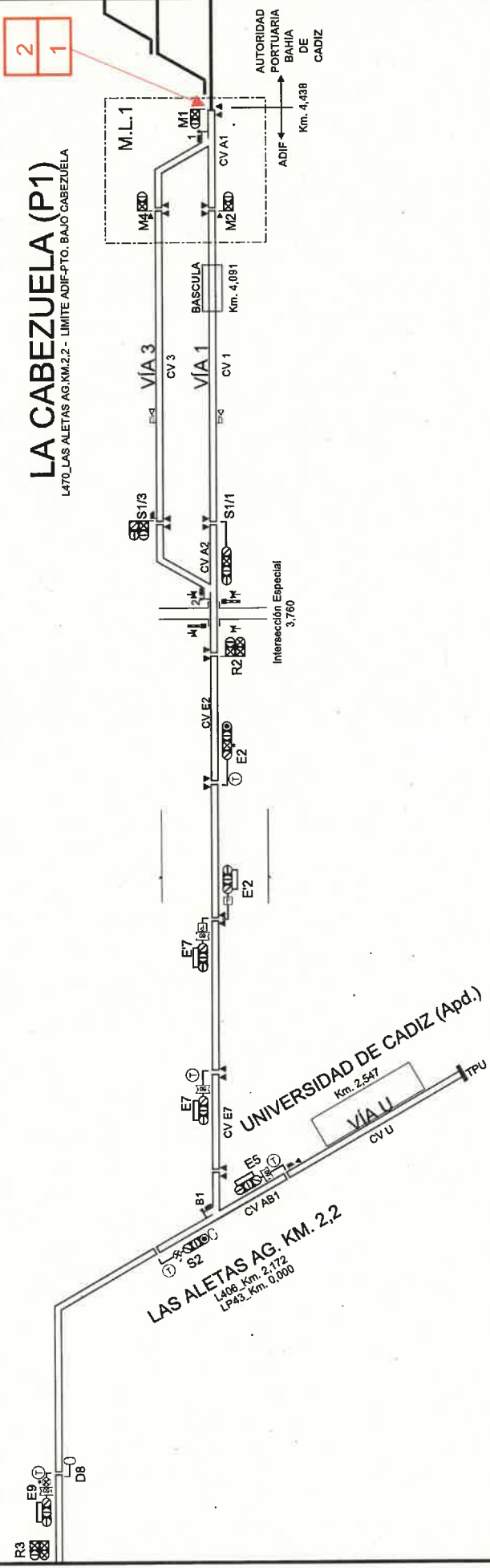
EL DIRECTOR DE LA APBC

EL RESPONSABLE DE SEGURIDAD
EN LA CIRCULACIÓN DE LA APBC

JUAN AGUSTIN ROMERO GAGO

JOSE MIGUEL PEREZ SANCHEZ





LA CABEZUELA (P1)

L470 LAS ALETAS AG. KM. 2.2 - LIMITE ADIF-PTO. BAJO CABEZUELA

- 1 Punto de Conexión Físico
- 2 Punto de Conexión Funcional

	Conexión La Cabezueta a Puerto Bahía de Cádiz
JEFATURA DE GESTIÓN DE INSTALACIONES Y RIESGOS R.C. SUR	
Esquema Consigna A0(CO 06-25	
diciembre 2025	