



Puerto de la Bahía de Cádiz

Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

CONSIGNA FERROVIARIA DE INSTALACIONES Y CIRCULACIÓN DE LA RED FERROVIARIA INTERIOR DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ. SECTOR DE LA CABEZUELA 2026.V1

Revisado por:	Conforme por:	Aprobado por:
		
Estefanía Bonilla Hurtado Responsable de Seguridad Ferroviaria	José Miguel Pérez Sánchez Jefe de Departamento de Desarrollo Portuario	Juan Agustín Romero Gago Director de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz
Fecha: 14/09/2026	Fecha: 14/09/2026	Fecha: 14/09/2026

Este documento se ha redactado con la asistencia técnica de Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO) (mediante expediente CA-021-23) siendo propiedad de la AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ. Queda prohibida su distribución y reproducción, total o parcial, sin su autorización expresa.



**CONSIGNA
INTERIOR**

**INSTALACIONES
Y
CIRCULACIÓN
A/C**

N° 002/2025

**CONSIGNA FERROVIARIA DE INSTALACIONES Y CIRCULACIÓN DE LA
RED FERROVIARIA INTERIOR DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ.
SECTOR DE LA CABEZUELA. 2026. V1.**

Organismo: Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz (APBC)

Fecha de entrada en vigor: Fecha de la firma del documento.

Ámbito: Complejo ferroportuario del Puerto de la Bahía de Cádiz, sector de La Cabezeula.

Documentos adjuntos: Esquema de la Red Ferroviaria Interior del Puerto de la Bahía de Cádiz (Anexo I).

Documentos conexos: Los indicados como "Documentos relacionados" en el apartado 2 del presente documento.

Documentos anulados: Consigna ferroviaria de instalaciones y circulación de la Red Ferroviaria Interior del Puerto de la Bahía de Cádiz. Sector de La Cabezeula. 2025. V1. Revisión 2.



CONTROL DE REVISIONES

Fecha	Edición.	Rev.	Descripción	Apartado
10/03/2025	V1. 2025	0	Emisión inicial.	Todos
17/11/2025	V1. 2025	1	Correcciones. Actualización nombre Consigna de Conexión.	2 y 5
17/02/2026	V1. 2025	2	Correcciones y mejoras.	Todos.
14/09/2026	V1. 2026	0	Nueva edición. Se actualizan las velocidades de paso por las IEs y se incluyen acciones para la mitigación de riesgos conforme ISA y Safety Case	Todos.

ÍNDICE

1.	OBJETO.....	5
2.	DOCUMENTOS RELACIONADOS	5
3.	INSTALACIONES FERROVIARIAS DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ, SECTOR DE LA CABEZUELA ..	5
3.1.	DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA RED INTERIOR	5
3.2.	DESCRIPCIÓN DE LAS INSTALACIONES DE SEGURIDAD	7
4.	CIRCULACIÓN DENTRO DE LA RED FERROVIARIA INTERIOR DEL PUERTO.....	9
4.1.	CONDICIONES GENERALES	9
4.1.1.	Planificación y admisión de circulaciones.....	9
4.1.2.	Coordinación de la circulación.....	9
4.1.3.	Gestión de la circulación.....	10
4.2.	CONDICIONES DE CIRCULACIÓN	10
4.2.1.	Normas de circulación	10
4.2.2.	Acceso al puerto	11
4.2.3.	Intersecciones especiales	11
4.2.4.	Incompatibilidades	13
4.2.5.	Estacionamiento	13
4.2.6.	Circulación en situación degradada.....	14
4.2.7.	Información a los maquinistas.....	14
5.	COMUNICACIONES	15
5.1.	COMUNICACIONES ENTRE LA APBC Y ADIF	15
5.2.	COMUNICACIONES INTERNAS DENTRO DE LA APBC.....	15
6.	INCIDENCIAS Y AVERÍAS.....	15
7.	TRABAJOS EN VÍAS.....	16
8.	PERSONAL INTERVINIENTE	16
9.	PRESCRIPCIONES GENERALES	17
10.	GLOSARIO DE TÉRMINOS.....	17
11.	DIRECTORIO DE TELÉFONOS Y CORREOS ELECTRÓNICOS	18
11.1.	DIRECTORIO INTERLOCUTORES AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ	18
11.2.	DIRECTORIO INTERLOCUTORES EXTERNOS	18
12.	ANEXO I – ESQUEMA DE VÍAS DE LA RED FERROVIARIA INTERIOR DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ, SECTOR DE LA CABEZUELA	19

1. OBJETO

El objeto de esta Consigna se basa en el marco reglamentario indicado en la regulación del tráfico ferroviario para el acceso a la Red Ferroviaria del Puerto de la Bahía de Cádiz, sector de La Cabeza, desde y hacia la línea de conexión perteneciente a ADIF, en cumplimiento de las funciones que se atribuyen a las Autoridades Portuarias en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario¹, así como la identificación y descripción de las instalaciones de seguridad existentes y la regulación de las maniobras que se realicen en las instalaciones de servicio existentes en la red administrada por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz (en adelante APBC).

2. DOCUMENTOS RELACIONADOS

- Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF), aprobado por Real Decreto 664/2015, de 17 de julio.
- Libro de Normas de Circulación Ferroviaria en Puertos (LNCFP).
- Documento de Información sobre la Red Ferroviaria Interior del Puerto de la Bahía de Cádiz.
- Consigna de conexión ferroviaria con el Puerto de la Bahía de Cádiz, Sector de la Cabeza (Puerto Real) AO/CO nº 06/25 de la Subdirección de Circulación Sur de ADIF que establece las normas de circulación, así como las relaciones básicas de coordinación entre la estación de La Cabeza (Línea 470 Las Aletas AG. KM 2,2 – La Cabeza) y el Puerto de la Bahía de Cádiz en el Sector de La Cabeza, en virtud del convenio de conexión establecido a este efecto, o aquella que la sustituya.
- Consigna serie C 46/16 de ADIF, por la que se regula la Comunicación de Tren Dispuesto a Circular.
- Convenio entre Adif, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz de conexión de las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Interés General de la Bahía de Cádiz con la RFIG administrada por la Entidad Pública Empresarial ADIF.
- Procedimiento general del SGS de la APBC para Regulación de actividades ferropuertas (APBC.PG.12).

3. INSTALACIONES FERROVIARIAS DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ, SECTOR DE LA CABEZA

3.1. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA RED INTERIOR

El punto de conexión física que delimita la infraestructura de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) administrada por ADIF de la infraestructura titularidad de la APBC en el Sector de La Cabeza, coincide con el punto de conexión funcional, que delimita el ámbito de actuación de los respectivos responsables de circulación. Ver "Anexo 1 – Esquema de vías de la red ferroviaria interior del puerto de la Bahía de Cádiz, sector de La Cabeza."

El punto de conexión física y funcional coincide con la puerta de acceso, localizándose en el PK 0+161,1 de la red ferroviaria interior. Este punto conecta con el Ramal ferroviario al bajo de la Cabeza, en la JCA del desvío situado tras el haz de vías de apoyo perteneciente a Adif, una vez superado el paso a nivel que da acceso a las instalaciones del Astillero de Puerto Real (Navantia). Ver Consigna AO/CO Nº06/25 de conexión ferroviaria con el Puerto de la Bahía de Cádiz, Sector de la Cabeza (Puerto Real).

¹ La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, ha sido modificada por la Ley 26/2022, de 19 de diciembre.

La red ferroviaria interior del Puerto de la Bahía de Cádiz se compone de cinco vías, una de circulación y cuatro de servicio, distribuidas en dos sectores:

- Muelle Sur, titularidad de la APBC, compuesto por dos vías (vía 4 y vía 5) de longitudes:
 - Vía 4: 886,6 metros de longitud total desde su inicio en la JCA 3 (PK 0+161,10) hasta su final en la JCA 12 (PK 1+047,70), y 734,23 metros de longitud útil donde la circulación es compatible con la vía anexa.
 - Vía 5: 862,1 metros de longitud total desde su inicio en la JCA 4 (PK 0+211,00) hasta su final en la topera del muelle sur (PK 1+073,10), y 731,53 metros de longitud útil donde la circulación es compatible con la vía anexa.
- Muelle Oeste, titularidad de la APBC, compuesto por dos vías (vías 6 y 7) de longitudes:
 - Vía 6: 457,7 metros de longitud total desde su inicio en la JCA 8 (PK 0+981,10) hasta su final en la topera del muelle oeste (PK 1+438,80), y 325,43 metros de longitud útil donde la circulación es compatible con la vía anexa.
 - Vía 7: 341,8 metros de longitud total desde su inicio en la JCA 9 (PK 1+020,10) hasta su final en la JCA 11 (PK 1+361,90), y 236,27 metros de longitud útil donde la circulación es compatible con la vía anexa.

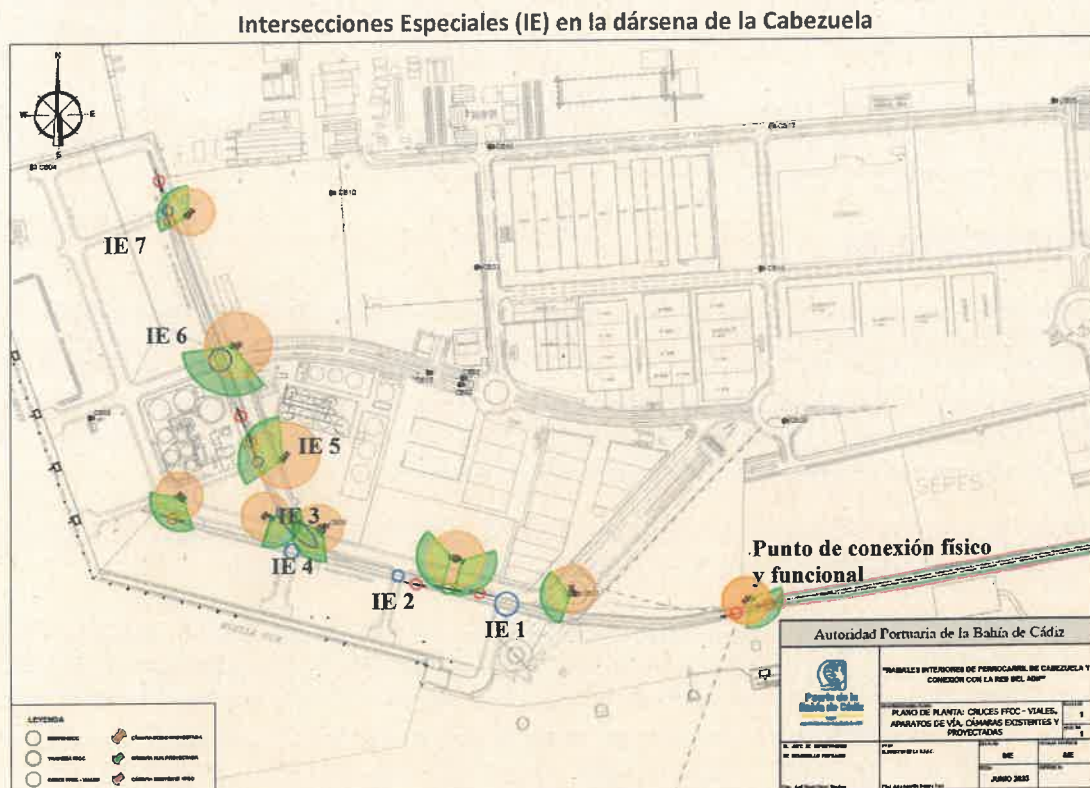
El acceso a la red ferroviaria interior tiene lugar a través de la vía 1, de circulación, de 1.251,00 metros de longitud (medido desde el punto de conexión física/funcional hasta su fin en la vía 6 (JCA 10).

Fuera de la red interior del Puerto, existe un haz de vías de apoyo (haz de vías exterior al puerto), titularidad de ADIF con posibilidad de cesión de su uso a favor de la APBC y/o de las EEFF, compuesto por dos vías de 645 metros de longitud, en régimen de autoprestación.

3.2. DESCRIPCIÓN DE LAS INSTALACIONES DE SEGURIDAD

Intersecciones especiales

La red ferroviaria interior del Puerto de la Bahía de Cádiz, en el sector de la Cabezuela, cuenta con 7 intersecciones especiales (IE), identificadas en el esquema del Anexo I y que se detallan a continuación:



- IE 1. PK 0+550 de la vía 1 de tránsito. Protección tipo P, (señalización vertical y horizontal).
- IE 2. PK 0+704 de la vía 1 de tránsito. Protección tipo P.
- IE 3.1 PK 0+843 de la vía 1 de tránsito. Protección tipo A3 (SBA/SLA).
- IE 3.2 PK 0+889 de la vía 1 de tránsito. Protección tipo A3 (SBA/SLA).
- IE 4. PK 0+857 de la vía 5. Protección tipo A2 (SLA).
- IE 5. PK 0+973 de la vía 1 de tránsito. Protección tipo P.
- IE 6. PK 1+130 de la vía 1 de tránsito. Protección tipo A3 (SBA/SLA).
- IE 7. PK 1+348 de la vía 1 de tránsito. Protección tipo P.

Se ha previsto la instalación de distinto tipo de protecciones para cada una de las intersecciones especiales, de acuerdo con lo recogido en el RD 929/2020 sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias. Entre estas protecciones, para las intersecciones especiales más críticas a nivel de seguridad, se incluyen protecciones activas de cara al tráfico viario que consisten en Semibarreras Automáticas y Señalización Luminosa y Acústica, que se activan mediante la instalación de contadores de ejes en las vías férreas.

En relación con las señales ferroviarias asociadas a la protección de estas intersecciones más críticas, se ha proyectado la instalación de señales luminosas ferroviarias de protección

de tipo Paso a Nivel, las cuales pueden presentar las indicaciones de las señales FF10A, FF10B y FF11A del RCF en función del estado en que se encuentre el sistema.

En los cruces o intersecciones existentes en los puntos 1, 2, 5, 7, se encuentran protecciones de las intersecciones "tipo P" (señalización vertical y horizontal).

En la intersección E4 se emplea protección de tipo 2 (protección tipo SLA) y en las intersecciones E3 y E6 se emplea protección tipo 3 (protección tipo SBA/SLA), que precisan pedales de contadores de ejes independientes tanto para la activación de cada una de las protecciones como para el posterior rearme o liberación de las mismas.

Las señales viales asociadas a la señalización luminosa y acústica (SLA) serán de doble foco rojo, con encendido alternativo e intermitente. En condiciones normales de reposo, dichas señales permanecerán apagadas.

Intersección Navantia

Ubicado fuera del recinto portuario y dentro de la RFIG de ADIF, se encuentra el cruce asociado al acceso a las instalaciones de Navantia "IE-Navantia (PK 3+760)". Desde ADIF se ha proyectado una protección de tipo 2 para esta intersección, realizándose la activación de las protecciones de forma enclavada (desde el enclavamiento electrónico), de forma que son las señales ferroviarias de ADIF controladas desde el enclavamiento las que muestran y dan garantías de que las protecciones funcionan correctamente.

Dicha regulación de esta intersección por parte de ADIF no implica modificación alguna en la manera de gestionar las circulaciones ferroviarias internas en el Puerto.

Como se ha comentado anteriormente, fuera de la red interior del Puerto, existe un haz de vías de apoyo (haz de vías exterior al puerto), titularidad de ADIF con posibilidad de cesión de su uso a favor de la APBC y/o de las EEFF, compuesto por dos vías de 645 metros de longitud, en régimen de autoprestación, por lo que para su uso y explotación, la empresa ferroviaria interesada deberá gestionar directamente con ADIF las posibles incidencias de esta Intersección.

Aparatos de vía

La red ferroviaria interior dispone de los siguientes aparatos de vía con accionamiento manual que permiten la conexión entre las distintas vías de la red:

N.º DE DESVÍO/TRAVESÍA	VÍAS DE UNIÓN	PP.KK.
JCA 3	Vía 1 y 4	0+161,1
JCA 4	Vía 4 y 5	0+211,0
TRAV 5	Vía 1, 4 y 5	0+633,4
JCA 6	Vía 1 y 5	0+568,8
JCA 7	Vía 1 y 5	0+698,0
JCA 8	Vía 1 y 6	0+981,1
JCA 9	Vía 1 y 7	1+020,1
JCA 10	Vía 6 y 1	1+412,1
JCA 11	Vía 7 y 1	1+361,9
JCA 12	Vía 5 y 4	1+047,7

Puerta de acceso

Existe una puerta de acceso situada en el punto de conexión física/funcional de la red ferropuertuaria con la red de ADIF. Se localiza en la JCA 3 (PK 0+161,1 de la vía 1, según el Proyecto de la Red Ferroviaria de La Cabezuela de la APBC, estando el PK 0+000 situado sobre el propio haz de vías de ADIF que se localiza antes de la entrada, en la red RFIG de ADIF). Este mismo punto de conexión física está identificado por ADIF en la tira de señalización de su línea "Las Aletas-La Cabezuela" con el PK 4+438.

La puerta de acceso al recinto portuario permanecerá cerrada, y deberá ser abierta para permitir la entrada/salida de los trenes al/desde el mismo.

4. CIRCULACIÓN DENTRO DE LA RED FERROVIARIA INTERIOR DEL PUERTO

4.1. CONDICIONES GENERALES

4.1.1. Planificación y admisión de circulaciones

Sólo se autorizarán circulaciones y movimientos de material que hayan sido previamente planificados y aprobados por la APBC, para lo cual las Empresas Ferroviarias (EE.FF.) tendrán que remitir con antelación suficiente la información precisa: plan de transporte (fechas y horario), composición del tren, tipo de mercancía (peligrosa o no), operaciones implicadas (servicios conexos dentro del puerto) y cualquier otra necesaria, solicitando la capacidad de infraestructura al Servicio ferroviario de la APBC en los términos descritos en el Documento de "Información sobre la Red Ferroviaria del Puerto de la Bahía de Cádiz".

Las operaciones no se considerarán autorizadas hasta que la APBC así lo notifique, disponiendo ésta de 5 días para dar respuesta a solicitudes ad hoc, que se efectúen en una fecha próxima a la salida del tren, y de 1 mes para solicitudes con reserva enmarcadas dentro de un procedimiento anual de solicitud de capacidad. Todo ello, sin perjuicio del resto de comunicaciones dispuestas por la normativa vigente.

Estas mismas condiciones relativas a la planificación y admisión de circulaciones se aplicarán a los casos de modificaciones de las operaciones previamente autorizadas.

4.1.2. Coordinación de la circulación

La circulación segura requiere de la coordinación entre el personal de los Administradores de Infraestructura (AI) y de las Empresas Ferroviarias (EE.FF.) para garantizar:

- La identificación precisa de los trenes y maniobras en circulación y el conocimiento de sus horarios, paradas y velocidades.
- El conocimiento por parte del RC del puerto de las circunstancias particulares de cada tren o maniobra, que habrá de suministrar la EF.
- El conocimiento y comunicación, por parte de los AI, a las EE.FF. de las anomalías que pudieran presentar las instalaciones de seguridad.
- En todo caso, las EE.FF. han de garantizar que se han realizado las comprobaciones necesarias al tren o maniobra antes de su puesta en circulación.

En el caso de la circulación de maniobras (o trenes en su caso), recibidas o expedidas desde/hacia la línea de conexión, requiere, además, la coordinación con el personal de ADIF, con el objeto de garantizar la seguridad en la circulación, de acuerdo con lo señalado en la consigna de conexión.

La comunicación de maniobra (o tren en su caso) dispuesta para ser expedida 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 lo indicado 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 la línea de conexión 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, peligrosa). Además, deberá comunicarse a los implicados cualquier anomalía detectada.

4.1.3. Gestión de la circulación

La circulación de cualquier tren o maniobra debe ser previamente autorizada por el RC del puerto, el cual debe notificar al maquinista o agente de conducción cualquier prescripción particular con la que deba circular. 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 que se indique en la asignación de capacidad. Cuando no se pueda utilizar radiotelefonía se podrá hacer uso de telefonía móvil.

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 del puerto acerca de cualquier anomalía que detecte en la infraestructura o en la circulación de los trenes.

4.2. **CONDICIONES DE CIRCULACIÓN**

4.2.1. Normas de circulación

La circulación se realizará generalmente en régimen de maniobras y no como tren, salvo en los casos excepcionales en que el surco ferroviario alcance a la Red Ferroviaria Interior del Puerto. En ambos casos serán acompañadas por un Auxiliar de Circulación o Auxiliar de Operaciones de Tren con alcance de maniobras o por el RC de la APBC.

Los movimientos en la red interior del puerto se realizarán sin exceder la velocidad de 20 km/h, tanto para marcha de la composición tirada o empujada, de forma que se pueda detener el tren ante cualquier obstáculo visible desde el puesto de conducción o ante una señal de parada. La velocidad máxima del vehículo de cabeza al paso por una intersección especial será de 10 Km/h, salvo en el caso de la IE3, en que se reducirá la velocidad máxima a 5 km/h cuando se produzca la circulación en el sentido desde el muelle Oeste hacia la salida para conectar con la red de ADIF (sentido decreciente), así como en la IE6 cuando se produzca la circulación en el sentido desde la conexión con la red de ADIF hacia el muelle oeste (sentido creciente).

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

Estará prohibido que ninguna persona suba o baje de una circulación en marcha, así como que vaya montada sobre el tope de la composición.

4.2.2. Acceso al puerto

Conforme a lo establecido en la consigna de conexión, los trenes o maniobras que se dirijan al sector de la Cabezuela del Puerto de la Bahía de Cádiz circularán en condiciones de efectuar parada ante el CARTELÓN de LIMITE FUNCIONAL, situado antes de la puerta de acceso al puerto, que delimita el cantón de bloqueo de la línea de conexión, 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.

Los trenes o maniobras que se dirijan hacia la RFIG de ADIF circularán en condiciones de cumplir lo que ordene la señal M1 de ADIF situada en el PK 4+438. De manera habitual la señal de salida estará en rojo, requiriendo de la autorización por parte del RC de ADIF, que una vez autorizada la salida cambiará de color, para permitir el acceso del tren a su red. El maquinista no efectuará movimiento alguno hasta recibir las indicaciones que procedan.

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

4.2.3. Intersecciones especiales

Para las **circulaciones en sentido de entrada** al puerto, las protecciones de las Intersecciones Especiales se activarán automáticamente mediante pedales, de forma que los trenes no tendrán que detenerse a su paso por la IE. Una vez haya terminado de pasar el tren, las protecciones no se levantarán hasta que los contadores de ejes situados en la intersección hayan detectado el paso completo de las composiciones, y se compruebe que el paso queda libre. **La velocidad de paso por las Intersecciones Especiales está limitada a 10Km/h, excepto en la IE6 cuya velocidad máxima es de 5 km/h.**

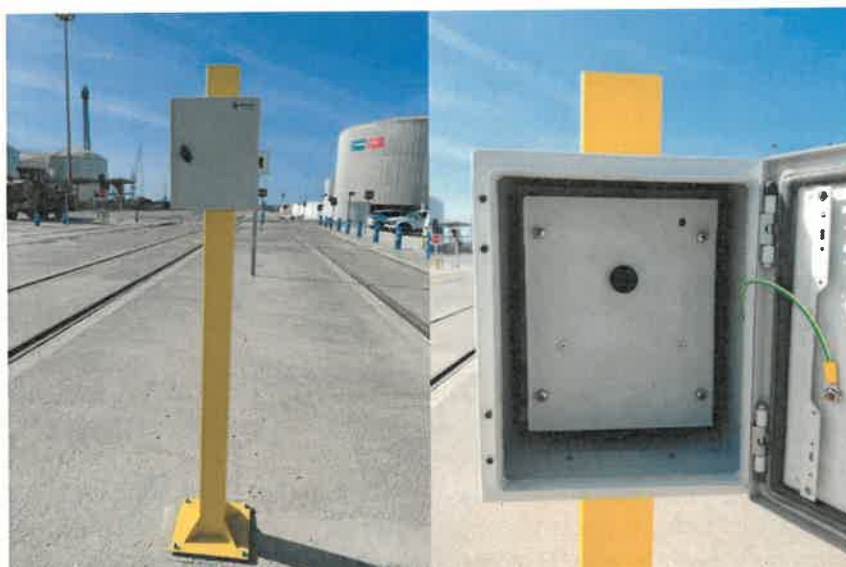
Por otra parte, para las **circulaciones en sentido de salida** del puerto, las circulaciones ferroviarias **se detendrán** antes de llegar a la señal que protege el paso por las **Intersecciones Especiales 4 y 6**, donde el auxiliar de circulación, o en su defecto el personal de conducción activará la protección correspondiente desde el mando local (botonera). Una vez detenida la circulación, cuando se hayan activado las protecciones y se compruebe que el paso está libre de vehículos y personas, se dará la señal de orden para reanudar la marcha de circulación, que podrá realizarse a **10 Km/h (5 Km/h en el caso de la IE 6)**. Igualmente, para estas intersecciones especiales, el maquinista no podrá avanzar hasta que la señal SEF indique vía libre (Flecha Blanca) o se le indique alguna incidencia para que el maquinista continúe "marcha a la vista" (Aspa Destellante), conforme a las instrucciones que reciba del Responsable de Circulación del Puerto.

En el caso de las **Intersecciones Especiales 1, 2 y 5**, cuando las circulaciones se realicen en sentido de salida del puerto, **no es necesario que se detengan** las circulaciones ferroviarias, siendo la velocidad de circulación de **10 km/h**.

En el caso de la **Intersección Especial 3**, **tampoco será necesaria la detención** en sentido de salida, aunque en este caso la **velocidad máxima estará limitada a 5 km/h**.

Resumen operativo de paso por intersecciones especiales:

Sentido de circulación	Intersecciones afectadas	Actuación requerida	Velocidad máxima
Entrada al puerto	Todas las IIEE	No es necesaria la detención si las protecciones funcionan correctamente.	10 km/h, salvo IE6: 5 km/h
Salida del puerto	IE4 e IE6	Detención previa ante la señal. Activación local de la protección (botonera) y comprobación de que el paso está libre antes de reanudar la marcha.	10 km/h
Salida del puerto	IE1, IE2 e IE5	No es necesaria la detención.	10 km/h
Salida del puerto	IE3	No es necesaria la detención.	5 km/h



Botonera para la activación local de protección en IE4 e IE6.

Cuando el tren o maniobra haya rebasado completamente la intersección, el auxiliar de circulación comprobará que la intersección haya quedado liberada completamente y que los mecanismos de protección retornan a su posición inicial.

El tren deberá detenerse delante de la señal situada justo delante de la puerta de salida.



Punto de conexión físico y funcional. Vista desde el puerto. Puerta de salida.

4.2.4. Incompatibilidades

Como norma general, no se podrán realizar dos maniobras simultáneas en movimiento en la vía 1 dentro de la Red Ferroviaria Interior del Puerto.

No se permitirán circulaciones sucesivas por ninguna de las vías que atraviesan las intersecciones especiales hasta que, tras el paso de una circulación, se haya completado correctamente el rearme de las protecciones correspondientes.

En la Intersección especial IE-4, el tiempo que transcurra desde que pase el último eje de la primera circulación hasta el primer eje de la segunda circulación debe ser superior a 8 segundos.

En las Intersecciones especiales IE-3 e IE-6, en ningún momento durante la operación de la línea se producirá sucesión de trenes por la intersección especial. Más en concreto, el segundo tren debe ocupar el pedal de aviso después de que el primero haya liberado el circuito de vía corto de la intersección especial.

La APBC podrá definir otras incompatibilidades, por razones operativas, para la correcta explotación de la Red Ferroviaria Interior.

Asimismo, es importante remarcar que en caso de maniobras internas del puerto no se pueden producir rebases del límite físico/funcional sin autorización del Responsable de Circulación de ADIF.

La APBC podrá redactar y aprobar un "Dispositivo especial de control de tráfico por parte de la Policía Portuaria" o un "Dispositivo especial por concurrencia con operaciones portuarias", cuando el movimiento o presencia de maniobras ferroviarias interfiera en el tráfico rodado por la existencia de intersecciones especiales, o en operaciones portuarias, respectivamente.

4.2.5. Estacionamiento

Es posible el estacionamiento para las operaciones de carga / descarga en las terminales de los muelles Sur y Oeste. En el caso de que las EE.FF. deseen estacionar en estas vías, deberán solicitar previamente permiso al RC del Puerto.

La máxima longitud de vía útil para el estacionamiento en la red ferroviaria interior de la dársena de La Cabezuela es de 750 metros para el muelle Sur (considerando la longitud total de vías sin tener en cuenta los aparatos de vía centrales ni las intersecciones especiales, que en ese caso quedarían ocupados) y de 285 m en el muelle Oeste (sin ocupar la intersección

especial IE 6 que cruza las vías), siendo necesario en este caso dividir las composiciones que superen esta longitud.

Para el estacionamiento temporal en la vía 3 situada en el haz de vías de apoyo de ADIF localizado antes de la entrada al puerto, se deberá solicitar previamente permiso a ADIF.

No se permitirán estacionamientos que no estén ligados a operaciones de carga/descarga (salvo en situación degradada).

4.2.6. Circulación en situación degradada

En situación degradada de las instalaciones se tendrá en cuenta lo siguiente:

- En el caso de anomalía en el funcionamiento de las instalaciones, será el Responsable de Circulación del Puerto el que 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 RC del Puerto recabará las comprobaciones necesarias del Auxiliar de Circulación/Auxiliar de Operaciones del tren con alcance para maniobras, de los Maquinistas/Operador de vehículo de maniobras y de la Policía Portuaria.
- En caso de perturbaciones del tráfico ferroviario, la APBC 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 el artículo 6.2 del RD 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias. Asimismo, se evitará que queden interrumpidas las circulaciones en las vías del Puerto.
- Si fuese necesario el apartado de las circulaciones ferroviarias a otra vía distinta de la de su itinerario, será el Responsable de Circulación del Puerto quien lo autorice, evaluando su necesidad, así como la vía a la que se deberá dirigir la composición ferroviaria. El Jefe de Seguridad Ferroviaria del Desarrollo Portuario-Servicio ferroviario de la APBC, será informado vía telefónica de esta situación. La vía a la que se deberá dirigir la composición será comunicada al Maquinista/Operador de vehículo de maniobras por radiotelefonía y, si esta vía de comunicación no fuese posible, se realizará por los métodos alternativos establecidos.
- Tal y como dispone el artículo 5.2 del RD 929/2020, "el incumplimiento de las condiciones exigibles para la circulación que pueda suponer riesgos para la seguridad será causa de paralización del tren por la APBC, en su calidad de administrador de la infraestructura ferroportuaria, a instancia propia o de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, en la vía de estacionamiento que la APBC determine."

4.2.7. Información a los maquinistas

Los Responsables de Circulación notificarán al maquinista las prescripciones de circulación que sean necesarias por la infraestructura, material, etc. En caso necesario utilizarán la siguiente notificación:

"Tren nº / Maniobra _____ Circula con las siguientes prescripciones _____".

5. COMUNICACIONES

5.1. COMUNICACIONES ENTRE LA APBC Y ADIF

Las comunicaciones entre la APBC y ADIF se regulan en la consigna AO/CO nº 06/25 de conexión ferroviaria con el Puerto de la Bahía de Cádiz, sector de la Cabezuela (Puerto Real), emitida por la Subdirección de Circulación Sur de ADIF.

Se requiere la coordinación de los Responsables de Circulación de ambas entidades. Para ello, los RC se mantendrán informados entre sí de la situación de los trenes y maniobras, quedando garantizada la gestión de la circulación mediante el intercambio de telefonemas.

5.2. COMUNICACIONES INTERNAS DENTRO DE LA APBC

Todos los telefonemas y notas recogidos en esta Consigna se inscribirán en el Libro de Telefonemas. A tal efecto, los RC dispondrán de un Libro de Telefonemas 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 que se indique en la asignación de capacidad.

Cuando no se pueda utilizar radiotelefonía, se podrá hacer uso de los teléfonos del Centro de Control Portuario (CCP) del puerto, y, si esta vía de comunicación no fuese posible, se realizará por los métodos alternativos establecidos, como telefonía móvil específica.

De acuerdo con la normativa, se dotará el CCP de la APBC con equipos de grabación para las comunicaciones que se realicen.

La EF tendrá la obligación de informar al Responsable de circulación del Puerto de cualquier anomalía que se detecte en la infraestructura o en la circulación de los trenes.

Las comunicaciones se realizarán según el Procedimiento General de Regulación de actividades ferroportuarias siguiendo la Instrucción Técnica de Comunicaciones de seguridad (APBC.PG.12.IT.01).

Para las comunicaciones internas con los terminalistas, se establecerá un protocolo específico, en el que se determina cómo se pone en conocimiento de las terminales la llegada de un tren a su instalación.

Estos procedimientos consistirán en comunicaciones del Responsable de Circulación Ferroviaria de la APBC con el responsable designado por la empresa que preste el servicio de carga y descarga de trenes (empresas estibadoras, terminales, etc.).

6. INCIDENCIAS Y AVERÍAS

En caso de incidencia, anomalía o imprevistos urgentes, se avisará al Centro de Control Portuario (CCP).

La 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 trayecto que gestiona, a condición de que no invadan el punto de conexión física y funcional.

Excepcionalmente, si se precisase que el tren de trabajos o vagoneta sobrepase el punto de conexión físico y funcional, el RC de ADIF deberá conceder autorización para permanecer en la línea de conexión, así como el trayecto a seguir y el punto hasta el que está permitida la circulación.

La APBC tomará las medidas oportunas para el restablecimiento del servicio, pudiendo solicitar la cooperación de ADIF en las operaciones de socorro y la liberación de la vía con los medios disponibles a su alcance, así como en la investigación de accidentes e incidentes.

7. TRABAJOS EN VÍAS

Los trabajos desde el límite físico y funcional hacia el interior del puerto estarán a cargo del RC de la APBC y será de aplicación el RCF, en particular el Capítulo 3 del Libro tercero (Trabajos y Pruebas).

Las operaciones de mantenimiento de infraestructura o renovación de instalaciones que puedan afectar al tráfico programado deberán ser acordadas con antelación entre las partes, es decir, la APBC y concesionarios/terminalistas.

La realización de trabajos en vías de la red interior requerirá autorización previa del RC de la APBC antes del inicio de los mismos, mediante el Acta de Trabajos correspondiente.

Para la realización de labores de mantenimiento y conservación de las instalaciones ferroviarias del Puerto de la Bahía de Cádiz, los responsables de dichas labores deberán comunicar previamente dichos trabajos al Centro de Control Portuario (CCP) del Puerto.

Para la realización de cualquier obra o trabajo que afecte a la zona de seguridad de la circulación ferroviaria dentro de las instalaciones de la APBC (según RD 664-2015 Reglamento de Circulación Ferroviaria), deberá comunicarse previamente al Responsable de Circulación del Puerto de la Bahía de Cádiz (RC del Puerto) y al CCP del Puerto, para permitir a este último el establecimiento de la oportuna coordinación con el resto de las actividades que se desarrollan en el Puerto de la Bahía de Cádiz.

A su vez, el RC establecerá previamente las condiciones que considere necesarias para la autorización de los trabajos, así como al CCP.

El responsable de los trabajos comunicará la finalización de los mismos al RC del Puerto y al CCP.

8. PERSONAL INTERVINIENTE

Los Responsables de Circulación de la APBC, así como los Auxiliares de Circulación/Auxiliares de operaciones del tren con alcance de maniobras y el resto de personal involucrado en la operativa ferropuertuaria, deberán tener los títulos y habilitaciones contemplados en la legislación para la actividad que desempeñen. Asimismo, deberán conocer las consignas vigentes en el puerto y atender las instrucciones que, por motivos de seguridad o protección portuaria, les sean transmitidas por los departamentos correspondiente de la APBC.

- **Responsable de circulación de ADIF.** Sus funciones serán las relativas a la gestión y control, incluida la regulación, de la circulación ferroviaria sobre las infraestructuras de la RFIG administrada por ADIF, incluyendo la línea de conexión hasta el punto de conexión funcional con el Puerto de la Bahía de Cádiz.

- **Responsable de Circulación del Puerto.** Sus funciones 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.
Su ubicación quedará localizada en las oficinas de la APBC o en el CCP.
- **Auxiliar de circulación/auxiliar de operaciones del tren con alcance para maniobras.** Bajo las órdenes directas del RC de ADIF y/o de la APBC, acompañando al tren o maniobra, ejecuta todas las operaciones relacionadas con los movimientos de los trenes en la conexión ferroviaria entre ambas redes.
- **Maquinista/Agente conductor/operador del vehículo de maniobras.** Bajo las instrucciones del RC de ADIF y del RC de la APBC (que pueden ser transmitidas por el auxiliar que acompaña la maniobra) realiza las operaciones de conducción de vehículos ferroviarios en operaciones asociadas a la entrada y salida del material rodante del ámbito del puerto.
- **Encargado de los trabajos o piloto de seguridad habilitado para concertar trabajos.** Personal con habilitación que le faculta, según corresponda, para intervenir en los sistemas de trabajos en intervalo de liberación por tiempo o EVB ("entrega de vía bloqueada") en la red interior del PBC.
- **Otro personal:**
 - o Centro de Control Portuario (CCP/CCE):
 - Gestión de emergencias (terrestres y marítimas)
 - Gestión de operaciones portuarias
 - Atención al público
 - o Responsable de seguridad ferroviaria

9. PRESCRIPCIONES GENERALES

El contenido de esta Consigna deberá ser conocido tanto por el personal afectado de las EE.FF. como por el de la APBC, para asegurar su cumplimiento, por medio de las acciones de supervisión y asesoramiento que fueran necesarias, para el debido control de los riesgos.

Asimismo, tanto el maquinista/operador del vehículo de maniobras como el personal que le acompañe y dirija la maniobra deberá estar en posesión de esta Consigna, y conocer su contenido y las instalaciones de la Red Ferroviaria Interior del Puerto.

El personal que acompañe la maniobra en las intersecciones especiales se coordinará, cuando así se precise, con la Policía Portuaria y con el Maquinista/Operador de vehículo de maniobras.

Para todo aquello que no esté expresamente determinado en la presente Consigna, se estará a lo dispuesto en el RCF / LNCFP y demás normativa vigente.

10. GLOSARIO DE TÉRMINOS

- APBC: Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.
- ADIF: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
- AI: Administrador de Infraestructuras.
- CCE/CCP: Centro de Control de Emergencias/Centro de Control Portuario.

- CRC: Control de Regulación de Circulación.
- CTC: Control de Tráfico Centralizado.
- DAT: Documento de Admisión del Tren.
- EF: Empresa Ferroviaria.
- IE: Intersección Especial.
- JCA: Junta de contraaguja.
- LNCFP: Libro de Normas de circulación Ferroviaria en Puertos.
- PBC: Puerto de la Bahía de Cádiz.
- PM: Puesto de Mando.
- RC: Responsable de Circulación.
- RCF: Reglamento de Circulación Ferroviaria.
- RFIG: Red Ferroviaria de Interés General.
- RFPBC: Red Ferroviaria del Puerto de la Bahía de Cádiz.
- SBA: Semibarrera automática.
- SGS: Sistema de gestión de la Seguridad.
- SLA: Señalización Luminosa y Acústica.

11. DIRECTORIO DE TELÉFONOS Y CORREOS ELECTRÓNICOS

Las comunicaciones relativas a la programación, coordinación y realización de las operaciones necesarias para la circulación de los trenes y maniobras se realizarán entre los siguientes interlocutores.

11.1. DIRECTORIO INTERLOCUTORES AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE CÁDIZ

- Responsable de circulación de la APBC
 - Número de teléfono: 618 366 806
 - 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

11.2. DIRECTORIO INTERLOCUTORES EXTERNOS

- 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: crcgestionsevilla@adif.es
 - Número de Fax: 954 485 334

12. ANEXO I – ESQUEMA DE VÍAS DE LA RED FERROVIARIA INTERIOR DEL PUERTO DE LA BAHÍA DE CÁDIZ, SECTOR DE LA CABEZUELA

