

CONSIGNA	AO/CO
	Nº 15/19
	León, 15 de noviembre de 2019
CONSIGNA DE CONEXIÓN FERROVIARIA CON EL PUERTO DE MARÍN	

Organismo:	<i>Subdirección de Circulación Noroeste. Subdirección de Operaciones RC Noroeste. Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra.</i>
Objeto:	Regular la coordinación de los procesos de circulación entre la estación de Adif de Pontevedra y el Puerto de Marín.
Documentos conexos:	<i>Reglamento de Circulación Ferroviaria. Consigna A nº 2236, de la Estación de Pontevedra. Libro de Normas de Circulación Ferroviaria en Puertos. Consigna A/C 01-19 Acceso y regulación de las operaciones en la red ferroviaria interior del Puerto de Marín.</i>
Documentos anulados:	<i>Consigna AO/CO 295/400 de la D.O. Noroeste</i>

APLICACIÓN

Fecha:	<i>25 de noviembre de 2019.</i>
Ámbito:	<i>Red Convencional. Complejo Ferroviario del Puerto de Marín.</i>
Línea 824 de:	<i>Redondela a Santiago de Compostela.</i>
Estación:	<i>Pontevedra (Km 27,669).</i>

I.- MOTIVACIÓN Y OBJETO.

La presente Consigna (AO/CO) se realiza en cumplimiento de las exigencias legales y reglamentarias establecidas en el actual contexto normativo del sector ferroviario para la conexión de la RFIG administrada por Adif con la RFIG administrada por la Autoridad portuaria de Marín, (en lo sucesivo AP de Marín), y tiene por objeto establecer las normas de circulación, así como las relaciones básicas de coordinación entre la Estación de Pontevedra y el Puerto de Marín, en virtud del Convenio de Conexión establecido al efecto.

II.- INSTALACIONES

El Puerto de Marín está conectado con la RFIG administrada por Adif a través de la siguiente línea de conexión:

2.1.- LÍNEA DE CONEXIÓN:

La conexión del ramal del Puerto con la Estación de Pontevedra está incluida en el enclavamiento de dicha estación y descrito en la Consigna Serie A Nº 2236.

En los puntos kilométricos 5/244, 5/295 y 5/339 existen tres pasos a nivel (el segundo de ellos sólo para peatones), protegidos por Señalización Luminosa y Acústica, para el tránsito por ellos de vehículos de carretera y peatones.

Los tres pasos a nivel están protegidos para el paso de maniobras por Señales de Paso a Nivel (Art. 2.1.2.11 y 2.1.2.12 del RCF.), una en cada sentido, instaladas en los Km. 4/914 (circulaciones hacia el Puerto de Marín) y 5/384 (circulaciones hacia la estación de Pontevedra).

El sistema de protección dispone de un mando local instalado en un armario próximo a los cruces a nivel.

A continuación de los PP a N citados, en el ámbito del Puerto, existe un **portón de acceso**, cuya apertura y cierre están a cargo de la Autoridad Portuaria.

Se acompañan esquemas de la Estación de Pontevedra y de las instalaciones del Puerto de Marín.

La línea de conexión entre el Puerto de Marín y la Estación de Pontevedra está delimitada por los siguientes puntos:

- a) *Punto de origen de la línea:* Desvío 6 (P.K. 27,279), protegido por calce conjugado con el desvío y señal M2 (P.K. 27,372), situado en la Estación de Pontevedra.
- b) *Punto de final de la línea:* Los piquetes del haz de tres vías (1,2 y 3) situadas a la entrada Puerto de Marín, posteriores a los desvíos FFCC-1 Y FFCC-2.

Esta línea de conexión determina un único cantón de bloqueo. No está dotada de instalaciones de bloqueo ni de sistema de protección de trenes.

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

2.2.- PUNTO DE CONEXIÓN FÍSICA.

El punto de conexión física que delimita la titularidad de las infraestructuras de la RFIG administradas por Adif y por la AP de Marín en la línea de conexión es:

- El PK 5,404 del ramal de conexión a 20,20m de la señal SPM, en dirección al puerto

Este punto de conexión física estará señalizado mediante los siguientes cartelones:



Figura 1

2.3.- PUNTO DE CONEXIÓN FUNCIONAL.

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

- Coincide con el punto de conexión física. (PK 5,404 a 20,20 metros de la Señal SPM, en dirección al puerto).

Este punto de conexión funcional estará señalizado mediante los siguientes cartelones:



Figura 2

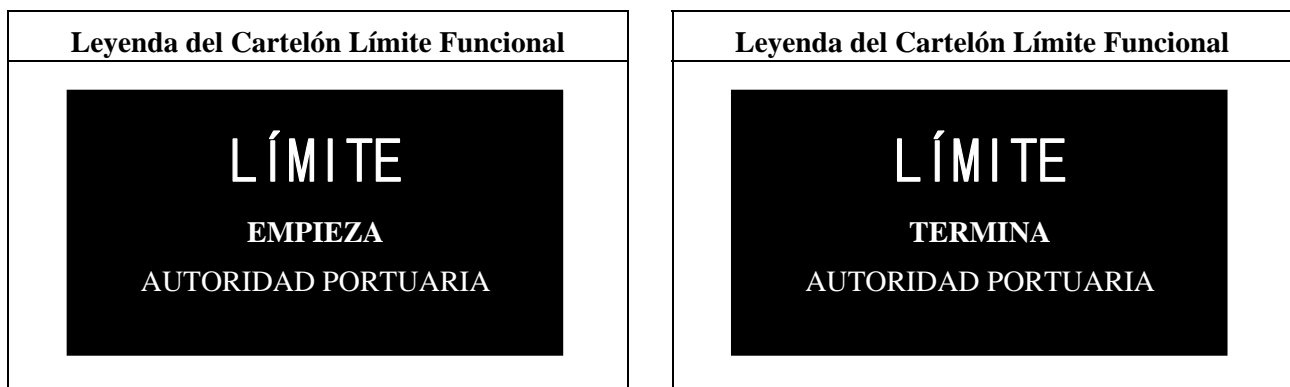


Figura 3

III.- 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 (EF) y de los Administradores de Infraestructura (AI) afectados. Esta actuación coordinada está basada en:

- a) La identificación precisa de los trenes y maniobras en circulación y el conocimiento de sus horarios, paradas y velocidades.
- b) La información de las circunstancias particulares de cada tren, que las EF han de facilitar a los AI.

c) El conocimiento y comunicación, por parte de los AI, a las EF de las anomalías que puedan presentar las instalaciones de seguridad.

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

3.1.2. Gestión de la circulación.

La adecuada gestión del tráfico ferroviario requiere que los Responsables de Circulación se mantengan permanentemente informados entre sí, siguiendo las instrucciones establecidas por el Puesto de Mando (PM) de Adif. Además, deberán comunicarse entre sí, o al PM, cualquier falta de capacidad o anomalía en la línea de conexión.

3.1.3 Información a los Maquinistas:

En la situación descrita en el apartado 4.2.2 los Responsables de Circulación notificarán al maquinista las prescripciones de circulación que sean necesarias: por infraestructura, material, etc.

A los maquinistas de todos los trenes y maniobras se les notificará lo siguiente:

“Maniobra/tren nº _____ circula con las siguientes prescripciones _____”.

3.2.- CONDICIONES DE CIRCULACIÓN POR LA LÍNEA DE CONEXIÓN.

Las circulaciones por la línea de conexión se podrán realizar como tren o como maniobra.

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

Las circulaciones que salgan del Puerto de Marín, con destino distinto de la Estación de Pontevedra, necesariamente se realizarán como tren.

Al paso del vehículo de cabeza por el tramo de vía comprendido entre el paso a nivel del pk 5/244 y el portón de acceso al puerto, **no excederá la velocidad de 5 km/h.**

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

Los trenes o maniobras que se dirijan hacia la Estación de Pontevedra circularán en condiciones de cumplir lo que ordene la señal **M2**. Si ésta permite el paso, el Maquinista circulará con marcha de maniobras hasta el punto de estacionamiento. Si la señal ordena parada se pondrá inmediatamente en contacto con el Responsable de Circulación de Adif y no efectuará movimiento alguno hasta recibir las indicaciones que procedan.

Los trenes o maniobras que se dirijan al Puerto de Marín efectuarán parada ante el **CARTELÓN de LÍMITE FUNCIONAL** (figura 3) que delimita el cantón de bloqueo de la línea de conexión y el maquinista 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 Responsable de Circulación del Puerto.

El Maquinista podrá **no efectuar** la citada parada ante el **CARTELÓN de LÍMITE FUNCIONAL** (figura 3) si previamente ha recibido del Responsable de Circulación del Puerto de Marín las indicaciones para el acceso a las instalaciones de su ámbito.

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.

Estos trenes circularán siempre 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 y llevarán las señales de cola previstas para los trenes según determina el artículo 2.1.7.2 del RCF.

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

IV.- BLOQUEOS

4.1. CARACTERÍSTICAS.

Al no estar la línea de conexión equipada con instalaciones diseñadas para el bloqueo de la misma, la circulación se garantiza a través de acuerdos bilaterales entre los Responsables de Circulación de Adif y de la AP del Puerto de Marín para concertar la circulación de trenes y maniobras entre ambos aplicando las normas del Bloqueo Telefónico, según se describe en los apartados siguientes.

4.2. ACTUACIÓN DEL PERSONAL

4.2.1. Funciones y responsabilidades.

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

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

Los Responsables de Circulación de Adif y la AP dispondrán de las habilitaciones que correspondan conforme a lo previsto en el punto VII.- 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 en posesión de una habilitación en vigor de Responsable de Circulación de Puerto otorgada por la Autoridad Portuaria.

4.2.2. Maniobras o Trenes concertados entre Responsables de Circulación (Adif y AP).

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

El cantón de bloqueo está a cargo de los Responsables de Circulación de Adif y de la AP de Marín.

La apertura del portón de acceso está a cargo de la AP del Puerto de Marín. El Responsable de Circulación del Puerto de Marín, antes de expedir una circulación hacia la estación, o conceder la vía para una circulación de llegada, se asegurará de que dicha apertura se realice en el momento oportuno.

La circulación en la línea de conexión se realizará como tren o maniobra y quedará garantizada mediante el intercambio de telefonemas de tal forma que queden asegurados los movimientos desde o hacia el Puerto de Marín hasta o desde la Estación de Pontevedra.

Para la adecuada gestión de las circulaciones, el Responsable de Circulación afectado por la expedición de un tren o maniobra se asegurará de que el trayecto que se encuentra a su cargo está libre de circulaciones. En el caso del Responsable de Circulación del Puerto de Marín, comprobará

además la apertura y cierre del portón de acceso. Una vez hecha esta comprobación, si nada lo impide, cursará a su colateral el siguiente telefonema L4.5 para cada una de las circulaciones a expedir:

BT1	<i>«¿Puedo expedir tren/maniobra _____ a las _____?»</i>
L4.5	

El Responsable de Circulación que reciba el telefonema anterior, contestará con uno de los telefonemas siguientes (L4.6) o (L4.7):

BT2	<i>«Expida tren/maniobra _____.»</i>
L4.6	

o

BT3	<i>«Detenga tren/maniobra _____.»</i>
L4.7	

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

A partir de este momento y una vez cursados de nuevo los telefonemas L4.5 y L4.6, los Responsables de Circulación inscribirán en la columna de trenes en marcha de sus respectivos libros de bloqueo la palabra "Tren/Maniobra".

Si una vez cursados los telefonemas de solicitud y de autorización para el envío de una circulación, no pudiera ser expedido, el Responsable de Circulación que la hubiera solicitado cursará al colateral el siguiente telefonema L4.9:

BT5	<i>«Anulo petición de vía para tren/maniobra _____.»</i>
L4.9	

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

Cuando desaparezcan las causas que motivaron la transmisión del telefonema anterior, el Responsable de Circulación volverá a solicitar la expedición de la circulación cursando el telefonema L4.5, iniciando de nuevo el proceso.

Una vez que el tren o maniobra ha llegado completo y quedado libre el cantón de bloqueo, el Responsable de Circulación cursará a su colateral el siguiente telefonema L4.8:

BT4	<i>«Llegó tren/maniobra _____.»</i>
L4.8	

El Responsable de Circulación del Puerto de Marín podrá retirarse o incorporarse al servicio, si la línea de conexión está libre de circulaciones y una vez se lo comunique al Responsable de Circulación de Pontevedra cursando uno de los siguientes telefonemas:

5	<i>" Me retiro del servicio."</i>
---	-----------------------------------

o

6	<i>"Reanudo el servicio"</i>
---	------------------------------

Como excepción, el Responsable de Circulación del puerto podrá incorporarse al servicio con el cantón ocupado (habiéndose realizado la última expedición en régimen de lanzadera), debiendo cursar, cuando corresponda, el telefonema L4.8 al Responsable de Circulación de Pontevedra, considerándose de esta forma libre de trenes el cantón único de bloqueo.

V.- OPERACIONES DE MANIOBRAS.

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

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

VI- PRESCRIPCIONES GENERALES PARA LOS TRABAJOS.

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

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

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

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

VII.- PERSONAL INTERVINIENTE

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

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 administrada por Adif, incluyendo la línea de conexión hasta el punto de conexión funcional.

Todas las referencias al Responsable de Circulación de Adif se entenderán hechas al Responsable de Circulación 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 AP de Marín, incluyendo la línea de conexión hasta el punto de conexión funcional.

7.3.- MAQUINISTA / AGENTE DE CONDUCCIÓN

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

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 del Puerto de Marín, 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 en la línea de conexión del Puerto de Marín.

VIII.- ACCIDENTES O INCIDENTES EN LA CIRCULACIÓN.

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

IX.- 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 AP de Marín y de las EF intervinientes, con el objeto común de garantizar la seguridad en la circulación.

La EF cumplirá lo dispuesto en la Consigna C Nº 46 para los trenes con origen en el puerto, facilitando la Documentación de Admisión del Tren (DAT) a Adif e informando de ello a la AP de Marín.

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

9.1.- 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:

- **Gabinete de Circulación de la Estación de Pontevedra:**

Número de Telf.: 279 496 - 986 26 94 96

Número de Fax: 279 496 - 986 26 94 96

Dirección de correo electrónico: ci23004@adif.es

- **Puesto de Mando de Ourense:**

Número de Telf. del Resp. de CC. del CTC: 269 214 - 988 36 92 14

Número de Telf. del Supervisor: 269 211 - 988 36 92 11

Número de Fax: 269 299 - 988 36 92 99

Dirección de correo electrónico: pmandoourense@adif.es

- **Centro de Gestión de Tráfico:**
Número de Telf.: 242 204 - 987 84 22 04
Número de Fax: 242 242 - 987 84 22 42
Dirección de correo electrónico: gestionleo@adif.es
- **Centro de Coordinación del Puerto de Marín:**
Número de telf: 986 83 80 43
Número de telf emergencias: 986 89 10 10 – 986 88 23 06
Número de Fax: 986 88 13 24
Dirección de correo electrónico: opportuarias@apmarin.com
- **Responsable de Circulación del Puerto de Marín:**
Número de telf: 986 89 10 10 – 986 88 23 06 – 638 09 03 22
Número de Fax: No procede.
Dirección de correo electrónico: fcc@apmarin.com

X.- PRESCRIPCIONES GENERALES.

10.1.- GENERALIDADES.

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

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

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

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

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

10.2.- COMUNICACIONES.

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

La comunicación con el personal de los trenes y maniobras se realizará, preferentemente, por radiotelefonía a través del canal 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 Pontevedra de Adif y como último recurso de la telefonía móvil u otro medio de comunicación disponible. Se seguirá el procedimiento establecido por la normativa reglamentaria para la dotación de equipos de grabación en estos Gabinetes de Circulación.

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

El contenido que le afecte de esta Consigna deberá ser conocido tanto por el personal afectado de Adif, como de la AP de Marín y de las EE.FF., debiendo garantizarse su cumplimiento por los mismos mediante 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
NOROESTE**

EL DIRECTOR DE LA AP DE MARÍN

Nicanor Álvarez Pando

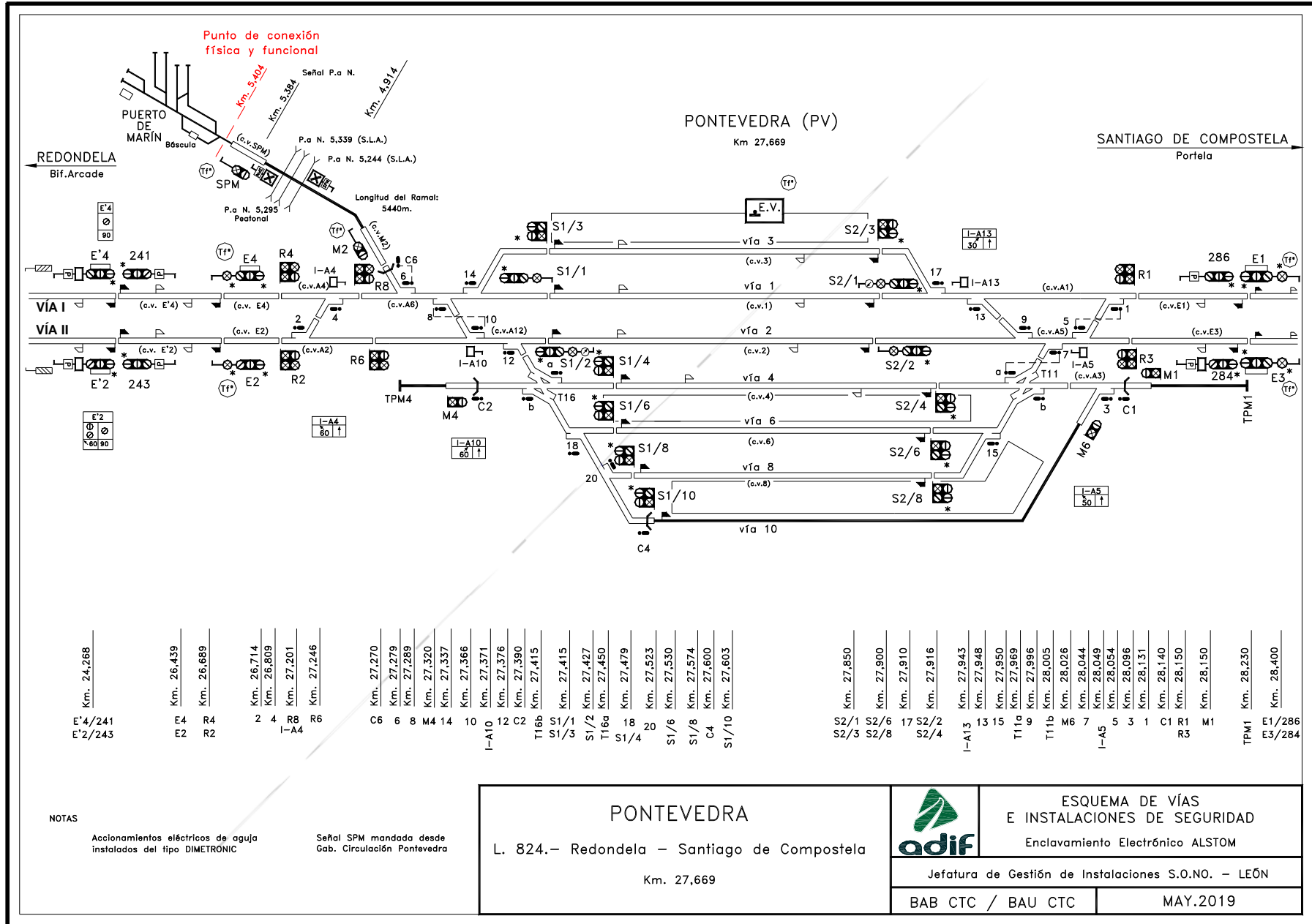
Miguel Ángel Navarro Veroz

**EL SUBDIRECTOR DE OPERACIONES
RC NOROESTE**

**EL RESPONSABLE DE SEGURIDAD
EN LA CIRCULACIÓN FERROVIARIA
DE LA AP DE MARÍN**

Julio Sánchez Corbalán

Felipe Linaje Ruiz



Accionamientos eléctricos de aguja instalados del tipo DIMETRONIC

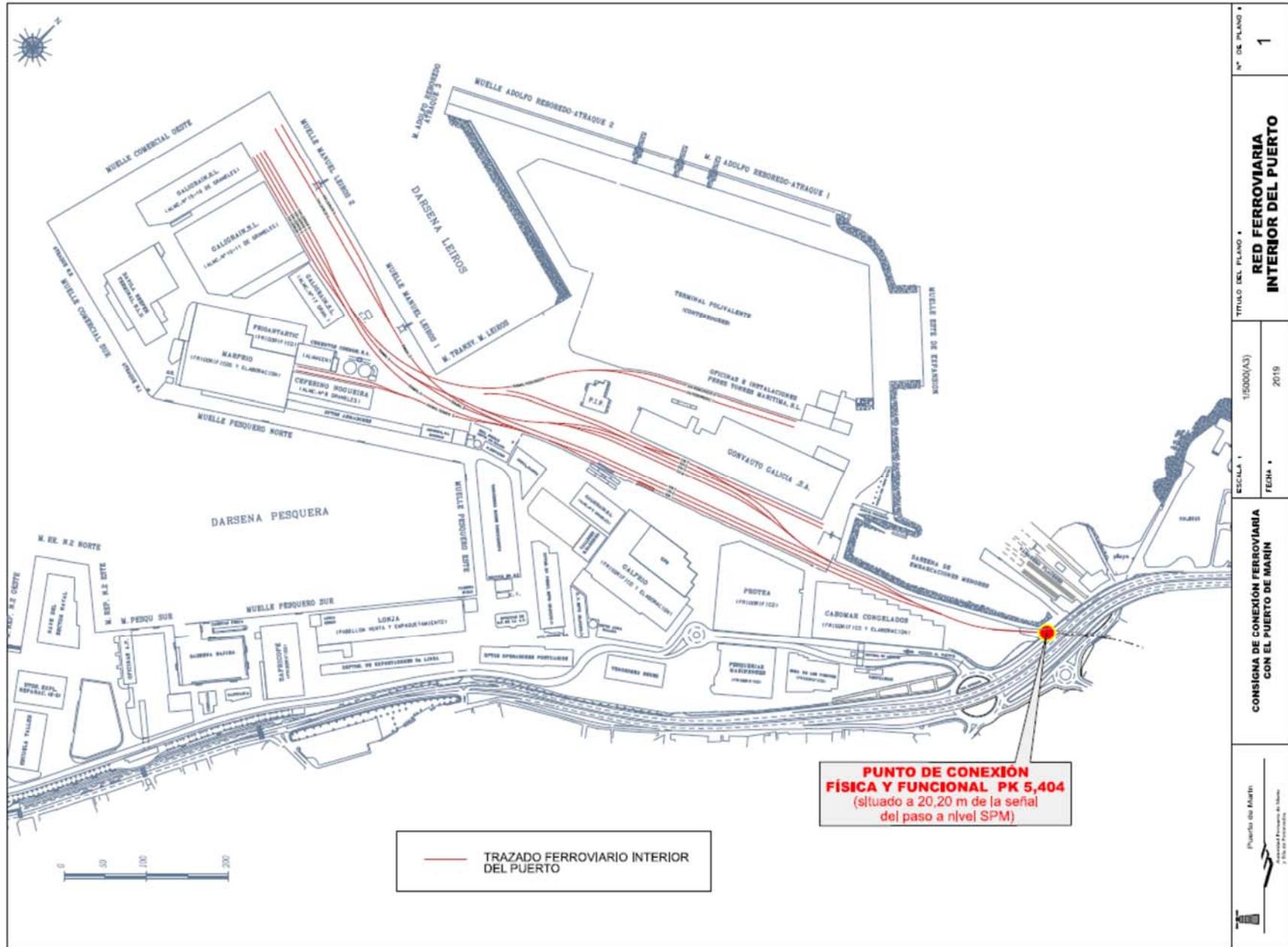
Señal SPM mandada desde Gab. Circulación Pontevedra

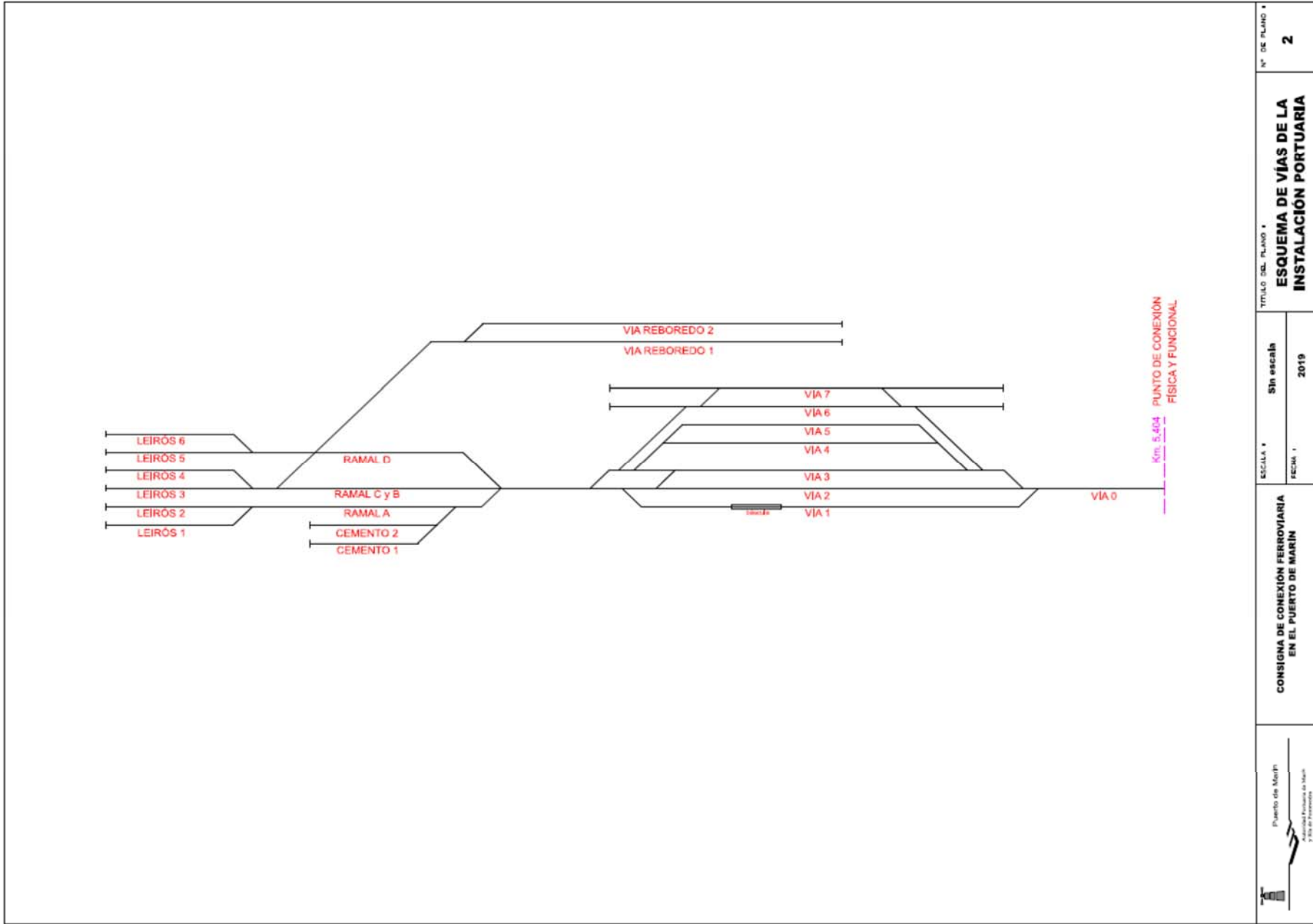
PONTEVEDRA
L. 824.- Redondela - Santiago de Compostela
Km. 27,669

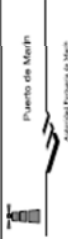


**ESQUEMA DE VÍAS
E INSTALACIONES DE SEGURIDAD**
Enclavamiento Electrónico ALSTOM

Jefatura de Gestión de Instalaciones S.O.NO. - LEÓN
BAB CTC / BAU CTC MAY.2019





TÍTULO DEL PLANO 1		Nº DE PLANO 1
ESQUEMA DE VÍAS DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA		2
ESCALA 1	5ª escala	2019
FECHA 1		
CONSIGNA DE CONEXIÓN FERROVIARIA EN EL PUERTO DE MARÍN		
 <p>Puerto de Marín Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra</p>		