

<b>CONSIGNA</b>	<b>TE</b>	
	<b>Nº 1/20</b>	<b>Nº 1/20</b>
	Adif	Adif-Alta Velocidad
	Madrid, 31 de julio de 2020	
<b>TRATAMIENTO Y GESTIÓN DE LOS TRANSPORTES EXCEPCIONALES</b>		

**Organismo:** Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación de Adif  
Subdirección de Seguridad en la Circulación de Adif - Alta Velocidad

**Objeto:** Definir los transportes que tienen consideración de "Transporte Excepcional" (TE) y configurar las estructuras previas de comunicación para obtener la autorización para la circulación del transporte excepcional y el flujo de información necesario para su adecuada gestión y seguimiento.

#### APLICACIÓN

**Fecha:** 10 de agosto de 2020.

**Anula a:** Consigna C nº 44/16 "Tratamiento de los transportes excepcionales y los fallos de cargamento en ruta", de 16 de noviembre de 2016

**Ámbito:** RFIG administrada por Adif y Adif-Alta Velocidad

## 0. PREÁMBULO

El Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF), aprobado por Real Decreto 664/2015, de 17 de junio, establece en su artículo 1.5.1.23, la definición general de los transportes excepcionales, la obligación de la Empresa Ferroviaria (EF) en comunicar al Administrador de Infraestructuras (AI) los condicionantes que en cada caso deban ser tenidos en cuenta para que éste pueda autorizarlo y la exigencia a la EF en garantizar que las condiciones de la composición, del tren y del cargamento cumplen con las condiciones de transporte y prescripciones de circulación específicas definidas por el AI.

De igual modo, el referido Real Decreto incorpora un anexo informativo para la adecuada implantación del RCF en los respectivos Sistemas de Gestión de Seguridad (SGS) de la EF y del AI, siendo de aplicación a los Transportes Excepcionales (TE) el Criterio SGS 1.13.

## 1. DEFINICIONES

- **Transporte Excepcional (TE)**

Transporte que, por sus dimensiones, peso o distribución y acondicionamiento de la carga, y teniendo en cuenta las características de la red por la que tenga previsto circular, sólo puede admitirse a tráfico ferroviario en unas condiciones técnicas y operativas determinadas.



De modo general, tiene carácter puntual. Su finalidad es dar respuesta a las necesidades de un transporte concreto en un momento preciso o a situaciones de anomalía, si bien el transporte de determinados cargamentos que tienen la consideración de excepcionales, por rebase de gálibo, puede, por sus características, estar sujeto a cierta frecuencia.

- **Autorización de Transporte Excepcional (ATE).**

Autorización elaborada por la Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación (DCSC) de Adif y/o la Subdirección de Seguridad en la Circulación (SSC) de Adif-Alta Velocidad, que incorpora las condiciones de aceptación y realización del transporte excepcional, así como las prescripciones de circulación requeridas para su desarrollo.<sup>1</sup>

- **Consigna de Transporte Excepcional (CG TE).**

Consigna elaborada por la Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación (DCSC) de Adif y/o la Subdirección de Seguridad en la Circulación (SSC) de Adif-Alta Velocidad para regular las condiciones generales de aplicación a transportes excepcionales, o establecer las condiciones de transporte y prescripciones de circulación en la realización de transportes excepcionales frecuentes, con restricciones a la circulación puntuales, que dispongan de márgenes suficientes para no requerir una actualización continua de sus prescripciones.<sup>1</sup>

- **Loading Guidelines UIC/Règles de Chargement UIC/Verladerichtlinien UIC. (Prescripciones de Cargamento de la UIC).**

Código de buenas prácticas, elaborado por la UIC, de aplicación al cargue, acondicionamiento y sujeción de la mercancía en el transporte ferroviario a nivel internacional, cuyo adecuado cumplimiento garantiza la seguridad durante la explotación ferroviaria y previene daños en las mercancías y averías en los vagones.

- **Contrat Uniforme d'Utilisation des wagons (CUU).<sup>2</sup>**

Contrato unificado de utilización de vagones, de aplicación a los vagones sometidos a dicho contrato en las relaciones entre explotadores de vagones (keeper) y empresas ferroviarias.

- **Ficha UIC 502-1.**

Norma de aplicación a transportes excepcionales que vayan a circular por dos o más redes en tráfico internacional.

## 2. CLASIFICACIÓN DE TRANSPORTES EXCEPCIONALES

Son transportes excepcionales, los siguientes:

- a) los cargamentos que no cumplan con las Prescripciones de Cargamento de la UIC (Loading Guidelines UIC / Règles de Chargement UIC / Verladerichtlinien UIC) para los que no existan prescripciones alternativas equivalentes incorporadas al Sistema de Gestión de Seguridad (SGS) de la empresa ferroviaria afectada,
- b) el material rodante<sup>3</sup> que, teniendo en cuenta las ampliaciones en anchura que sean de aplicación al contorno del transporte, rebasen el menor de los gálibos de cargamento definidos para las líneas a recorrer,

<sup>1</sup> Su publicación, cuando proceda, permite dar respuesta a la competencia atribuida a los administradores de infraestructura (AI) en el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF) en materia de Transportes Excepcionales.

<sup>2</sup> En inglés, General Contract of Use for Wagons (GCU).

<sup>3</sup> A este respecto se considerará material rodante tanto al propio material como al cargamento que pudiera transportar y al conjunto constituido por ambos.



- c) los vehículos cuya carga sobrepase la carga límite admisible para la línea por la que vaya a circular,
- d) los vehículos cargados sin cuadro de inscripción de cargas límites,
- e) los vehículos cargados que sobrepasen la carga máxima admisible del vehículo o de alguno de sus ejes,<sup>4</sup>
- f) las unidades de cargamento rígidas transportadas sobre dos o más vagones provistos de traviesa giratoria o giratoria-deslizante,
- g) las unidades flexibles (tales como carriles o desvíos) cargadas sobre más de 2 vagones,
- h) los vagones con bogies de más de 3 ejes, cuando tengan previsto circular cargados,<sup>5</sup>
- i) vehículos en proceso de obtención de Autorización de Entrada en Servicio (AES), con NVE (Número de Vehículo Europeo) provisional, procedentes de redes ferroviarias de otros países a talleres o instalaciones donde esté prevista la realización de ensayos o a redes ferroviarias de otros países.
- j) vehículos sin Autorización de Entrada en Servicio (AES)<sup>6</sup> que requieran su traslado entre talleres y/o derivaciones particulares, o a otras dependencias donde su traslado pudiera ser requerido para su uso en foros, exposiciones, ...

Asimismo, podrán tener el mismo tratamiento:

- k) vagones y coches, que circulen sobre sus propias ruedas, sujetos a un contrato de transporte, no interoperables, que no dispongan de marcados RIV/RIC o TEN y no estén autorizados a circular en la RFIG administrada por Adif y/o Adif Alta Velocidad, con las inscripciones que, en su caso, pudieran requerirse de conformidad con los puntos 2.1 y 2.2 del Anexo 11 del CUU.
- l) las unidades que pesen más de 25 t si deben ser transbordadas en el curso de su encaminamiento hasta la estación de destino y/o si están cargadas sobre vagones plataforma rebajados (sólo en el caso de trasbordo con redes de distinto ancho de vía),
- m) los vagones que deban ser transportados en barco y no cumplan las disposiciones del Anexo 14 del CUU.

### **3. OBTENCIÓN DE AUTORIZACIÓN PARA LA CIRCULACIÓN DE UN TRANSPORTE EXCEPCIONAL**

- 3.1. El proceso general del transporte excepcional (TE), desde que aparece la necesidad de transporte hasta su realización, cuando sea posible, se muestra en el flujograma incluido en el Apéndice 1.
- 3.2. Los interesados en la realización de un transporte excepcional (TE), se dirigirán a una empresa ferroviaria (EF)<sup>7</sup> aportando la información técnica necesaria para que una vez analizada por ésta, proceda a remitir solicitud de autorización para la circulación del TE a la Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación (DCSC) y/o a la

<sup>4</sup> Conforme establece la consigna de control de peso en básculas dinámicas, esto es, peso del eje, en vagones de ejes y media aritmética del peso del bogie, en vagones de bogies.

<sup>5</sup> El transporte de vagones con bogies de más de 3 ejes, como conjuntos de transporte (CT), esto es, conjuntos formados por este tipo de vagones más un elemento intermedio (viga de carga, jaula o carga autosoportada) tiene en todos los casos la consideración de vagón cargado.

<sup>6</sup> El traslado de material rodante fuera de ciclo de mantenimiento y el de material accidentado, siempre que no rebase gálibo, no tienen la consideración de transporte excepcional. Su gestión queda fuera del ámbito de aplicación de esta consigna.

<sup>7</sup> Las alusiones hechas a la EF deberán entenderse igualmente aplicables al área o departamento de Adif o Adif -Alta Velocidad responsable del tren de servicio interno.



Subdirección de Seguridad en la Circulación (SSC) de Adif - Alta Velocidad para su preceptiva respuesta con la emisión de la correspondiente autorización o, en su defecto, si el TE no fuese viable, con la comunicación de las causas que imposibilitan su realización, de conformidad con el procedimiento de obtención de autorización para la circulación de un TE incorporado al SGSC de Adif y Adif - Alta Velocidad.

#### **4. PLAN DE MARCHA**

- 4.1. Se entiende por Plan de Marcha, la concreción de las condiciones de circulación de determinados TE, incluyendo recursos, fechas, actuaciones en ruta, tanto sobre la carga como sobre la infraestructura, tiempos de estas, así como tiempos de recorrido de cada trayecto y de parada en las estaciones.
- 4.2. De forma previa a la obtención de la capacidad, la EF deberá solicitar el Plan de Marcha al Centro de Gestión de Red (CGR) conforme a la metodología definida al efecto por dicho departamento del AI.

#### **5. COMUNICACIÓN DE TREN DISPUESTO PARA CIRCULAR.**

- 5.1. De modo previo al inicio del TE, la EF llevará a cabo la "Comunicación de tren dispuesto para circular", conforme establece el RCF en su artículo 1.5.1.18, cumpliendo para ello lo dispuesto en la Consigna de Adif y/o Adif - Alta Velocidad que regula el procedimiento para materializar esta comunicación y notificando en todos los casos la identificación de los documentos de aplicación para la realización del transporte.
- 5.2. El AI podrá determinar en la ATE o Consigna editada al efecto, para determinados TE, con requisitos más estrictos y/o con un grado de innovación significativo, que en la comunicación de tren dispuesto para circular se incluya una comunicación específica de comprobación de aspectos vinculados al cargamento, así como, en caso de necesidad, remitir a la finalización del TE un informe sobre su desarrollo, con los principales hitos y eventos significativos que hubiesen podido acontecer.

#### **6. CIRCULACIÓN DEL TRANSPORTE EXCEPCIONAL**

- 6.1. La circulación de los transportes excepcionales (TE) por dos o más redes en tráfico internacional se regirá por lo determinado en la normativa internacional en vigor.
- 6.2. En el documento de admisión de tren "Datos de la composición del tren", se ha previsto una columna diferenciada para que la EF haga constar la ATE o Consigna de aplicación en la circulación del tren.
- 6.3. Los trenes que tengan la consideración de TE, se identificará en los documentos de marcha del tren, así como en el SITRA (Sistema de información de tráfico), con la mención "TRANSPORTE EXCEPCIONAL". El grafiado de estos trenes se realizará con un color y/o trazo específico, de forma que facilite su identificación.
- 6.4. Cuando las prescripciones del TE determinen la suspensión de la circulación por las vías contiguas en trayectos o en estaciones, el PM vigilará y ordenará, mediante telefonema en líneas sin CTC o con CTC en mando local, que los Responsables de Circulación adopten las medidas necesarias (según las instalaciones de seguridad, ubicación y disposición de vías, andenes, etc.) para que se impida el acceso de cualquier tren o maniobra a las vías afectadas.

#### **7. GESTIÓN Y MEDIDAS DE CONTROL EN LOS TRANSPORTES EXCEPCIONALES**

- 7.1. Las particularidades técnicas de los Transportes Excepcionales (TE), junto con las características de la RFIG y la interacción entre ambos, hacen que, sea necesario una gestión y control continuo de los TE por parte de EF y AI.



- 7.2. En este sentido, cuando las EF tengan conocimiento de cualquier incidencia con afectación a los TE que realizan o desde el AI se detecte cualquier tipo de incidencia o anomalía con afectación a algún TE autorizado a circular, independientemente de las acciones inmediatas que pudiesen tener que llevar a cabo para preservar la seguridad establecidas en el RCF y demás normativa reglamentaria que le pudiera afectar, informarán al respecto, al departamento del AI que ha establecido la autorización del TE para su análisis y, en caso necesario, adopción de medidas.
- 7.3. De igual modo, cuando se lleven a cabo actuaciones en la RFIG que pudieran suponer restricciones adicionales a las existentes para la circulación de los TE en vigor, deberán ser comunicadas por el Área o Entidad responsable de las mismas, para que las áreas técnicas afectadas puedan, en caso necesario, establecer y comunicar al departamento del AI que ha establecido la autorización del TE, las medidas necesarias de aplicación a dichos TE.
- 7.4. Así mismo, la EF deberá informar al departamento del AI que ha establecido la autorización del TE cualquier modificación que pudiera producirse en los TE autorizados a circular relacionada con el gálibo y/o las líneas y trayectos<sup>8</sup> incorporados a la autorización.
- 7.5. Además, el AI podrá determinar en la ATE o Consigna editada al efecto o en caso de anormalidad o incidencia en el proceso del transporte, que en el caso de necesidad la EF remita a la finalización del TE un informe sobre su desarrollo, con los principales hitos y eventos significativos que hubiesen podido acontecer.

\* \* \* \* \*

**D.ª M.ª Esther Mateo Rodríguez**  
**Directora General de Seguridad,**  
**Procesos y Sistemas Corporativos**

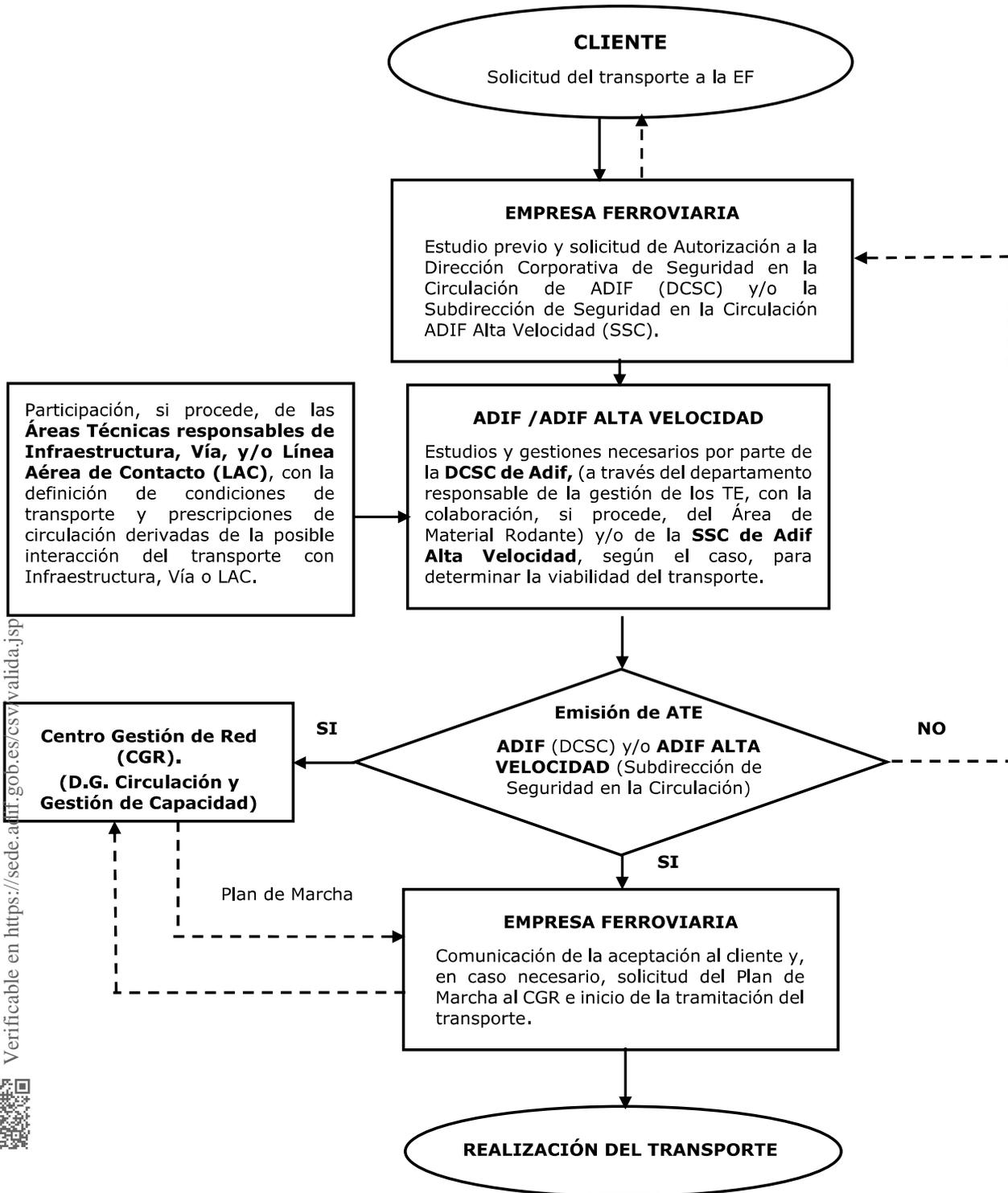
**D. Juan Pablo Villanueva Beltramini**  
**Director General**  
**de Adif-Alta Velocidad**

<sup>8</sup> Para los casos en que no se requiera la circulación por la totalidad de la línea.



## APÉNDICE 1.

### TRANSPORTES EXCEPCIONALES. FLUJOGRAMA.



\* \* \* \* \*

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el código seguro de verificación: JB6RQSHHEN8N1JH6WG31W3GGQ5C  
 Verificable en <https://sede.adif.gob.es/csv/valida.jsp>

