

CONSIGNA	TE	
	Nº 1/21	Nº 1/21
	Adif	Adif-Alta Velocidad
	Madrid, 18 de junio de 2021	
CIRCULACIÓN DE VAGONES Y CONJUNTOS DE TRANSPORTE CON BOGIES DE MÁS DE 3 EJES		

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

Objeto: Definir e identificar los vagones con bogies de más de 3 ejes con autorización para circular por la RFIG de ancho 1668 mm administrada por Adif y Adif-Alta Velocidad y los conjuntos de transporte que conforman con los distintos elementos intermedios de carga, así como regular las condiciones generales de aplicación para su circulación

APLICACIÓN

Fecha: 26 de junio de 2021

Anula a: Consigna C nº 48/16 "Circulación de vagones y conjuntos de transporte de 8 o más ejes", de 17 de noviembre de 2016

Ámbito: Líneas de ancho 1668 mm de la 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 necesidad de regular las condiciones de transporte y prescripciones de circulación de los Transportes Excepcionales (TE) mediante una autorización del Administrador de Infraestructura (AI).

Entre los distintos tipos de transporte excepcional están los vagones de más de 3 ejes por bogie cuando tengan previsto circular cargados.

1. DEFINICIONES

- Vagones con bogies de más de 3 ejes:

Son vagones empleados para el transporte de cargas de pesos y dimensiones elevados, compuestos por dos semivagones acoplados, a los que se puede incorporar en su zona central (zona de acoplamiento) un elemento intermedio de carga.



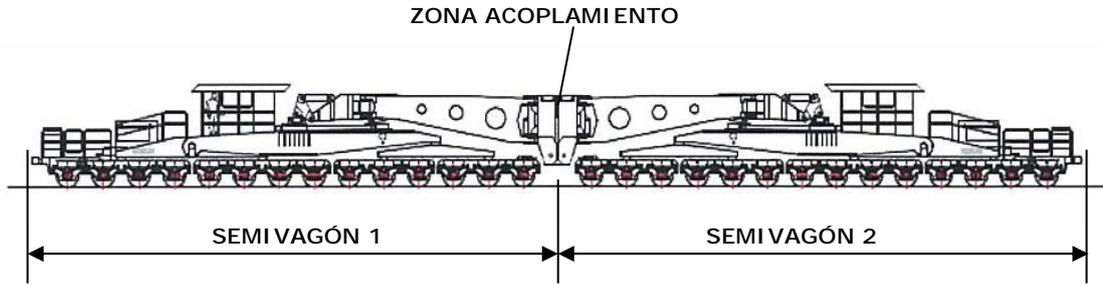


Figura 1. Ejemplo de vagón con bogies de más de 3 ejes.

- Elementos intermedios de carga:

Son dispositivos que pueden ser incorporados a los vagones con bogies de más de 3 ejes en su zona central (zona de acoplamiento) para el transporte de determinados cargamentos.

- Conjunto de Transporte (CT):

Es un conjunto formado por un vagón con bogies de más de 3 ejes y un elemento intermedio (ya sea un elemento intermedio de carga, con o sin mercancía, o la propia mercancía autoportada).

El conjunto de transporte admite posibilidad de desplazamiento tanto horizontal como vertical para poder salvar obstáculos de la infraestructura durante el transporte.

Todos los conjuntos de transporte tienen la consideración de vagones con bogies de más de 3 ejes cargados, por lo que, conforme a la clasificación establecida en la consigna TE nº 1/20 "Tratamiento y Gestión de Transportes Excepcionales", su tratamiento es el de un Transporte Excepcional (TE), requiriendo en todos los casos una autorización del administrador de infraestructura (AI) para su circulación.

Ejemplos de CT en figuras 2, 3 y 4.

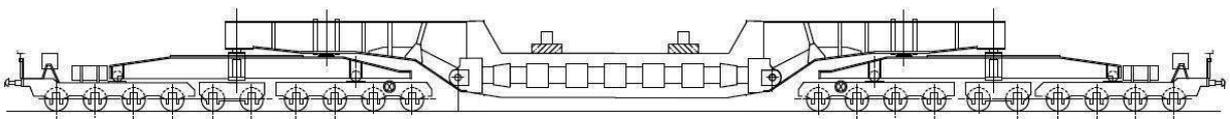


Figura 2. CT formado por vagón + viga de carga intermedia

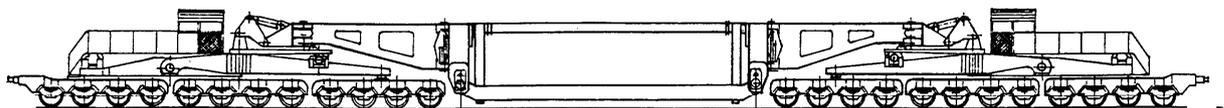


Figura 3. CT formado por vagón + jaula intermedia

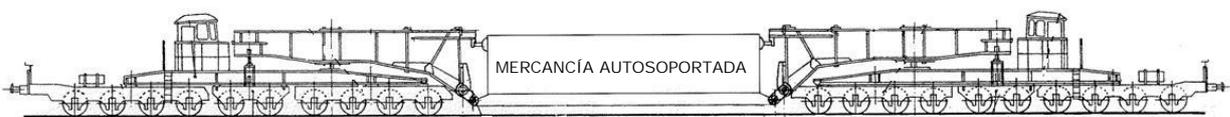


Figura 4. CT formado por vagón + mercancía autoportada



2. VAGONES

2.1. Relación de vagones

En el cuadro 1 se muestran los vagones con bogies de más de 3 ejes autorizados a circular a fecha de publicación de la presente Consigna, al estar dados de alta en la base de datos de Adif de material rodante, junto con sus características principales.¹

Cuadro 1:

VAGÓN	NEV	Nº DE EJES	VELOCIDAD MÁXIMA
PMMG 200.002	83 71 996 0 001-1	20	60 km/h
PMMG 200.003	83 71 996 0 003-7	20	60 km/h
PMMG 200.004	84 71 994 0 004-9	16	60 km/h
PMMG 200.005	84 71 994 0 005-6	16	60 km/h
PMMG 200.009	83 71 996 4 000-9	24	50 km/h
PMMG 200.010	83 71 997 2 001-7	32	50 km/h
PMMG 200.011	83 71 996 8 000-5	28	50 km/h

2.2. Condiciones de transporte

1. Previo a la admisión al transporte del vagón, el propietario o su representante, deberá entregar a la empresa ferroviaria (EF) un documento que certifique que todas las piezas del vagón están debidamente enclavadas y en perfecto estado de funcionamiento, así como que la anchura máxima en la parte central (zona de acoplamiento) no produce rebase de gálibo.
2. Estos vagones se podrán incorporar a cualquier tren de mercancías.
3. La circulación de más de un vagón en un mismo tren está permitida.

3. CONJUNTOS DE TRANSPORTE

1. Todos los conjuntos de transporte (CT), al tener la consideración de Transporte Excepcional (TE), requieren de una autorización para su circulación. Para la emisión de esta Autorización de Transporte Excepcional (ATE) es condición necesaria el cumplimiento por parte del solicitante de los requisitos definidos en la presente Consigna, así como en el procedimiento "Obtención de autorización para la circulación de un transporte excepcional" del Sistema de Gestión de Seguridad en la Circulación (SGSC) del administrador de infraestructuras.
2. El tratamiento de los CT, según dispongan o no de cargamento, requiere de unos requisitos específicos que desembocarán en condiciones de transporte y prescripciones de circulación diferenciadas.

3.1. Compatibilidad de conjuntos de transporte (CT) para la circulación

1. En el cuadro 2 se reseñan los CT, formados por combinaciones de vagón y elementos intermedios de carga (viga/jaula intermedia) compatibles entre sí, para la circulación, junto a sus posibilidades de desplazamiento máximo.

¹ En caso de discrepancias se considerarán válidos los datos existentes en la base de datos de Adif de material rodante.



Cuadro 2:

VAGÓN	NEV	Nº DE EJES	VIGA/JAULA INTERMEDIA	DESPLAZAMIENTO (mm)	
				TRANSVERSAL	VERTICAL
PMMG 200.002	83 71 996 0 001-1	20	VC-02-001 VC-01-002	300	250
PMMG 200.003	83 71 996 0 003-7	20	VC-03-001 VC-09-004 VC-01-002	500	500
PMMG 200.004	84 71 994 0 004-9	16	VC-03-001 VC-04-003 VC-09-004 VC-09-005	250	250
PMMG 200.005	84 71 994 0 005-6	16	VC-04-003	250	250
PMMG 200.009	83 71 996 4 000-9	24	VC-03-001 VC-09-003 VC-09-004 VC-09-005 VC-09-006 VC-010-01 VC-01-002	500	500
PMMG 200.010	83 71 997 2 001-7	32	VC-010-01 VC-010-02 VC-010-03 VC-010-04 VC-010-05	550	575
PMMG 200.011	83 71 996 8 000-5	28	VC-11-001	550	500

2. Para la circulación de CT, formados por combinaciones de vagón y elemento intermedio de carga distintas de las reseñadas en el cuadro 2, la EF responsable del transporte deberá garantizar la compatibilidad entre el vagón y el elemento intermedio de carga, aportando la documentación justificativa asociada.
3. Además, en todos los casos la EF deberá garantizar la compatibilidad de los distintos conjuntos de transporte con las líneas y trayectos por las que tenga previsto circular.

3.2. Conjuntos de transporte (vagón + elemento intermedio de carga) sin cargamento

3.2.1. Condiciones de transporte de CT (vagón + elemento intermedio de carga) sin cargamento

1. De modo previo al inicio del transporte la EF deberá garantizar que todas las piezas y elementos del vagón y del elemento intermedio de carga, que integran el CT, se encuentran debidamente enclavadas, en perfecto estado de funcionamiento y respetando las dimensiones definidas en los croquis del transporte, debiendo proporcionar en la solicitud de autorización para la circulación como TE, las medidas previstas para dicha finalidad.
2. Adicionalmente deberán de cumplirse el resto de las condiciones de transporte definidas para su circulación en la correspondiente autorización.

3.2.2. Prescripciones de circulación de CT (vagón + elemento intermedio de carga) sin cargamento

Las prescripciones de circulación de cada CT sin cargamento cuya circulación sea requerida estarán definidas en la correspondiente autorización.



3.3. Conjuntos de transporte (vagón + elemento intermedio de carga) con cargamento

1. La circulación de los CT con cargamento deberá cumplir las condiciones generales de transporte y prescripciones generales de circulación que se determinan en los apartados 3.3.1 y 3.3.2 de la presente Consigna.
2. De modo adicional deberán cumplirse las condiciones de transporte y prescripciones de circulación particulares incluidas para cada transporte en la correspondiente autorización.

3.3.1. Condiciones generales de transporte para CT con cargamento

Los CT con cargamento deberán cumplir las condiciones generales de transporte siguientes:

1. Entre el CT y la locomotora se intercalará, como mínimo, un vagón plataforma de bogies, de 19,90 m de longitud entre topes, o bien dos vagones plataforma de ejes, con una longitud conjunta, considerando los topes, de, al menos, 19,90 m.
2. Los vagones plataforma no podrán llevar más accesorios que los necesarios para el transporte y operaciones del CT, o para realizar la descarga de este.
3. El contorno del transporte no podrá sobrepasar las dimensiones definidas en los croquis del transporte.
4. De modo general, no está permitida la circulación de más de un CT con cargamento en el mismo tren. En caso de que fuese posible se especificará de modo preciso en la correspondiente autorización con las posibles condiciones asociadas.

Para la valoración, y en su caso autorización, de esta posibilidad por parte del AI, la EF deberá incorporar a su solicitud un estudio específico que, al menos, deberá:

- proponer el número y características de los vehículos a intercalar en la composición para reducir el peso por eje y la carga por metro lineal,
- incorporar los valores de estos parámetros aplicando las medidas propuestas,
e
- incluir los cálculos justificativos asociados.

3.3.2. Prescripciones generales de circulación para CT con cargamento

Los CT con carga, deberán cumplir las prescripciones generales de circulación siguientes:

1. Deberán poder inscribirse en curvas de 150 m de radio. Las prescripciones de circulación en curvas de radio más reducido se determinarán para cada caso en la correspondiente autorización.
2. El transporte deberá realizarse sin tensión en catenaria, salvo que se determine de modo expreso en otro sentido en la correspondiente autorización.
3. La velocidad máxima será de 50 km/h.
4. La velocidad máxima al paso por aparatos de vía dispuestos a vía desviada será de 5 km/h.



5. La velocidad máxima al paso por puentes y tramos metálicos, sin balasto, será de 10 km/h.
6. Siempre que la carga sea desplazada lateralmente o elevada de su posición inicial el transporte se realizará a la velocidad de 5 km/h.
7. En cada caso se fijarán los trayectos en los que se deberá reducir la velocidad máxima, así como los puntos singulares (túneles, pasos superiores, etc.) en los que se deberán realizar maniobras de desplazamiento del cargamento.
8. El transporte irá acompañado por un "Coordinador" designado por la EF, que realizará la función de compatibilizar el cumplimiento de todas las actividades propias del transporte y emitir un informe a la finalización sobre su desarrollo, con los principales hitos y eventos significativos, así como posibles incidencias que hubiesen podido acontecer. La EF remitirá copia de dicho informe al departamento de la Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación (DCSC) de Adif responsable de la gestión de los Transportes Excepcionales y/o a la Subdirección de Seguridad en la Circulación de Adif-Alta Velocidad, según las líneas y trayectos afectados por el transporte.
9. El "Coordinador", con carácter general, será asistido por Personal de Infraestructura y el Personal de la entidad propietaria o explotadora del vagón que se considere necesario. De igual modo, en función de las características del transporte, si así se determina en la correspondiente autorización, podrá ser también asistido por Personal de Electrificación.
10. El "Coordinador" junto con el Personal de Infraestructura y el Personal de la entidad propietaria o explotadora del vagón, deberán coordinarse para, en caso necesario, definir puntos de desplazamiento adicionales a los ya establecidos.
11. El transporte, en los trayectos de vía doble o múltiple, en plena vía, no podrá cruzarse ni ser adelantado por las vías contiguas por otros trenes, salvo que se autorice expresamente.
12. Los cruces y adelantamientos se efectuarán, de modo general, en estaciones dotadas, al menos, de 3 vías o de 2 vías con andén intermedio. No obstante, estando el transporte parado en una estación y siempre que las circunstancias lo requieran, el "Coordinador" del transporte, asesorado por el Personal de Infraestructura, podrá, excepcionalmente, autorizar la realización de cruces y adelantamientos por la vía contigua.
13. Además de las paradas previstas en la información horaria del tren (Libro de Itinerarios del Maquinista) cumplirá las que disponga el PM por motivos de seguridad, informando a las estaciones en que se vayan a realizar y notificándoselo al Maquinista. Asimismo, por seguridad, el "Coordinador" del transporte podrá disponer cualquier otra parada en una estación o en plena vía.

* * * * *

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

