



## RECOMENDACIÓN TÉCNICA 1/2019 DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA SOBRE MOVIMIENTOS DE TRENES EN TRAMOS CON BLOQUEO AUTOMÁTICO DE VÍA DOBLE DESDE Y HACIA VÍAS SIN SEÑAL DE SALIDA

---

### A. OBJETO

El objeto de la presente recomendación es establecer directrices acerca de la expedición y recepción de trenes desde vías sin señal de salida en bloqueos automáticos de vía doble.

Este documento no sustituye a la normativa a la que hace referencia, ni exime de la responsabilidad de su cumplimiento a las diferentes entidades ferroviarias y a su personal.

### B. ANTECEDENTES

1. El Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF) establece en su artículo 4.2.1.3. la forma de expedición de trenes desde vías sin señal de salida en el caso de bloqueos automáticos de vía única (BAU), vía doble (BAD) y vías banalizadas (BAB).

Dicho artículo prohíbe expresamente la expedición de trenes en BAU y BAB. En el caso de BAD con CTC (cuando la estación no esté en mando local), lo admite solo excepcionalmente conforme a lo prescrito en el citado artículo.

2. En el caso de los BAD sin CTC o con CTC en mando local, el RCF no indica que la expedición de trenes desde vías sin señales de salida se trata de una situación operativa excepcional. Fija el procedimiento de operación en estos casos, pero no establece los criterios sobre cuándo puede admitirse.

En opinión de esta AESF, aunque no se trata de una situación generalizada, es igualmente un modo de operación que debería limitarse aún más, de manera análoga a lo que ocurre con el resto de bloqueos automáticos.

3. Los planes de actuación que se encuentran en curso prevén la mejora progresiva en el equipamiento de las instalaciones de las vías en las que pueden presentarse estas situaciones. Pero en tanto se produce la desaparición de vías sin señal de salida o la

incorporación de otras señales de apoyo, parece oportuno disponer de pautas y criterios más concretos.

Teniendo en cuenta lo anterior, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, en virtud de sus competencias, considera conveniente emitir las siguientes **RECOMENDACIONES**:

***Primera: Expedición de trenes desde vías sin señal de salida.***

La expedición de trenes desde vías sin señal de salida equipadas con BAD con o sin CTC debe restringirse a situaciones excepcionales en las que no haya otras opciones factibles que permitan la expedición desde otras vías con señal de salida, como:

- a) Situaciones degradadas de la infraestructura.
- b) Situaciones contempladas en el RCF como circulación bajo Banalización Temporal de Vía (BTV) o Bloqueo Telefónico Supletorio (BTS).
- c) Situaciones extraordinarias de la explotación que no hayan podido preverse en la planificación de las circulaciones.
- d) Trenes de trabajo, al amparo de Entrega de Vía Bloqueada (EVB).
- e) Cuando esté justificado mediante un análisis de riesgos que la expedición desde esa vía es más favorable que la realización de maniobras.

***Segunda: Entrada de trenes a vías sin señal de salida.***

Para reducir la expedición de trenes desde vías sin señal de salida, es conveniente limitar también la entrada de trenes en dichas vías, si posteriormente tienen prevista la salida por el lado de la estación en el que la vía no tiene señal de salida.

***Tercera: Criterios y pautas para la gestión de vías sin señal de salida.***

1. Para robustecer los procedimientos que ya disponen actualmente en cumplimiento del RCF, los administradores deberían disponer de pautas específicas para la gestión del tráfico en estaciones con vías sin señal de salida, estableciendo:
  - Las condiciones excepcionales en que pueden llevarse a cabo ese tipo de operaciones.
  - Los protocolos de actuación y las fichas de control que debe emplear el personal de circulación, que deberían estar particularizados a cada vía sin señal de salida.

Estos contenidos deberían incluirse en la formación inicial, reciclajes y formación en cambios de puesto de trabajo del personal de circulación.

2. Por su parte, las empresas ferroviarias deberían incorporar en la formación sobre las infraestructuras, el conocimiento, como posibles puntos singulares, de las vías sin señal de salida que puedan existir en una línea determinada, recordando el cumplimiento de las condiciones operativas aplicables en esas circunstancias.

Madrid, 21 de febrero de 2019  
EL DIRECTOR DE LA AGENCIA ESTATAL  
DE SEGURIDAD FERROVIARIA,

***[FIRMADO EN EL ORIGINAL]***

Pedro M<sup>a</sup> Lekuona García