

DESCRIPCIÓN

**APLICACIÓN DE LA BANALIZACIÓN TEMPORAL DE LA VÍA (BTV)**

ARTÍCULOS DEL RCF

**4.4.3.1, 4.4.3.2, 4.4.3.3 y 4.4.3.5.**

## 1. CONTENIDO DEL RCF

### 4.4.3.1. APLICACIÓN

Cuando en vía doble no banalizada sea necesario expedir trenes a contravía, previa autorización del Responsable de Circulación de la Banda de Regulación del PM o del CTC, se establecerá la Banalización Temporal de Vía (BTV) al amparo de BT.

Simultáneamente, para el sentido de circulación normal de esa vía, el BT se complementará con el uso de las instalaciones del BA o BLA en las líneas donde funcione, de forma que en los casos en los que haya varios cantones de BA entre las estaciones en las que se haya establecido la BTV, se pueda pedir y conceder vía para más de una circulación al amparo de las instalaciones, sin haber recibido el aviso de llegada de la circulación previa.

La BTV no condiciona la circulación por la vía contigua.

### 4.4.3.2. ESTABLECIMIENTO DE LA BTV

El establecimiento estará a cargo del Responsable de Circulación de la estación que expide los trenes en el sentido normal por la vía en que se va a banalizar temporalmente la circulación de trenes.

Para el establecimiento de la BTV es imprescindible garantizar que el cantón de bloqueo o cantones de bloqueo afectados estén libres de trenes.

En los telefonemas recogidos en los artículos 4.4.1.3 y 4.4.1.4 para los trenes que circulen a contravía, se añadirá la mención:

«a contravía»

La circulación se hará al amparo del BT y, como complemento, al amparo del BAD o BLAD en líneas donde exista y funcione. Si una vez establecida la BTV o al establecerla, no funcionara el BAD o BLAD, se comunicará esta circunstancia a la estación colateral y al Responsable de Circulación de la Banda de Regulación del PM, y se desarrollará la circulación de trenes exclusivamente con BT en ambos sentidos, informando de ello a los maquinistas de los trenes afectados mediante el telefonema L4.32 o L.4.17 según proceda.

Funcionando el BAD o BLAD con el MC, el establecimiento y la aplicación de la BTV se podrá hacer en los siguientes casos:

- Entre estaciones colaterales de CTC, estando una en MC y la otra en ML.
- Entre dos estaciones colaterales a cargo de Responsables de Circulación con estaciones intermedias sin Responsables de Circulación.
- Entre CTCs colaterales.

El Responsable de Circulación del CTC, en las estaciones intermedias, establecerá y asegurará el itinerario, a vía directa o desviada que más convenga, permaneciendo dicho itinerario de manera preferente mientras esté establecida.

**1. En BAD o BLAD sin CTC.**

- a) El Responsable de Circulación de la estación que haya expedido el último tren hacia el trayecto afectado, procederá al cierre de la señal de salida hacia el trayecto donde se necesita establecer la BTV y cursará a su colateral el siguiente telefonema:

L4.24 «Se establece la BTV por la vía (I, II, ) . Último tren expedido fue el \_\_\_\_\_ a las \_\_\_\_\_ »

- b) El Responsable de Circulación de la estación que reciba el telefonema anterior, cuando el último tren recibido sea coincidente con el que figura en el telefonema de establecimiento, contestará con el siguiente:

L4.25 «Conforme con el establecimiento de la BTV por la vía (I, II, ) . Llegó tren \_\_\_\_\_ a las \_\_\_\_\_ »

- c) Cursados estos telefonemas, los Responsables de Circulación de las estaciones inscribirán en la casilla de trenes en marcha del Libro de telefonemas correspondiente la letra L y la circulación quedará sometida a las normas del BT.

**2. En BAD o BLAD con CTC o estaciones teledandadas.**

En MC, el establecimiento de la BTV se hará entre dos estaciones colaterales, aunque el trayecto en que se aplique pueda comprender más de dos estaciones consecutivas.

En trayectos con estaciones teledandadas, la BTV se aplicará y establecerá sólo en el trayecto que teledanda.

Para el establecimiento de la BTV por parte del Responsable de Circulación del CTC o de la estación que teledanda, funcionando en MC será indispensable que funcione el BAD o BLAD con el MC.

**1. Se procederá:**

- a) El Responsable de Circulación del CTC o de la estación que teledanda, inscribirá en su libro de telefonemas correspondiente el siguiente telefonema:

L4.26 «Se inicia la BTV por la vía (I, II, ) entre \_\_\_\_\_ y \_\_\_\_\_.»

- b) Desde ese momento se circulará al amparo del BT, siendo el Responsable de Circulación del CTC o de la estación que teledanda el coordinador de dicho proceso, bastando para ello el asiento en su libro de telefonemas correspondiente del tren en marcha entre estaciones y la liberación del mismo cuando ésta se produzca, a modo de verificación de la condición y relación de dependencia entre ellas.

3. El Responsable de Circulación del CTC, si dispone de dispositivo de toma de bloqueo, actuará sobre él para impedir la apertura de la señal de salida por el Responsable de Circulación de cualquier estación en ML, autorizando la apertura del mismo para cada tren cuando sea preciso expedirlo en el sentido normal de circulación.

#### 4.4.3.3. INCORPORACIÓN DE ESTACIONES A LA BTV

1. En general, una vez establecida la BTV en alguno de los casos contemplados en el art. 4.4.3.2, si posteriormente tienen que incorporarse a ella otras estaciones intermedias, será necesaria la autorización previa del Responsable de Circulación de la Banda de Regulación del PM o del CTC.
2. El Responsable de Circulación de la estación que se incorpore a la BTV cursará a sus colaterales el telefonema:

L4.27 *«Solicito mi incorporación a la BTV»*

3. Los Responsables de Circulación de las estaciones que reciban el telefonema anterior, cuando el cantón de bloqueo o cantones de BTV estén libres de trenes, contestarán con el siguiente:

L4.28 *«Conforme con su incorporación a la BTV. Entre \_\_\_\_\_ y \_\_\_\_\_ por la vía \_\_\_\_\_ (I, II, \_\_\_\_\_) \_\_\_\_\_, último tren (expedido o recibido) fue el \_\_\_\_\_»*

4. Recibido por la estación que se incorpora el telefonema L4.28, de cada uno de los Responsables de Circulación de las estaciones colaterales, que deberán aportar la misma información, la estación se considerará incorporada. El Responsable de Circulación del CTC entregará, en su caso, el ML a la estación incorporada, y ésta procederá al cierre de las señales de entrada y salida de su estación.
5. A dicho telefonema se añadirán las informaciones relativas a las estaciones sin Responsable de Circulación y, de ellas, cuando se conozca, las que tengan establecido el itinerario de paso por vía desviada y, cuando proceda: Velocidades limitadas, PN con semibarreras enclavadas sin protección, etc.
6. A partir de ese momento, las notificaciones al Maquinista, serán las que correspondan a la nueva situación del trayecto consecuencia de la incorporación, es decir, con cantones distintos a los existentes antes de la incorporación.
7. Hecha la comprobación por parte del Responsable de Circulación del CTC de que el cantón de bloqueo o cantones de bloqueo objeto de la BTV se encuentran libres de trenes, ordenará a los Responsables de Circulación de las estaciones que inicien la circulación al amparo de la BTV, informándoles de la situación de la circulación en ese momento y cursándoles el telefonema:

L4.29 *« Entre \_\_\_\_\_ y \_\_\_\_\_ no hay ningún tren por la vía (I, II, etc.) Inicie la circulación con BTV por dicha vía [y tome el ML]»*

8. A dicho telefonema se añadirán las informaciones relativas a estaciones sin Responsable de Circulación y, de ellas, cuando se conozca, las que tengan establecido el itinerario de paso por vía desviada y, cuando proceda: Velocidades limitadas, PN con semibarreras enclavadas sin protección, etc. Esta información será notificada al Maquinista que vaya a circular a contravía por dicho trayecto.

9. Siempre que sea posible, en las estaciones sin Responsable de Circulación, el Responsable de Circulación del CTC, en coordinación con los Responsables de Circulación de las estaciones colaterales, realizará la apertura de las señales, tanto en sentido normal como a contravía, autorizando su rebase en caso necesario, y cerrará los PN enclavados. En ningún caso podrá modificar el itinerario de la vía de paso notificada al Maquinista, ni intervenir en los acuerdos bilaterales.

#### 4.4.3.5. PRESCRIPCIONES DE CIRCULACIÓN

1. El Responsable de Circulación procederá al cierre de las señales de entrada y salida de la vía en la que se establece la BTV.
2. Para los trenes que circulen en sentido normal con BAD o BLAD en servicio:
  - a) Se asegurará que no circula ningún tren a contravía.
  - b) Establecerá el itinerario de entrada y de salida.
  - c) Hará uso del BAD o BLAD.
  - d) En BAD podrá pedir y conceder la vía sin haber recibido el aviso de llegada del tren precedente. Conforme vayan llegando los trenes del mismo sentido, se irán cursando los avisos de llegada que correspondan. En la casilla de trenes en marcha del Libro de telefonemas correspondiente, figurarán los trenes que existan en cada momento en la sección. Cuando la libere el último de ellos, se anotará la letra L.
3. Para los trenes que circulen a contravía, se aplicarán las prescripciones correspondientes al BT del artículo 4.4.2.3:
  - a) Se asegurará que el cantón de bloqueo de BTV está libre de trenes.
  - b) Comprobará las agujas, barreras y demás aparatos en el itinerario de salida o de entrada, aprovechando el enclavamiento en lo posible.
  - c) Notificará al Maquinista lo siguiente:

L4.32 «Circulará a contravía entre \_\_\_\_\_ y \_\_\_\_\_»

4. El Responsable de Circulación del CTC o el Responsable de Circulación de estaciones telemandadas, añadirá a la notificación del telefonema L4.32 lo siguiente:

«Marche el tren \_\_\_\_\_ de vía \_\_\_\_\_»

Esta notificación se dará en la estación donde se inicie la BTV, pudiendo ser válida para un trayecto que comprenda varias estaciones, siempre que éstas sean informadas de ello y lo autorice el Responsable de Circulación de la Banda de Regulación del PM mediante el telefonema:

L4.33 «Notifique a los trenes que circulan a contravía entre \_\_\_\_\_ y \_\_\_\_\_»

En dicha notificación se agregarán las estaciones abiertas con Responsable de Circulación que intervengan en el bloqueo, si existen y, las AC cerradas que tengan establecido el itinerario de paso por vía desviada e igualmente, cuando proceda: Limitaciones Temporales de velocidad máxima, PN con semibarreras enclavadas sin protección, etc.

Una vez notificado en el telefonema L4.32, si en una estación con Responsable de Circulación, este no estuviera en condiciones de expedir el tren, asegurará su detención.

Cuando existan agujas en plena vía, protegidas por señales, la notificación anterior será ampliada con lo siguiente:

*«Irá dispuesto a efectuar parada ante la/s aguja/s del/os km/s \_\_\_\_\_ y continuará la marcha después de verificar que está bien dispuesto el itinerario a seguir»*

Si antes de finalizar el recorrido, se pasara a circular por vía normal, se notificará al Maquinista:

L4.34 *«Circulará en sentido normal»*

5. Cuando la BTV esté a cargo de un único Responsable de Circulación del CTC o de la estación que telemanda, además de las prescripciones recogidas en el punto 3 de este artículo, cumplimentará lo siguiente:

- a) Al estar el concierto de la circulación a cargo de un único Responsable de Circulación, podrá notificar directamente al Maquinista el telefonema de autorización para circular a contravía, no siendo necesario pedir y conceder la vía. En su lugar, anotará en el Libro de telefonemas correspondiente, para cada tren que expida a contravía, el siguiente telefonema:

L4.35 *«Salió a contravía tren \_\_\_\_\_ a las \_\_\_\_\_»*

- b) Para la expedición de trenes, el Responsable de Circulación se asegurará de que el trayecto está libre de trenes, comprobando a través de los medios a su disposición que el último tren que circuló lo haya liberado. Además, anotará en el Libro de Telefonemas, para cada tren que haya circulado a contravía, el siguiente telefonema:

L4.36 *«Llegó a contravía tren \_\_\_\_\_ a \_\_\_\_\_ (estación) a las \_\_\_\_\_»*

6. El Maquinista:

- a) En sentido normal.

Se atenderá a lo que ordenen las señales.

- b) A contravía.

- b.1) Considerará existentes las señales de salida, salvo las de las estaciones que intervienen en el bloqueo de acuerdo con la notificación recibida. Mantendrá conectado el sistema ASFA, y circulará sin exceder la velocidad de 120 km/h, salvo que el Responsable de Circulación le notifique otra velocidad inferior.

b.2) Para las agujas de plena vía la indicación de la señal de protección será considerada como comprobación suficiente. Si autoriza el paso, reanudará la marcha normal. Si estuviera en indicación de parada o apagada, se detendrá ante la aguja y de acuerdo con la notificación recibida, una vez verificada que su posición es correcta, reanudará la marcha sin rebasar la velocidad de 10 km/h hasta que el último vehículo la haya franqueado. En caso contrario, informará al Responsable de Circulación de la Banda de Regulación del PM.

b.3) Al aproximarse a las estaciones con señales de entrada a contravía se atenderá a lo que éstas ordenen. Si no existieran, procederá como si hubiera encontrado una señal de anuncio de parada en el mismo lugar que está situada la señal avanzada de la vía normal, ateniéndose a lo que ordene la señal de retroceso. Si no hay señal de retroceso, irá dispuesto a parar ante la primera aguja y no la rebasará hasta que el Responsable de Circulación le autorice la entrada en la estación por radiotelefonía, transmitiéndole las órdenes o limitaciones que deba observar.

En estaciones intermitentes AC cerradas, no se precisa dicha autorización para entrar en la estación y circulará sin exceder de 30 km/h hasta que se encuentre de nuevo en plena vía.

En estaciones AC cerradas, de acuerdo con la notificación recibida, cuando esté detenido por la orden de las señales, las rebasará, verificando la protección de los PN, la posición de las agujas y no excederá de 10 km/h al pasar por las mismas. Estas mismas prescripciones las cumplirá cuando se encuentre detenido ante la primera aguja, por no tener señal de entrada a contravía ni de retroceso.

## 2. FICHAS GUÍAS RELACIONADAS.

Con la publicación de esta Ficha-Guía, queda anulada la Ficha-Guía F-RCF-1/2018 al incluir en esta Ficha-Guía F-RCF-03/2021 las recomendaciones de aquella.

El contenido de esta Ficha-Guía se complementa con la Ficha-Guía F-RCF-4/2108 Versión 3.

## 3. JUSTIFICACIÓN DE LA FICHA

Desde la modificación del RCF mediante la publicación del RD 1011/2017, de 1 de diciembre, se han suscitado y planteado a la AESF diversas dudas sobre el establecimiento y la aplicación de la "Banalización Temporal de la Vía".

En particular, se han planteado dudas cuando la BTV se aplica en trayectos con CTC, o sin CTC con estaciones intermedias de servicio intermitente AC cerradas. En general, las dudas son relativas a:

- La aplicación de la BTV en un trayecto de CTC entre una estación en ML y otra en MC.
- Cuando el establecimiento y aplicación está a cargo de un único Responsable de Circulación del CTC, si el tramo afectado por la BTV comprende estaciones intermedias, si la aplicación debe hacerse de forma individual para cada uno de los trayectos comprendidos entre una estación y su inmediata.
- La orden de marcha y el tratamiento de las señales de salida de los trenes que circulen a contravía, y en concreto en las estaciones de transición cuando la aplicación esté a cargo del Responsable de Circulación del CTC.

- Cuando se circule a contravía, el tratamiento de las señales de salida en las estaciones de transición y de las estaciones intermedias que no intervienen en el bloqueo cuando la señales no permitan el paso, tanto en CTC como si se trata de estaciones intermedias AC cerradas.

Dada la trascendencia que tiene para la seguridad de la operación ferroviaria la correcta aplicación de los procedimientos y reglas, especialmente en situaciones degradadas de los bloqueos nominales, así como para la unificación de criterios en su interpretación cuando surjan dudas en cuanto a su aplicación, esta Agencia ha decidido proceder a su clarificación mediante la elaboración de la presente ficha guía, en tanto no se produzca una actualización del RCF.

Para la aclaración de las dudas planteadas, en primer lugar, se establecerán los principios y criterios que fundamentan dicha aclaración y la consiguiente unificación y uniformidad en la forma de aplicar las normas de circulación. El fin perseguido no es otro que minimizar los riesgos derivados de la situación degradada y, en particular, cuando *la aplicación de la BTV esté a cargo del Responsable de Circulación del CTC sin la posibilidad de acuerdos bilaterales*.

#### Dichos criterios son:

1º: Cuando en vía doble no banalizada deba establecerse y aplicarse la BTV, por tener que expedir trenes a contravía, tenemos que distinguir claramente dos fases o procesos:

- **El proceso de establecimiento de la BTV** en los trayectos afectados, que podrá tratarse de un tramo que comprenda estaciones intermedias. Dicho establecimiento estará a cargo de los Responsables de Circulación de las estaciones afectadas o del CTC, en su caso, y siempre deberá hacerse entre todas y cada una de las estaciones que intervienen en el bloqueo.
- **El proceso de aplicación** para los trenes que deban circular por el trayecto en el que esté establecida la BTV, en particular los que deban circular a contravía, y que se denomina *prescripciones de circulación*. Este proceso tiene que ver con la aplicación de los procedimientos del bloqueo y el control de los trenes por parte de los Responsables de Circulación implicados, y con la información facilitada a los Maquinistas para la aplicación de las normas de circulación que le afecten cuando circulan a contravía.

2º: En trayectos de CTC, el establecimiento de la BTV estará **siempre a cargo del Responsable de Circulación del CTC** que gobierna las estaciones y los trayectos afectados. Dicho establecimiento descansa fundamentalmente en una serie de comprobaciones e inscripciones o asientos en el libro de telefonemas correspondiente (puntos 2 y 3 del art. 4.4.3.2), ante la ausencia de acuerdos bilaterales entre las estaciones intervinientes para establecer una relación de dependencia. Se exceptúa cuando dos estaciones colaterales (inmediatas) se encuentren en ML, siendo sus respectivos Responsables de Circulación quienes deberán establecerla como si el trayecto entre ambas fuese sin CTC (punto 1 del art. 4.4.3.2).

3º: Cuando el establecimiento y la aplicación de la BTV **esté a cargo del Responsable de Circulación del CTC**:

- Es imprescindible que funcione el BAD o BLAD en MC.
- La dirección de la circulación y la intervención en el bloqueo estará a cargo del Responsable de Circulación del CTC desde el Puesto Central, aun cuando una de las estaciones colaterales esté en ML (punto 3 del art. 4.4.3.2).

- Además, si el trayecto afectado incluye más de dos estaciones consecutivas, su aplicación se hará entre una estación y su inmediata, y así sucesivamente.

4º: Para que desde las estaciones se pueda intervenir en la BTV y hacerse cargo del bloqueo, cesando el Responsable de Circulación del CTC en el mismo, y así permitir los acuerdos bilaterales entre ellas:

- Al menos ha de haber **dos estaciones que dispongan de Responsable de Circulación en la estación** para que se incorporen e inicien la circulación con BTV (punto 7 del art. 4.4.3.3), **constituyéndose el trayecto comprendida entre ellas en un único cantón de bloqueo para la circulación a contravía.**
- Podrán existir estaciones intermedias sin Responsable de Circulación que **estarán en MC y no intervendrán en el bloqueo.** El Responsable de Circulación del CTC establecerá el itinerario por vía directa, o el que más convenga, que deberá permanecer inalterable mientras esté establecida (art. 4.4.3.2), pudiéndose coordinar con las estaciones colaterales para la apertura de señales, sin poder alterar el itinerario notificado a los Maquinistas ni intervenir en los acuerdos bilaterales entre ellos (punto 9 del art. 4.4.3.3).
- En las estaciones intermedias que no intervienen en el bloqueo, tanto en el sentido normal como a contravía, si las señales no permiten el paso y el tren debe continuar la marcha, será preciso que el Responsable de Circulación del CTC autorice su rebase, pues es quien las tiene a su cargo (art. 5.2.1.1) al estar en MC, aun cuando no intervenga en el bloqueo (punto 9 del art. 4.4.3.3).

5º: Conforme al art. 4.4.3.5-6b1), cuando circule a contravía, las señales de salida que han de considerarse inexistentes, a los efectos de la orden de marcha, serán aquellas cuyas estaciones intervienen en el bloqueo. Estas estaciones se recogen en la notificación facilitada a los Maquinistas, bien de forma implícita (las estaciones de transición hacia la BTV) o de forma explícita (las estaciones intermedias).

6º: Para los trenes parados que vayan a circular a contravía, la orden de marcha la constituirá la “señal de marche el tren” con los cuatro elementos que la componen, excepto cuando el bloqueo esté a cargo del Responsable de Circulación del CTC, el cual la añadirá al texto del telefonema de la notificación L4.32.

7º Cuando la notificación entregada al Maquinista en la estación de transición incluya estaciones intermedias que intervienen en el bloqueo, en dichas estaciones la orden de marcha a los trenes directos será dada con la presentación de la “señal de paso”, siempre y cuando se cumplan las prescripciones de circulación para que no efectúen parada en ella: no tengan parada prescrita, dispongan de la notificación de circular a contravía y se cumplan las condiciones de bloqueo (el cantón se encuentre libre de trenes, se haya pedido y obtenido la vía de la estación colateral y se haya establecido y comprobado el itinerario de salida).

8º: Cuando la notificación entregada al Maquinista en la estación de transición por su Responsable de Circulación, incluya estaciones intermedias **que no intervienen en el bloqueo** y dichas estaciones sean intermitentes AC, si se encuentra detenido por las órdenes de las señales, antes de rebasarlas deberá comprobar el cartelón luminoso EC o el cartelón C, conforme al punto 2.b.3.1) del art. 4.5.1.1, salvo que se autorice por el Responsable de Circulación de la Banda de Regulación del PM la alteración del orden de comprobaciones (punto 3 del art. 4.5.1.1).

Igualmente, es necesario armonizar la aplicación conjunta de las prescripciones de circulación del punto 6b) del art. 4.4.3.5 como del punto 2b) del art. 4.5.1.1, y en especial si el tren se encuentra detenido por las órdenes de las señales o ante la primera aguja, por no existir señales de entrada a contravía ni de retroceso. En estos casos,



las prescripciones de circulación para el avance serán verificando la protección de los PN , así como la posición de las agujas sin exceder de 10 km/h al pasar por las mismas, tanto de entrada como a la salida. Igualmente, circulará sin exceder de 30 km/h hasta que el tren se encuentre de nuevo en plena vía.

#### 4. ACLARACIONES Y RECOMENDACIONES DE APLICACIÓN

- [1.] Cuando el establecimiento y aplicación de la BTV esté a cargo del Responsable de Circulación del CTC en el trayecto afectado:
- a) Es imprescindible que funcione el BAD o BLAD en MC
  - b) El trayecto esté a cargo del Responsable de Circulación del CTC y sea éste el que establezca y aplique la BTV, aun cuando una de las estaciones colaterales esté en ML.
  - c) La notificación cursada por el Responsable de Circulación del CTC a los Maquinistas que circulen a contravía únicamente será valedera para en trayecto comprendido entre una estación y su inmediata.
  - d) Para que el Responsable de Circulación del CTC cese en su intervención en el bloqueo y el control del mismo se realice desde las estaciones mediante acuerdos bilaterales entre ellas, al menos debe haber dos que dispongan de Responsable de Circulación en la estación que se incorporen a la BTV y ser gobernadas en ML.
  - e) Si en alguna de las estaciones extremas se dispusiera de Responsable de Circulación en MC o ML, a solicitud del Responsable de Circulación del CTC, podrá colaborar con éste en cuanto a la verificación de la llegada de los trenes, pero no intervenir en la BTV.
- [2.] Cuando el bloqueo esté a cargo de Responsables de Circulación en las estaciones y la notificación entregada a los Maquinistas incluya estaciones intermedias que no intervienen en el bloqueo, respecto a estas:
- a) Si se trata de estaciones intermitentes AC, es necesario armonizar tanto el punto 6b) del art. 4.4.3.5 como el punto 2b) del art. 4.5.1.1 al paso por ellas, y en especial si el tren se encuentra detenido por las órdenes de las señales o ante la primera aguja, por no existir señales de entrada a contravía ni de retroceso. En su avance, verificará la protección de los PN, así como la posición de las agujas sin exceder de 10 km/h al pasar por las mismas, tanto de entrada como a la salida. Igualmente, circulará sin exceder de 30 km/h hasta que el tren se encuentre de nuevo en plena vía.
  - b) Si se trata de estaciones de CTC, éstas se encontrarán en MC, siendo el Responsable de Circulación del CTC quien deberá autorizar el rebase de sus señales cuando no permitan el paso, por tenerlas a su cargo.
- [3.] A los efectos de la orden de marcha para los trenes que circulen a contravía, las señales de salida de las estaciones que intervengan en el bloqueo, conforme a la notificación recibida, serán consideradas inexistentes, entre las que se incluyen las señales de salida de las estaciones de transición a la BTV.
- [4.] Para los trenes que circulen a contravía, la orden de marcha la constituye la señal de marche el tren para los trenes parados. Cuando el Maquinista es portador de la notificación que comprenda un trayecto con estaciones intermedias que intervengan en el bloqueo, para los trenes directos la orden de marcha la constituye la señal de paso.

## 5. ENTIDADES A LAS QUE AFECTA ESTA FICHA

- Empresas ferroviarias
- Administradores de infraestructuras
- Centros de formación