

## Maniobras

Esta Recomendación del Área Técnica se publica como consecuencia del aumento de los incidentes y accidentes que se están produciendo en la realización de las maniobras en los cuales se ven involucrados, por diferentes causas, los maquinistas que las realizan.

Debemos tener en cuenta que en el escenario actual de la explotación ferroviaria están coincidiendo maquinistas con una gran experiencia con otros de reciente llegada a la profesión. Estas recomendaciones van dirigidas a todos los maquinistas, pues a la luz de los datos, las incidencias se están produciendo en todos los tramos de experiencia profesional. No obstante, pretendemos que principalmente sirvan como ayuda a los maquinistas con menor experiencia. Para estas recomendaciones se utilizará un lenguaje sencillo, directo, pues para formalismos ya tenemos la normativa reglamentaria y no se trata de repetirla. Creemos que estas recomendaciones pueden ser un buen complemento a la normativa reglamentaria aplicable en las maniobras, vaya por delante que en ningún caso pretenden sustituirla, al objeto de mitigar los riesgos que conlleva su realización. Si conseguimos que baje el número de incidentes todos saldremos ganando.

### RECOMENDACIONES

- **Movimientos:** Nunca inicies un movimiento en una vía, por pequeño que sea, sin comunicárselo al Responsable de Circulación (RC) y sin obtener su autorización. **COMUNÍCATE, IDENTIFÍCATE CORRECTAMENTE, INFORMA, PREGUNTA** y solo ponte en movimiento cuando te autoricen.

- **Velocidad:** ¿Quién dice que debes circular a 30 km/h en "marcha de maniobras"? Ese es un límite de la velocidad máxima si vas tirando (o 20 km/h si es empujando), pero por lo general es más **PRUDENTE** circular a una velocidad menor que te permita tener mayor tiempo de reacción ante cualquier obstáculo, señal de parada, tren detenido, etc. ¿Quién dijo prisa? La palabra clave del concepto de "marcha de maniobras" es la **PRUDENCIA**. Por lo tanto, estás asumiendo una gran responsabilidad y debes tener en cuenta que durante el recorrido de la maniobra existen diferentes riesgos. Centra tu atención en el itinerario, no utilices dispositivos que te puedan distraer y presta la máxima atención a las comunicaciones que te hagan: **PRUDENCIA + ATENCIÓN = MENOR RIESGO**.

- **Maniobras Centralizadas:** Para que una maniobra tenga la consideración de centralizada es condición indispensable que el Responsable de Circulación, ya sea de la estación o del CTC, informe expresamente al Maquinista antes de iniciarla de que se trata de una maniobra centralizada. Ahora bien, no es suficiente que el RC abra una señal en "rebase autorizado" y se desentienda. La maniobra, como mínimo,

es cosa de dos. Necesitas INFORMACIÓN, debes conocer hasta dónde debes llegar, de dónde no puedes pasar, etc. Por eso si dudas o no dispones de la información necesaria: **NO INICIES LA MANIOBRA o DETENTE y PREGUNTA.**

- **Desde la cabina situada en primer lugar:** Debes situarte en la cabina delantera para poder ver el itinerario y todos los elementos que en él se presenten. No te fíes ni confíes. No debes hacer las maniobras a ciegas. Si por imposibilidad u otra causa haces el movimiento empujando hazlo saber al RC y llegado el caso solicita ayuda de otro agente. Si no dispones de esta ayuda toma las medidas adecuadas para aumentar la SEGURIDAD. Si no recibes información del RC mientras realizas el movimiento empujando, DETENTE y PREGUNTA. Hacer una maniobra desde la cabina contraria conlleva incrementar exponencialmente los riesgos. No asumas riesgos innecesarios. Puedes rebasar señales, talonar cambios, arrollar calces, colisionar con vehículos, etc. Un cambio de cabina no lleva más de dos minutos. No arriesgues. No tienes nada que ganar y sí mucho que perder.

- **Zona protegida de maniobras:** Por vía de entrada la delimita el cartelón de LÍMITE o la parte trasera de la señal de entrada y por vía de salida en vía doble un punto situado a 200 metros antes de la avanzada de la otra vía. Debes tener especial PRECAUCIÓN en no rebasar estos puntos si no dispones de un telefonema o del Boletín de Autorización de Rebase. Estos puntos pueden ser difíciles de identificar y a veces incluso de ver, por ello circula a una velocidad prudencial, recuerda que no tienes por qué ir a 30 km/h (o a 20 km/h si es empujando), y DETENTE ante ellos. Si dudas DETENTE y PREGUNTA.

- **Comprueba que la señal es la de tu vía:** Se producen incidentes por la confusión de la señal que autoriza el movimiento. Una buena manera de evitar las confusiones es COMUNICAR al RC que vas a aproximarte a la señal, en el caso de que inicialmente no estés detenido ante ella. DETENTE siempre delante de ella. IDENTIFÍCALA, observa si tiene alguna flecha indicadora de la vía a la que da las órdenes y siempre COMUNICA al RC que vas a INICIAR el movimiento. Ve paso a paso, no tengas PRISA. Si dudas sobre el aspecto de la señal (el foco blanco parece encendido, pero no se aprecia con claridad) comunícaselo al RC que tiene la señal a su cargo. No tengas reparos, si las dudas persisten, en permanecer DETENIDO y en exigir que te cierren la señal y te autoricen el rebase de la misma. Es la opción más segura.

**AREA TÉCNICA SEMAF**