

# Asignación de Capacidad en Instalaciones de Servicio

## 1. CONDICIONES DE ACCESO A LAS INSTALACIONES DE SERVICIO

### 1.1. Principios Generales

#### 1. Objeto y Ámbito de Aplicación

El objeto de este documento es regular las condiciones de uso de las instalaciones de servicio, titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias relacionadas con el transporte ferroviario en la RFIG, con independencia de quién sea el explotador de los servicios prestados a las empresas,

El ámbito de aplicación es el de las instalaciones de servicio definidas en el Art 42 de la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario (LSF), con excepción de los apartados e), g), h) y j).

#### 2. Condiciones económicas

La adjudicación y utilización de las instalaciones de servicio está sujeta a la liquidación de los cánones contemplados en el Art 98 de la LSF y cuyas cuantías correspondientes a cada componente se determinarán en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y se publicarán en la Declaración sobre la Red.

El canon no incluye el servicio de suministro de energía eléctrica, de agua, de gasóleo, de teléfono o de cualquier otro suministro o servicio, que se facturarán aparte, en función de los datos que facilite o preste el titular.

En los casos en que, por causas ajenas al cliente, no se encuentre la instalación operativa para su uso en los términos establecidos en este documento, no se devengará el canon.

### 3. Obligaciones del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

Son obligaciones del administrador de infraestructuras ferroviarias, en relación al uso y funcionalidad de las instalaciones de servicio, las siguientes:

- a) Asegurar el acceso a la instalación cuando exista capacidad disponible.
- b) Responder a los clientes sus solicitudes de capacidad en los plazos previstos en el proceso reglado de asignación.
- c) Asegurar la operatividad de la instalación de servicio durante el tiempo que el cliente mantenga la capacidad adjudicada u ofrecerle una alternativa equivalente si fuese necesario
- d) Informar a los clientes de los cambios en el catálogo de instalaciones de servicio.
- e) Responder por escrito a las reclamaciones de los clientes en un plazo máximo de 30 días desde su recepción.
- f) Informar a los clientes con una antelación mínima de 2 meses, de las restricciones de uso de las instalaciones de servicio con motivo de trabajos programados de reparación, conservación, renovación, ampliación o mejora de los activos vinculados a las mismas.
- g) Informar a los clientes de los planes de ampliación o mejora de los activos vinculados a la instalación, motivados por el incremento de demanda de clientes.
- h) Informar a las empresas ferroviarias de aquellos procedimientos del administrador de infraestructuras en los que se definan las actividades que se realizan en las instalaciones de servicio ferroviario.
- i) Coordinar con las empresas ferroviarias los procedimientos de los SGS que van a regir las condiciones de los servicios prestados.
- j) Facilitar a las empresas ferroviarias la relación del personal habilitado, así como los programas formativos que sirvieron de base para otorgar las habilitaciones

### 4. Obligaciones del Cliente

Son obligaciones del cliente, en relación al uso de las instalaciones de servicio, las siguientes:

- a) Asegurarse, antes de solicitar la capacidad de una instalación de servicio, de su idoneidad para la funcionalidad a la que va a destinarla.
- b) Asegurarse la compatibilidad entre la capacidad adjudicada para la circulación por líneas de la RFIG (surco) y la disponibilidad de uso en la instalación de servicio que prevea utilizar.
- c) Asegurarse, antes de iniciar la utilización de una instalación de servicio, la prestación de los servicios que pudiera requerir en la misma para las operaciones sobre el material ferroviario, operaciones de carga/ descarga, ...
- d) Informar al titular, antes del inicio de la utilización de la instalación, de las actividades a desarrollar que sean susceptibles de generar contaminación o residuos que precisen de un sistema de gestión específico. Del sistema empleado y de las medidas de prevención adoptadas, aportará los certificados necesarios al efecto.
- e) Informar al titular, al inicio de la utilización de la instalación, de cualquier circunstancia que suponga la falta de operatividad de la instalación de servicio.

- f) Cumplir con los requisitos en materia de seguridad ferroviaria y, en particular, la disposición de los títulos habilitantes pertinentes del personal ferroviario y las condiciones del material rodante ferroviario, así como en materia de prevención de riesgos laborales.
- g) Hacer uso de la instalación para los fines previstos en su solicitud de capacidad.
- h) Custodiar el material rodante, los elementos auxiliares de carga y las mercancías que se encuentren en las instalaciones de servicio, propiedad del cliente.
- i) Comunicar al titular de la instalación cualquier accidente o incidente, así como anomalías o averías, que se produzcan en la instalación de servicio.
- j) Retirar el material rodante de las instalaciones de servicio al vencimiento del tiempo concedido en su adjudicación de capacidad, dejándolas en condiciones operativas.
- k) Disponer que el personal habilitado que vaya a realizar la coordinación de las operaciones del tren con el Responsable de Circulación del administrador de infraestructuras ferroviarias se encuentre en la instalación de servicio con el tiempo suficiente para no ocasionar retrasos en las operaciones asociadas al mismo.
- l) Informar al administrador de infraestructuras de aquellos procedimientos de la empresa ferroviaria en los que se definen las actividades que se realizan en las instalaciones de servicio ferroviario.
- m) Coordinar, junto al administrador de infraestructuras ferroviarias los procedimientos de los SGS que van a regir las condiciones de los servicios recibidos.
- n) Habilitar al personal que va a prestar los servicios en una instalación de servicio

## 5. Responsabilidades del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

En relación con las responsabilidades que se pudiesen derivar de ineficiencias de las instalaciones de servicio, y en concreto al régimen de responsabilidades y sus límites, se estará a lo dispuesto en la Ley y el Reglamento del Sector Ferroviario y su normativa de desarrollo.

El administrador de infraestructuras ferroviarias a estos efectos actúa como auxiliar del porteador, en relación con el régimen general de responsabilidades derivadas del transporte de mercancías, y en especial en relación con los plazos de entrega de la mercancía, así como en relación con las causas de exoneración y límites de indemnización, por lo que se estará a lo dispuesto en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.

En relación con los daños causados sobre el material rodante como consecuencia de ineficiencias de la instalación de servicio, se estará a lo dispuesto en los límites contemplados en las Condiciones Generales para el uso de vagones publicadas por las GCU Bureau SPRL.

El administrador de infraestructuras ferroviarias no será responsable ante sus clientes de los casos fortuitos ni de los de fuerza mayor. Asimismo, no será responsable ante sus clientes de los daños y perjuicios causados por terceros ajenos a él.

## 6. Responsabilidades del Cliente

El cliente será responsable ante el administrador de infraestructuras ferroviarias de los daños causados en la infraestructura ferroviaria y en los elementos que, sin formar parte de la misma, se encuentren dentro de la estación de transporte de viajeros o de la terminal de transporte de mercancías.

El cliente será igualmente responsable de cualquier daño que cause a otros clientes, o terceros, derivados del uso inadecuado de las instalaciones de servicio, conforme establece la Ley del Sector Ferroviario y su normativa de desarrollo y, en su caso, la Ley del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.

En todo caso, el cliente será responsable de los actos y omisiones de los auxiliares, dependientes o independientes, a cuyos servicios recurra para el cumplimiento de sus obligaciones.

El cliente no será responsable en los casos fortuitos ni en los de fuerza mayor. Asimismo, no será responsable de los daños y perjuicios causados por terceros ajenos a él.

## 7. Seguro de Responsabilidad Civil

El cliente se obliga a tener contratada con una Compañía de Seguros de reconocida solvencia y con carácter previo a la adjudicación de capacidad, una póliza de seguros de daños y responsabilidad civil, en cuantía suficiente para cubrir los daños y responsabilidades que puedan derivarse del uso de las instalaciones de servicio, inclusive el daño ecológico y medioambiental que pudiera producirse.

Dicha póliza deberá estar vigente durante el periodo de adjudicación, pudiendo exigir el titular de la instalación, en cualquier momento, la exhibición de los documentos que acrediten que el cliente se encuentra al corriente de pago de las primas de estos seguros.

La disponibilidad y uso de las instalaciones de servicio por parte de las empresas ferroviarias se encontrará cubierta por el seguro de responsabilidad civil que se recoge en la LSF, cuyo importe y condiciones de cobertura se determinan reglamentariamente.

El resto de los clientes que deseen hacer uso de las instalaciones de servicio deberán tener contratado un seguro de responsabilidad civil con una cobertura mínima de 1.500.000 €.

## 8. Supervisión y Control

El administrador de infraestructuras ferroviarias se reserva las más amplias facultades de supervisión y control respecto de las instalaciones de servicio cedidas. Dicha supervisión y control se realizará por el personal que el administrador de infraestructuras designe al efecto, debiendo el cliente facilitar y/o aportar cuantos datos y/o documentos relacionados con el uso de la instalación y del material ferroviario que se encuentre en la misma.

Los responsables de gestión ambiental del administrador de infraestructuras podrán

solicitar, en todo momento las evidencias que garanticen el correcto cumplimiento de la normativa ambiental (autorizaciones, gestión de residuos peligrosos, autorización de vertido, límites de ruido,...).

## 9. Seguridad y Vigilancia

Las instalaciones de servicio del administrador de infraestructuras no cuentan con un servicio específico de seguridad y vigilancia, por lo que los clientes deberán llevar a cabo las acciones que consideren necesarias para garantizar la custodia del material rodante, los elementos auxiliares de carga y las mercancías que se encuentren en las mismas.

## 10. Seguridad Ferroviaria

### 10.1 Criterios Generales

El material rodante ferroviario deberá estar debidamente homologado y autorizado para su circulación y el personal que interviene en los procesos de circulación contará con la autorización profesional que corresponda, de acuerdo a la normativa aplicable en cada momento, teniendo en cuenta que las obligaciones y operaciones de estacionamiento, inmovilización del material rodante depositado en la instalación de servicio, la formación del tren, así como su señalización, composición y frenado, y la disposición de la carga en los vagones, serán responsabilidad de la Empresa Ferroviaria (EF) o, en su caso, del administrador de infraestructuras ferroviarias cuando éste sea el responsable del material rodante.

### 10.2 Condiciones Operativas

La facultad para dirigir la circulación de trenes y maniobras corresponde al Responsable de Circulación del administrador de infraestructuras ferroviarias, pudiendo ser auxiliado en los procesos de circulación por el personal de la EF o del propio administrador de infraestructuras ferroviarias, que disponga de la autorización profesional correspondiente.

Este personal realizará, bajo las órdenes del Responsable de Circulación, determinadas tareas cuando éste se lo ordene, tales como el accionamiento de agujas y de barreras de los pasos a nivel, realización de maniobras y demás tareas complementarias. Para ello, deberán contar con la dotación de útiles de servicio y los medios de comunicación que la reglamentación establezca para garantizar la adecuada transmisión de las órdenes e informaciones en los procesos de circulación.

Será responsabilidad del administrador de infraestructuras ferroviarias el accionamiento de aquellos desvíos de itinerarios que se realizan íntegramente desde el cuadro del enclavamiento que tiene a su cargo. Será responsabilidad del cliente usuario de la instalación de servicio el accionamiento de aquellos desvíos que, accionados manual o eléctricamente, se realizan a pie del mismo. Para ello, el personal que realice los servicios relacionados con Seguridad en la circulación deberá de adquirir el conocimiento de lo establecido en las Consignas y demás documentación reglamentaria, en relación con las instalaciones de seguridad que vaya a utilizar y con el tipo de operación a realizar en el ámbito operacional de la instalación de servicio y de la dependencia que se trate,

estando sujetos a las inspecciones de seguridad e investigación de accidentes que, por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias, se realicen. En cualquier caso, una vez el tren esté formado, corresponde a la EF, bajo su responsabilidad, la puesta en circulación del tren frente al administrador de infraestructuras ferroviarias.

### **10.3 Transporte de Mercancías Peligrosas**

De conformidad con lo establecido en el RSF, cuando la capacidad que solicite un cliente vaya a emplearse para el transporte de mercancías peligrosas, deberá expresarlo en la solicitud.

El transporte de mercancías peligrosas se realiza conforme a las prescripciones del Reglamento relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril (RID), así como el Real Decreto 412/2001, de 20 de abril, en cuyo artículo 4 se recogen las normas generales de circulación. (ver apartado 3.4.3 de la DR).

En las instalaciones de servicio, se tendrá especial atención a la aplicación de la distancia de protección entre vagones o grandes contenedores, a los efectos de estacionamiento con otros trenes cargados con mercancías peligrosas en vías contiguas de una misma terminal de carga.

### **10.4 Incidentes, Accidentes y Anormalidades**

En el caso de incidentes o accidentes en la circulación o incidencias en los procesos de carga y descarga, el explotador o el cliente no podrán realizar por iniciativa propia ninguna acción sobre el material rodante o las instalaciones ferroviarias.

En estos casos, actuará cumplimentando los protocolos de actuación y comunicación establecidos en el Plan de Contingencias del administrador de infraestructuras ferroviarias y en los Planes de Autoprotección.

## **11. Coordinación de Actividades**

En cumplimiento de lo dispuesto en el Real Decreto 171/2004, de 30 de enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales, y previo al inicio de la utilización de la instalación, el cliente deberá tener establecidos los procedimientos operativos de prevención POP 12 y POP 16.

## **12. Medio Ambiente**

Los clientes están obligados al cumplimiento de la legislación vigente en materia de medio ambiente referente a suelos, vertidos, ruidos, emisiones, residuos y sustancias peligrosas.

Será de cuenta y cargo exclusivo del cliente, si la responsabilidad fuese imputable directa o indirectamente a éste, la recuperación y el saneamiento ambiental de la instalación de servicio cuando ocurra algún derrame o fuga en la misma, así como el estricto cumplimiento de la normativa ambiental y de seguridad industrial de ámbito nacional, autonómico o local.

### 13. Uso Inadecuado de una Instalación de Servicio

Se considera uso inadecuado de una instalación de servicio:

- a) Llevar a cabo actividades con una finalidad diferente a la funcionalidad definida para la instalación de servicio.
- b) No informar del apartado de material rodante que se encuentra fuera del ciclo productivo del transporte llevado a cabo sobre instalaciones de servicio que, además del apartado, tengan otras funcionalidades.
- c) Posicionar material ferroviario, de tracción o remolcado, en la instalación fija de suministro de combustible fuera del horario de prestación de servicio o en las instalaciones de punto móvil sin que se encuentre el medio de suministro que lo va a llevar a cabo.
- d) Incumplir las normas de seguridad ferroviaria, de prevención de riesgos laborales o ambientales.
- e) Emplear la instalación sin contar con la debida adjudicación de capacidad.
- f) Emplear u ocupar la instalación fuera de la capacidad adjudicada.
- g) Disponer y no emplear la capacidad adjudicada en los términos de aprovechamiento y uso eficaz recogidos en este documento.

El GIS informará a su cliente cuando detecte alguno de estos comportamientos al objeto de que puedan corregirse en el plazo que se le requiera.

### 14. Efectos del Uso Inadecuado de una Instalación de Servicio

El GIS podrá suprimir la capacidad adjudicada o no adjudicar capacidad en la instalación, si previamente informó al cliente del uso inadecuado de la capacidad adjudicada y éste no adoptó las medidas correctoras en el plazo y forma que se le indique.

El cliente al que se le haya retirado la capacidad de uso o se le haya comunicado la imposibilidad de acceder a la instalación de servicio, no podrá solicitar capacidad sobre la misma hasta que no acredite ante el GIS las medidas que ha tomado para corregir el uso inadecuado que generó la decisión.

Adicionalmente, y de manera particular para las situaciones descritas en los apartados e) y f) del punto anterior, el GIS comunicará al cliente dichas situaciones cuando sean detectadas, informándole igualmente del momento de devengo que se tomará como referencia a efectos de aplicación de canon.

Si, además, estas situaciones están afectando a las operaciones de otros clientes, el GIS:

- l) Requerirá al cliente que retire el material rodante, los elementos auxiliares de carga y las mercancías que se encuentren en las instalaciones de servicio, así como cualquier otro elemento que pueda haberse instalado por el cliente, por sus propios medios o de terceros, a la instalación o espacio que le sea indicado por el GIS.

- II) Si este no pudiera retirarlo en tiempo oportuno, el GIS autorizará al cliente afectado, que no puede hacer uso de la instalación, la retirada del material ferroviario, por medios propios o de terceros, a la instalación que le sea indicada por el GIS.

El GIS, en ningún caso, será responsable de los daños y perjuicios causados al cliente afectado por la imposibilidad de utilizar la instalación cuando dicha imposibilidad derive del uso inadecuado realizado por otros clientes. En estos casos, el cliente afectado tendrá derecho a repercutir a la empresa que ocupaba indebidamente la instalación de servicio el importe de los daños y perjuicios que le haya podido causar.

- III) El GIS aplicará al cliente que ocupa indebidamente la instalación de servicio el canon por período de uso puntual.

Independientemente de lo anterior, en caso de incumplimiento de las condiciones de uso de la instalación, podría ser de aplicación el Título VII, Régimen Sancionador y de Inspección de la LSF.

## 15. Utilización de las Instalaciones por varios Adjudicatarios

Una instalación de servicio podrá ser utilizada por varios clientes, aunque la instalación esté adjudicada, con capacidad reservada, inicialmente a un cliente (adjudicatario principal), para un periodo de tiempo y siempre que ésta no se encuentre saturada.

El GIS, podrá solicitar al adjudicatario principal la utilización de esta instalación de servicio por otros clientes (adjudicatarios secundarios), si la capacidad excedente es compatible con las operaciones programadas por los adjudicatarios secundarios.

El adjudicatario principal podrá autorizar el uso de esta capacidad excedente a favor de los secundarios, en cuyo caso tendrá derecho a las bonificaciones previstas por la LSF.

En los casos en los que el adjudicatario principal y el GIS acuerden el uso de la capacidad excedente por los secundarios, el adjudicatario principal tendrá la obligación de dejarla disponible en los horarios acordados.

En el supuesto de que el adjudicatario principal no accediera a compartir la capacidad excedente, el GIS verificará el aprovechamiento de la capacidad adjudicada y podrá modificársela si resulta compatible.

## 16. Criterios de Medición de Aprovechamiento de la Capacidad Adjudicada

El GIS medirá el aprovechamiento de la capacidad adjudicada a sus clientes en las instalaciones de servicio en función de la ocupación efectiva de las mismas (uso) y de la capacidad que tengan adjudicada (disponibilidad).

Para la medición del uso efectivo se tendrá en cuenta el total de la longitud de vías ocupadas en las instalaciones de servicio, con idéntica funcionalidad, de una

determinada estación o terminal, durante el tiempo de adjudicación.

Para el cálculo de la utilización adjudicada se tendrá en cuenta el total de la longitud de vías adjudicadas en las instalaciones de servicio, con idéntica funcionalidad, de una determinada estación o terminal, por el tiempo adjudicado.

El aprovechamiento se determinará mediante la relación entre el uso efectivo y el adjudicado.

En el caso de que el GIS prevea que una determinada instalación de servicio puede ser utilizada por varios clientes, podrá solicitar una declaración responsable del nivel de actividad que va a llevar a cabo en la misma, a fin de comparar las previsiones realizadas por el cliente que sirvieron de base para su solicitud de capacidad y el uso efectivo que viene haciendo de ellas.

Ante el riesgo de que algunas empresas pretendieran acaparar capacidad a largo plazo, en particular en las instalaciones más congestionadas, el administrador de infraestructuras ferroviarias se reserva la facultad de introducir, con carácter inmediato, umbrales de uso más estrictos que justificarían la revocación de dicha capacidad o, en su caso, la compartición obligatoria de la instalación con adjudicatarios secundarios.

## 17. Reclamaciones

El cliente tiene el derecho de interponer una reclamación ante el titular de una instalación de servicio en caso de discrepancia sobre sus actuaciones.

Estas reclamaciones deberán presentarse en el plazo de un mes desde que se produzca el hecho o la decisión correspondiente que motivó la discrepancia.

El titular de la instalación se compromete a dar respuesta por escrito a las reclamaciones planteadas por sus clientes en materia de asignación/retirada/modificación de capacidades en el plazo máximo de 30 días.

El titular de la instalación se compromete a dar respuesta por escrito a las reclamaciones patrimoniales planteadas por sus clientes por daños y perjuicios derivados de sus actuaciones en el plazo legalmente establecido al efecto.

En los supuestos previstos en la Ley del Sector Ferroviario, el cliente podrá acudir a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, de acuerdo con lo establecido en la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

- **Derecho de Información**

Los clientes pueden consultar los catálogos de las Fichas Descriptivas y el catálogo de la Oferta de Capacidad de las instalaciones de servicio, que se encuentran disponibles en la web del administrador de infraestructura ferroviaria cómo anexos a esta Declaración sobre la Red.

## 18. Inversiones en las Instalaciones de Servicio

El administrador de infraestructuras ferroviarias será el responsable del mantenimiento y reposición de las instalaciones de servicio incluidas en el Catálogo de Instalaciones.

No obstante, lo anterior, los clientes podrán realizar las inversiones en equipamiento que consideren necesarias para el desarrollo de su actividad en las instalaciones de servicio, previa autorización por parte del titular de la instalación. Para ello, el cliente deberá presentar la correspondiente solicitud a este último, informando detalladamente de las actuaciones en equipamiento que se pretendan llevar a cabo en dicha instalación.

El administrador de infraestructuras ferroviarias analizará la viabilidad técnica y económica de la propuesta, pudiendo denegarla de forma motivada.

En el supuesto de que el administrador de infraestructuras ferroviarias considerase viable técnica y económicamente la propuesta del cliente interesado, se procederá al establecimiento de las preceptivas autorizaciones y, en su caso, a regularizar contractualmente la citada inversión, cuya financiación se realizará, en cualquier caso, por cuenta del cliente interesado.

## **1.2. Condiciones Específicas de Mercancías**

### **1. Objeto y Ámbito de Aplicación**

El objeto es establecer las condiciones particulares que afectan, por su singularidad, a las instalaciones de servicio vinculadas con el tráfico ferroviario de mercancías, siendo éste su ámbito de aplicación.

Quedan fuera del ámbito de aplicación las instalaciones de servicio de transporte intermodal de mercancías titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias, independientemente de quien sea su explotador, y que presten el servicio de carga y descarga de Unidades de Transporte Intermodal (UTI) sobre y desde vagón.

Quedan igualmente fuera del ámbito de aplicación de estas condiciones la regulación sobre la capacidad de las instalaciones de servicio destinadas a la recepción y expedición de trenes, salvo los supuestos expresamente contemplados en estas condiciones.

### **2. Tipos de Instalaciones de Servicio**

Las instalaciones de servicio vinculadas al transporte de mercancías se clasifican conforme a los siguientes criterios:

#### **2.1 Funcionalidad**

Las funcionalidades de las instalaciones de servicio dedicadas al transporte de mercancías pueden ser:

a) Vías de instalaciones técnicas, entre otras:

- Vías de recepción/ expedición
- Vías de acceso a: Puertos, Derivaciones Particulares, Base de Mantenimiento, Talleres y Depósitos
- Vías para la clasificación, formación de trenes y maniobras, incluidos los mangos de maniobra
- Vías de apartado
- Vías de mantenimiento
- Vías de lavado y limpieza
- Vías de suministro de combustible, que podrá realizarse a su vez mediante punto fijo o mediante punto móvil

b) Vías de instalaciones logísticas, entre otras:

- Puntos de carga
- Terminales intermodales

## 2.2 Régimen económico de aplicación

El administrador de la infraestructura ferroviaria tiene la obligación de exigir el abono de un canon por la adjudicación de capacidad en las instalaciones de servicio descritas anteriormente, cuyas cuantías, devengo, exigibilidad y pago se realizará de conformidad con el Capítulo 5 de la Declaración sobre la Red.

Las instalaciones de servicio se clasifican, a efectos de aplicación del canon, en:

Modalidad	Tipo de Instalaciones
D	Vías de apartado, de formación de trenes y maniobras, de mantenimiento, lavado y limpieza, de suministro de combustible
E	Puntos de carga

## 3. Instalaciones Disponibles en Catálogo

Adif incluirá en la aplicación SYACIS todas aquellas instalaciones de servicio disponibles para su oferta, sobre la que el cliente puede solicitar capacidad; entre las que se encuentran:

- a) Vías para la clasificación, formación de trenes y maniobras
- b) Vías para apartado/ estacionamiento
- c) Puntos de carga
- d) Vías de mantenimiento

- e) Vías de lavado y limpieza
- f) Vías de suministro de combustible

## 4. Utilización de las Instalaciones

El uso de las instalaciones de servicio de una terminal de mercancías se regirá por los siguientes principios:

### 4.1 Vías para la clasificación, formación de trenes y maniobras

Son aquellas destinadas a la realización de operaciones y movimientos del material rodante consistentes en agregar o segregar vehículos de un tren, formar o descomponer un tren, clasificar los vehículos o cortes de material o desplazar un tren o vehículos por la misma vía o de una a otra.

Igualmente, en estas instalaciones se realizan otras operaciones asociadas al tren como el reconocimiento visual, la prueba de frenado, así como todo tipo de actuación sobre el material ferroviario que permita el envío del mismo a otras instalaciones, tales como talleres, puertos, cargaderos privados, etc.

Podrán hacer uso de este tipo de instalaciones de servicios las empresas ferroviarias y titulares de material rodante ferroviario.

Si las instalaciones de seguridad y su equipamiento técnico lo permiten, los trenes también podrán expedirse o recepcionarse directamente desde estas vías. Esta decisión corresponderá únicamente al Gestor de Tráfico de Adif.

Estas instalaciones disponen del equipamiento descrito en el catálogo de instalaciones de servicio, que deberá ser tenido en cuenta por el cliente, por la influencia que pueda tener en la planificación de sus operaciones.

Las vías de maniobras figuran en el catálogo de la Oferta de Capacidad en las instalaciones de servicio, que se encuentra disponible como anexo en la Declaración sobre la Red.

### 4.2 Vías de apartado/ estacionamiento

El administrador de infraestructuras ferroviarias pondrá a disposición de las empresas ferroviarias y titulares de material rodante aquellas vías en las instalaciones de servicio que se determinen para el apartado de material vinculado al transporte de mercancías (locomotoras, vagones individuales o conjuntos de vagones), así como material para transporte de viajeros (locomotoras, coches de viajeros, material autopulsado).

Las vías de apartado son instalaciones de servicio dedicadas al apartado de material ferroviario por un tiempo determinado, si el material se encuentra en ciclo productivo o indeterminado, si se trata de material fuera del ciclo productivo.

Estas instalaciones disponen del equipamiento descrito en el catálogo de instalaciones de servicio, que deberá ser tenido en cuenta por el cliente, por la influencia que pueda tener en la planificación de sus operaciones.

La inmovilización podrá deberse a un fin concreto, durante el ciclo de transporte o por un tiempo indeterminado de larga duración ajeno al ciclo de transporte propiamente dicho.

La prioridad de apartado será para el material vinculado con el ciclo productivo. Adif destinará y fomentará, fuera de las terminales de transporte de mercancías y de las estaciones de transporte de viajeros, otras instalaciones de servicio con vías de apartado especialmente adecuadas para el apartado de material rodante ferroviario de larga duración, es decir, fuera del ciclo productivo.

Se considera apartado de larga duración de material rodante el que vaya a superar o supere un mes y que esté fuera del ciclo de transporte.

En casos excepcionales, si existiera capacidad suficiente para ello y no alterara la operativa normal de la terminal de transporte de mercancías o de la estación de transporte de viajeros, se podrá apartar material distinto al del ciclo productivo tipo en estas instalaciones de servicio, previa autorización expresa del administrador de infraestructuras.

Queda expresamente prohibido el apartado bajo catenaria de aquellos vagones que, estando fuera del ciclo de transporte, dispongan de escalera de acceso a las partes altas del mismo, salvo que el cliente realice la evaluación de riesgo eléctrico y adopte las medidas necesarias.

En el caso del transporte de mercancías peligrosas, ya sea en material rodante ferroviario especializado, así como en vagones o contenedores, sólo se podrá apartar dicho material si se encuentra vacío sin restos de mercancías, limpio y desgasificado, con arreglo a las disposiciones enmarcadas en el RID.

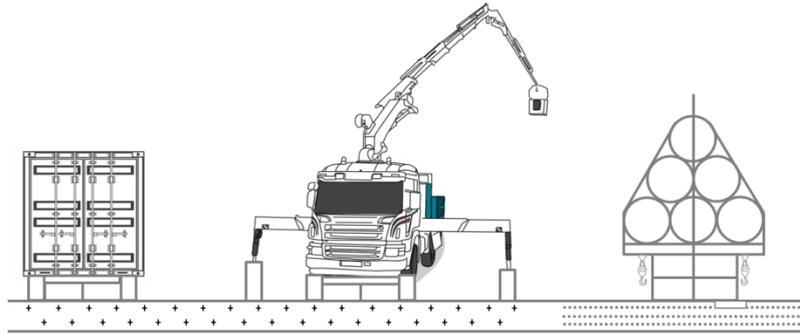
Si las instalaciones de seguridad y su equipamiento técnico lo permiten, los trenes también podrán expedirse o recepcionarse directamente desde estas vías. Esta decisión corresponderá únicamente al Gestor de Tráfico de Adif.

Podrán hacer uso de este tipo de instalaciones de servicios las empresas ferroviarias y titulares de material rodante ferroviario.

Las vías de apartado figuran en el catálogo de la Oferta de Capacidad en las instalaciones de servicio, que se encuentra disponible en la Web de Adif, como anexo de la Declaración sobre la Red.

### **4.3 Puntos de carga**

Son aquellas instalaciones destinadas a la carga y descarga de mercancía que están formadas, con carácter general, por la vía y una superficie (playa) operativa paralela a la misma y con un ancho máximo de 8 metros desde el carril más próximo. Estas operaciones podrán realizarse lateralmente, por los extremos de la composición o por gravedad.



Las instalaciones de servicio de las terminales intermodales de transporte de mercancías que estén explotadas directamente por Adif o por otros explotadores y que presten el servicio de carga y descarga de Unidades de Transporte Intermodal (UTI), sobre y desde vagón, no tendrán la consideración de puntos de carga.

Estas instalaciones disponen del equipamiento descrito en el catálogo de instalaciones de servicio para facilitar las operaciones de carga y descarga, como son el alumbrado, rampas y muelles de carga, fosos de descarga, que deberán ser tenidos en cuenta por el cliente, por la influencia que pueda tener en la planificación de sus operaciones.

Cualquier otro equipamiento no descrito y necesario para llevar a cabo estas operaciones deberá ser provisto por parte del cliente, previa autorización del titular de la instalación.

No obstante, si para la prestación del servicio del transporte ferroviario el cliente requiriese, además del uso de este tipo de instalación de servicio, otros espacios (campas, playas de almacenamiento, naves,...) o medios (grúas, carretillas, rampas móviles,..) que el titular de la instalación pueda ofrecer, éstos se regularán mediante el correspondiente contrato de arrendamiento.

Cuando un cliente, actuando como proveedor de transporte, tenga asignada la capacidad de un punto de carga como origen o destino para un tráfico y el cargador cambie de proveedor de transporte, el cliente que hasta ese momento tuviese la capacidad asignada tendrá la obligación, salvo causa debidamente justificada, de dejar libre la instalación para permitir la asignación de capacidad al nuevo proveedor de transporte. En el caso de que en 5 días desde el requerimiento del GIS no se hubiese abandonado la instalación, el GIS revocará su capacidad y procederá a su otorgamiento a favor del nuevo solicitante.

#### **4.4 Vías de mantenimiento**

Son instalaciones de servicio, que pueden disponer o no de fosos, destinadas a la realización de intervenciones de mantenimiento sobre los vehículos ferroviarios de transporte que no precisan de instalaciones específicas de mantenimiento pesado.

Estas instalaciones disponen del equipamiento descrito en el catálogo de instalaciones de servicio para facilitar dichas operaciones, como pueden ser el alumbrado, fosos, puntos de suministro,..., que deberán ser tenidos en cuenta por el cliente en la planificación de sus operaciones.

Cualquier otro equipamiento no descrito y necesario para llevar a cabo estas operaciones deberá ser provisto por parte del cliente, previa autorización del titular de la instalación. Las vías que para este fin designe Adif en las terminales de transporte de mercancías, estaciones de transporte de viajeros y otras estaciones, se destinarán prioritariamente al material de transporte vinculado con la actividad principal y tienen el objetivo de evitar

el desplazamiento del material a otros puntos de intervención.

Podrán hacer uso de este tipo de instalaciones de servicio las empresas ferroviarias y titulares de material rodante ferroviario. Las vías de mantenimiento ligero de vehículos ferroviarios, así como las actividades que pueden realizarse en las mismas, figuran en el catálogo de Oferta de Capacidad en las instalaciones de servicio, que se encuentra disponible en la Web de Adif, como anexo de la Declaración sobre la Red.

#### **4.5 Vías de aprovisionamiento de combustible**

Son aquellas instalaciones dotadas de los medios técnicos adecuados para la dispensación de gasóleo para tracción a los vehículos ferroviarios con las adecuadas medidas de seguridad.

Las empresas ferroviarias podrán suministrarse combustible mediante:

- \* Red de puntos fijos de suministro de combustible, gestionados directamente por Adif que se recoge en los mapas de la Declaración sobre la Red. En estas instalaciones se suministrará por orden de acceso al punto de suministro.
- \* Puntos móviles de suministro, previa solicitud a la Subdirección de Gestión de Combustibles. En estas instalaciones y sólo en el caso de suministradores de gasóleo diferentes de Adif (auto suministro), las empresas ferroviarias deberán informar al titular de la instalación con antelación suficiente y adecuarse siempre a las condiciones de uso de la instalación.

En aquellos casos en los que existan comunicaciones de clientes con rangos horarios coincidentes, tendrán preferencia las que se hayan realizado en primer lugar, siempre que se encuentre en la instalación el medio de suministro que lo va a llevar a cabo.

La asignación de capacidad en la instalación estará implícita en la prestación del servicio de suministro combustible, con independencia de que se trate de un punto fijo o móvil, y no requiere de solicitud de capacidad. El devengo del canon por Modalidad D por uso se produce cuando se realiza el suministro de combustible.

Podrán acondicionarse determinadas vías en las terminales de transporte de mercancías, dotándolas de los medios técnicos, de seguridad y medioambientales adecuados para la dispensación de gasóleo para tracción.

En el Catálogo de Fichas descriptivas de las instalaciones de servicio, disponible en la Web de Adif como anexo de la Declaración de la Red se indican las instalaciones donde se presta este servicio, así como en el catálogo de la Oferta de Capacidad en las instalaciones de servicio.

### **5. Utilización Excepcional de otras Instalaciones de Servicio**

Si la explotación ferroviaria lo requiriese, con carácter excepcional, podrá adjudicarse capacidad en las instalaciones de servicio destinadas prioritariamente a la gestión del tráfico que a continuación se relacionan, dicha adjudicación únicamente podrá realizarse por el gestor de tráfico de Adif:

## **5.1 Vías de expedición y recepción**

Son las instalaciones que sirven de enlace entre la vía principal de una línea y el resto de las vías de servicio que se encuentren en una instalación, actuando como elemento regulador de la circulación. Dada su naturaleza, en general estas vías no están disponibles para solicitud de capacidad.

En general, en estas instalaciones se realizan las operaciones asociadas a la llegada/expedición del tren y las operaciones asociadas al mismo. Desde estas instalaciones el material rodante se podrá dirigir a otras instalaciones de servicio para las que se haya solicitado capacidad por el cliente, o que sirvan como acceso a Puertos, Derivaciones Particulares, Base de Mantenimiento, Talleres o Depósitos.

Se podrán utilizar las vías de expedición y recepción por un tiempo mayor al inicialmente concedido (en espera de ser expedido), siempre que no interfiera con otras circulaciones previstas en la terminal de mercancías, previa autorización del Responsable de Circulación. Esta circunstancia no exime a la empresa ferroviaria del deber de solicitar capacidad, y del hecho imponible de conformidad con el canon de modalidad D.

Si las instalaciones de seguridad y su equipamiento técnico lo permiten, los trenes también podrán expedirse o recepcionarse directamente en las vías para la formación y maniobras o apartado que el cliente tuviera adjudicadas. Esta decisión corresponderá únicamente al Gestor de Tráfico de Adif.

## **5.2 Expedición de trenes**

Las empresas ferroviarias que vayan a expedir un tren de una terminal de mercancías tendrán derecho a ocupar una vía de expedición y recepción con una antelación de 2 horas con relación a la hora programada para su salida. Durante este tiempo, la empresa ferroviaria llevará a cabo la preparación del tren consistente en asegurarse de que el mismo está en condiciones adecuadas para entrar en servicio, los equipos del tren están correctamente desplegados y la formación y composición del tren corresponde al surco designado. La formación del tren también incluye las operaciones técnicas y revisiones realizadas antes de que el tren entre en servicio.

Las empresas ferroviarias podrán solicitar la utilización de las vías de expedición y recepción para la realización de la maniobra final de formación, con motivo del cierre de la composición de un tren cuya longitud de circulación haya sido autorizada por Adif y sin embargo, exceda la longitud de las vías para la formación de trenes que tuviera adjudicada. El Responsable de Circulación, en coordinación con la empresa ferroviaria, determinará el momento adecuado para llevar a cabo la formación de estos trenes sobre estas vías.

## **5.3 Recepción de trenes**

Las empresas ferroviarias que vayan a recibir un tren en una terminal de mercancías podrán ocupar una vía de expedición y recepción por el tiempo mínimo imprescindible y en todo caso con el máximo de 1 hora con relación a su llegada prevista.

Si el tren llegase con una antelación mayor o se retrasara por un tiempo superior a 60 minutos y pudiera interferir con otras circulaciones previstas de salida o llegada a la terminal de mercancías, el Responsable de Circulación podrá instar a que éste se

posicione en el tiempo mínimo imprescindible en las vías para la formación de trenes y maniobras que tenga adjudicada la empresa ferroviaria.

Durante el tiempo concedido desde la llegada del tren, la empresa ferroviaria coordinará con el Responsable de Circulación las maniobras necesarias para trasladar el material a otras instalaciones de servicio