

Como ya informaba el número anterior de VÍA LIBRE, la corporación Acciona, a través de su división Acciona Rail Services inició sus operaciones con el transporte de mercancías por vía ferroviaria para transportar carbón entre el puerto de Gijón y la central térmica de la localidad leonesa de La Robla.

La puesta en marcha de las operaciones de Acciona Rail Services ha supuesto una inversión cercana a los 12 millones de euros, principalmente destinada a la adquisición del material rodante, ya que opera con dos locomotoras de la serie 333, fabricadas por Vossloh, y 32 vagones tolva -TT49, fabricados por Tafesa, con una capacidad de carga de 62 toneladas por tolva.

Con estos medios, Acciona Rail Services está transportando en estos primeros días unas 400 toneladas por tren, aunque realiza pruebas para formar trenes con quince tolvas capaces de transportar unas 800 toneladas por viaje. También se realizan pruebas para dar a los trenes distintos tipos de tracción, sencilla, doble en cabeza o doble por cabeza y cola, un aspecto que todavía no ha sido definido debido a la sinuosa orografía del trazado asturleonés, que ha de superar el siempre dificultoso puerto de Pajares con sus pendientes y túneles.

En cualquier caso, la capacidad de transporte diaria de Acciona se sitúa en torno a las 2.000 toneladas de carbón, lo que supondrá cumplir el contrato de transporte que tiene establecido en la actualidad y para los próximos cinco años, de 600.000 toneladas al año que, según estimaciones de la compañía, permitirá retirar de la carretera cada día más de 80 camiones, con la consiguiente reducción de costes y contaminación.

La puesta en marcha del servicio, que se realiza durante estas primeras semanas en régimen de pruebas con el fin de ajustar horarios y los tiempos necesarios de las distintas operaciones (carga, descarga, salida y entrada a vía general), fue posible una vez superados todos los requisitos administrativos necesarios para operar en el sector del transporte ferroviario de mercancías, cuyo últi-

ACCIONA RAIL SERVICES Y CONSTRURAIL TRANSPORTAN MERCANCIAS DESDE LOS PUERTOS DE GIJON Y VALENCIA

En marcha las dos primeras operadoras privadas del ferrocarril

El primer trimestre del año finaliza con la incorporación al transporte ferroviario de mercancías de las dos primeras operadoras privadas autorizadas por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento para circular por las infraestructuras que gestiona Adif. Así, el pasado 28 de enero Acciona Rail Services inició sus operaciones entre el puerto de Gijón y La Robla mientras que el 15 de febrero Construrail iniciaba el transporte regular de contenedores entre el puerto de Valencia y Madrid. Ambas empresas disponen de su propio material de tracción y el caso de Acciona cuenta con 32 vagones tolva. Construrail utiliza contenedores propiedad de Renfe.



mo paso fue la concesión del certificado de seguridad por parte del Consejo de Administración del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), el pasado 26 de diciembre.

El director gerente de Acciona, responsable de su división ferroviaria, Juan Manuel López Hernández destaca la siempre positiva colaboración del Adif, que en estos primeros días de servicio es casi permanente, con la programación a diario de las circulaciones ahora que se están ajustando los tiempos para que las dos circulaciones diarias de Acciona no interfieran en el resto de operaciones ferroviarias de Renfe en sus trenes de viajeros y mercancías.

López Hernández asegura que no existen dificultades en cuanto a la adjudicación de los surcos de transporte. "Adif es exigente en aspectos tan relevantes como la seguridad de la circulación y que todo se realice conforme a la ley; pero la colaboración mutua es una realidad". Una colaboración que también se plasma en las aportaciones

Tolvas carboneras para Acciona

Para el transporte de carbón entre El Musel y la Robla, Acciona cuenta con un parque de 32 tolvas, construidas por Tafesa y prácticamente idénticas a las TT49 de Renfe.

Las unidades que se entregaron entre los meses de septiembre y noviembre (ver VIA LIBRE nº 503), son los primeros vagones para una empresa privada de transporte ferroviario, construidos con la nueva normativa y con la certificación de Cetrén.

Las tolvas cuyo mantenimiento realizará Tafesa en un taller en La Robla, tienen un peso aproximado de 27.300 kilos y son capaces para una carga máxima de ochenta metros cúbicos de carbón en dos compartimentos, separados por un mamparo de acero antidesgaste, y con sistema de descarga por gravedad con cuatro salidas y ocho trampillas.

Cuentan con freno de aire comprimido y con freno de mano en uno de los extremos de la plataforma. Su longitud entre topes es de 17.990 milímetros y su anchura máxima de 3.048, con una altura de 3,99 metros en su punto más alto y con una altura de la plataforma de 1.060 milímetros.

El empate del vagón es de 12.950 milímetros, mientras que la boca de entrada de los compartimentos de carga tiene una anchura de 1,8 metros y una longitud de 12.748 milímetros. Las tolvas circulan sobre dos bogies de 1.800 milímetros de empate. Además, están preparadas para recibir un sistema de cerramiento que evita la emisión de partículas y polvo procedentes del carbón, mediante una capota de lona plastificada sujeta por unos arquillos guiados por los laterales de la boca de carga y accionable todo ello desde un extremo de la unidad. A.R. □

de los especialistas de Adif a la hora de realizar operaciones de carga y descarga, acoplamiento del material y maniobras del tren en vías de apartadero y otras labores auxiliares como circulación en ma-





niobras, acoplamiento, pruebas de frenado, etcétera.

En cuanto a los recursos humanos, se cumplen los requisitos exigidos por la Ley General de Ferrocarriles OJOJOJOJO, en lo referente a poner al frente de la división ferroviaria a un director general con amplia experiencia en el sector. OJOJOJ

Para mover los trenes cuentan con dos maquinistas que poseen el título denominado "B", que les capacita para la conducción de locomotoras en transporte regular. Estas titulaciones han sido concedidas tras superar unos cursos puente convocados por la Dirección General de Ferrocarriles para formar a maquinistas.

También Adif y la Dirección General de Ferrocarriles convoca cursos para formar a personal auxiliar de trenes en los que Acciona tiene formándose a una decena de sus empleados.

Acciona Rail Services tiene como objetivo profundizar en el sector ferroviario y diversificar tráfico, así como ampliar la cuota del ferrocarril en el transporte de mercancías. "Lo que más nos interesa es abrir nuevas vías de mercado", afirma el res-

ponsable de Acciona, "y aunque la corporación dispone de una importante flota de camiones, nuestra filosofía es primar el desarrollo sostenible y estamos estudiando el sector ferroviario como una forma importante de profundizar en esa filosofía".

En este sentido, el grupo ya está en contacto con media docena de clientes para hacer transportes con productos típicamente ferroviarios: carbón, cemento, automóviles, cereales y cerámica, entre otros. También tienen contactos con los puertos de Sevilla, Barcelona, Valencia y Huelva, principales orígenes y destinos del movimiento de graneles, susceptibles de ser transportados por tren.

Construrail. Por su parte, el grupo ACS a través de Construrail, empresa participada por Renfe

(49 por ciento) y Continental Rail (51 por ciento) –del Grupo ACS–, inició el pasado 15 de febrero el transporte regular de contenedores entre el Puerto de Valencia y Madrid.

Precisamente, el Consejo de Administración del Adif concedió el pasado 24 de noviembre a Continental Rail su certificado de seguri-

dad, el último requisito necesario antes de poder circular por las vías de la red ferroviaria de interés general. Desde octubre de 2005 contaba con licencia de empresa ferroviaria, por lo que esa certificación convirtió a Continental Rail en la primera empresa privada en cumplir con todas las condiciones formales necesarias para operar. A finales del pasado año solicitó los surcos horarios, siéndole concedidos el 2 de enero de 2007.

Las locomotoras de ancho ibérico de la serie 333 de Continental Rail, fabricadas en la factoría que Vossloh tiene en Valencia, remolcan los vagones propiedad de Renfe y realizan dos viajes semanales en cada sentido. Estas locomotoras son las primeras homologadas por un operador ferroviario privado para circular por la red de interés general. Construrail estima que estos cuatro servicios transportarán 200 Teus (unidad equivalente a un contenedor de 20 pies, que sirve para medir los volúmenes de tráfico) a la semana, el equivalente a unos 100 camiones. En un futuro próximo, se prevé incrementar el servicio a ocho trenes semanales.

La elección del corredor Madrid-



Valencia responde a la importante presencia que las empresas del Grupo ACS mantienen en el sector logístico de ambas comunidades autó-

nomas. En concreto, a través de sus concesiones en Puerto Seco de Madrid (50, 46 y 4 por ciento repartido entre el grupo ACS, Renfe y Puertos

de Estado, respectivamente) ubicado en la localidad de Coslada, y en el puerto de Valencia, a través de la terminal de contenedores de Marítima Valenciana (cien por cien Grupo ACS), y realizando la comercialización la operadora de transporte de contenedores

Locomotoras idénticas a las 333.300 de Renfe para Acciona y Construirail

Las dos operadoras privadas que han comenzado el transporte de mercancías cuentan con locomotoras -dos cada una de ellas- prácticamente idénticas de la serie 333-300 reconstruidas para Renfe a partir de las 333.000 por Vossloh, en Albuixech (Ver VIA LIBRE nº 490).

Las 333.300 de Renfe son el resultado de la modernización realizada por Alstom, en 2000, de las 32 primeras unidades de las 93 fabricadas desde 1973 por Macosa que formaban originalmente la serie 333. De la modernización salieron unidades de mayor potencia de arrastre -un 10 por ciento más-, mayor autonomía por su depósito de combustible con 2.800 litros más de capacidad y mayor fiabilidad y eficacia por la incorporación del sistema de control electrónico, el nuevo bloque eléctrico de potencia y los sistemas de ayuda a la conducción el mantenimiento y la diagnosis.

Estas máquinas diésel-eléctricas forman parte de la clase JT 26 CW según el código de Electro Motive Diesel (EMD). A esa clase corresponde su cadena de potencia, y su caja y los bogies al modelo Alstom Prima DE 33 CDC, de tal forma que la unidad conjuga la tecnología mecánica europea con la estadounidense de motores diésel, generadores y motores de tracción y el sistema de control EM-2000.

Las locomotoras incorporan algunas mejoras -fruto de la experiencia de explotación- sobre sus hermanas 333.300, especialmente en cuestiones de seguridad y ergonomía de las cabinas. Con una disposición de ejes Co'Co', son unidades bicabina aptas para velocidades máximas de 120 kilómetros por hora y de 6000 litros de capacidad de combustible.

Su longitud entre topes es de 22.330 milímetros, su altura de 3.060 y su peso en vacío de 120 toneladas. La locomotora tiene una potencia de 3.300 caballos, gracias a sus motores de tracción EMD D 78, accionados por el motor diésel GM 16-645-E3 de 16 cilindros. El esfuerzo máximo de tracción es de 341 kN, el continuo de 320 kN a 20 km/h, y el del freno dinámico que es electroneumático, de 163 kN. A.R. ❖

SICSA (también participada mayoritariamente por el Grupo ACS).

El Grupo ACS creó Continental Rail en mayo de 2000 dentro de su objetivo estratégico de prepararse y posicionarse de cara al proceso de liberalización del mercado ferroviario. La compañía cuenta ya con experiencia en el tráfico ferroviario de mercancías, ya que desde 2001 realiza distintos trabajos de transporte de materiales de construcción a las obras de las nuevas líneas ferroviarias de alta velocidad.

En la actualidad, y además de las dos locomotoras fabricadas por Vossloh, Continental Rail cuenta con un parque de 22 locomotoras diésel-eléctricas con las que ha venido realizando estos trabajos de suministro, además del personal de conducción necesario.

La actividad logística en España está creciendo a tasas que duplican el crecimiento del PIB y Continental Rail espera poder captar parte de esos tráfico para el ferrocarril, cuya cuota en el transporte de mercancías en España tiene una importante capacidad de crecimiento. **Amalia Julián** □