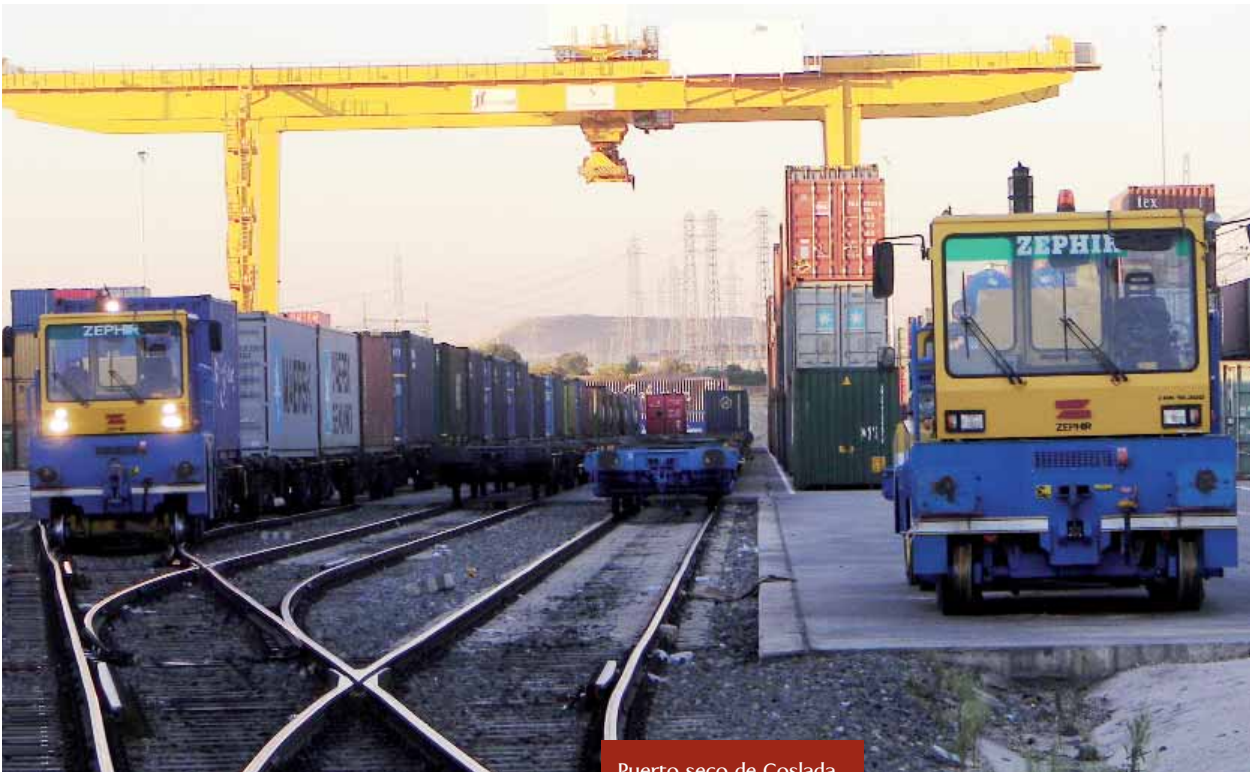


Corredor del Henares, la mayor densidad de logística ferroviaria de España



Puerto seco de Coslada.

El Corredor del Henares es una angosta franja situada a orillas de la carretera N-II en su tramo desde Madrid hasta Guadalajara que está atravesada también por el ferrocarril convencional Madrid-Barcelona. Este espacio metropolitano acoge una de las mayores densidades de suelo industrial de la península a lo largo de un pasillo de 50 kilómetros de longitud. Este territorio vio cómo desde mediados de los sesenta decenas de industrias se fueron aposentando a orillas de la vía férrea y la carretera.

Es en este corredor donde se ha asistido también en la última década a una singular concentración de actividad logístico-ferroviaria. Así es posible encontrar desde dos instalaciones ferroviarias de mercancías de Adif en Vicálvaro y Torrejón de Ardoz, una terminal semipública, el Puerto Seco de Coslada, de titularidad pública pero gestionado de forma mercantil y, finalmente, una terminal puramente privada como es el Puerto Seco Azuqueca, dependiente de un grupo empresarial que

tiene como activo principal el desarrollo de productos logísticos, industriales e intermodales. A éstos se suman varios apartaderos ferroviarios vinculados a empresas, algunos con importante actividad.

Esta singular presencia del ferrocarril en este territorio madrileño y castellanomanchego, con tres modelos de gestión, un radio territorial de afección muy amplio, sólidas ligazones con los puertos marinos y grandes proyectos logísticos en la zona, invitan a su análisis como un laboratorio de ensayos del futuro ferrocarril de mercancías, máxime en unos momentos en los que todas las apuestas públicas apuntan al ferrocarril como nervio de un cambio de la movilidad mercante de grandes distancias.

■ Puerto Seco Coslada

Inscrito en el arranque madrileño del Corredor del Henares, Puerto Seco Coslada se conforma como un interesante ejemplo de plataforma logística gestada por el sector público y gestionada como una empresa privada. Esta estación de contenedores se apoya en el trazado del ferrocarril de contorno de Madrid que une las estaciones de Chamartín y Vicálvaro.

Esta terminal inició sus actividades en el año 2000 y fue fruto del empeño de "Puerto Seco de Madrid" empresa pública dependiente de Puertos del Estado, con participación paritaria del Ayuntamiento de Coslada y de la Comunidad de Madrid. Este ente público es el titular de toda la infraestructura e instalaciones, las cuales fueron entregadas para su gestión y operación a la empresa Conterail.

Conterail, que gestiona por concesión la terminal, está participada por Renfe Operadora (46%),



Puerto seco de Coslada.

Dragados SPL (50%) y, de nuevo, Puertos del Estado (4%). Son las autoridades portuarias de Bilbao, Algeciras, Barcelona y Valencia las que participan en Conterail, lo cual marca precisamente uno de los criterios definidores del hinterland marítimo de Coslada. Por el lado terrestre atiende un amplio hinterland situado, a partes iguales, entre el propio Corredor del Henares y la zona sur de Madrid.

Este puerto seco está configurado como aduana marítima interior, siendo la primera de estas características a nivel europeo. En cualquier caso, esta opción no está plenamente desarrollada pero sí que está operativo como aduana de carretera, realizando operaciones fiscales para cargas de camiones que no tienen operación ferroviaria vinculada. Con esta aduana se permiten derivar operaciones fiscales de los puertos hacia Coslada, aliviando la habitual congestión administrativa que registran esas dársenas. A estos efectos existe una dotación permanente de la Guardia Civil en las

instalaciones. En este mismo concepto de recinto logístico global, el Puerto Seco de Coslada se ha configurado como recinto ADT (Almacén de Depósito Temporal), en el cual se realizan desfragmentaciones o agrupaciones de cargas de contenedores y toda su documentación administrativa para facilitar su distribución local por carretera, para cargas que entren por ferrocarril o directamente por carretera, sin fase ferroviaria.

Este puerto seco está abierto a cualquier operador ferroviario y, actualmente, en sus vías recalcan tanto trenes de Renfe como de los nuevos operadores, siendo clientes habituales los convoyes de Continental Rail al puerto de Valencia. En su oferta comercial Puerto Seco Coslada baraja como su gran opción hacia los



clientes la calidad de su oferta, que antepone a sus precios y que, a la vista de los resultados comerciales, ha demostrado ser suficientemente competitiva.

El recinto de este puerto seco asciende a un total de 120.000 metros cuadrados, los cuales se explotan actualmente unos 80.000. De ellos hay unos 20.000 metros cuadrados de losa de hormigón en los cuales se inscriben las cuatro vías operativas bajo grúa pórtico. A estas vías en topera se suman otras dos vías exteriores para la maniobra de trenes. Actualmente las instalaciones permiten la operación con trenes de 475 metros pero, con consignas especiales acordadas con Adif es posible el manejo de trenes de 660 metros.

Para el manejo de estos trenes Conterail cuenta con tres locotracs-

tores biviales. Para los contenedores, además de la gran grúa pórtico y sus tres grúas móviles, cuenta con otras dos grúas móviles de apilado por el lado estrecho del contenedor para cajas vacías, sistema que permite un aprovechamiento máximo de las campas de almacenaje (incluso hasta cinco alturas). En Puerto Seco Coslada trabajan 29 personas entre departamentos administrativos y operativos. Este personal, si bien en épocas de mejores tráfico mantenía la instalación abierta durante las 24 horas, actualmente se ha reducido la oferta de servicios a una franja horaria que va desde las 5,00 hasta las 22,00 horas para la recepción de trenes.

Entre los planes de esta empresa a medio plazo está prevista la ampliación a plena operatividad de grandes composiciones. Además se trabaja para la duplicación de la superficie de naves cubiertas, así como contar una instalación apta para el manejo de cargas refrigeradas. En estos momentos para contenedores frigoríficos se realiza el servicio de inspecciones PRE-TRIP para la empresa Maersk y en breve se actuará como base de contenedores frigoríficos que permitan su reutilización sin tener que deshacer camino hacia puertos para nuevos ciclos de frío, ahorrando importantes costes de movimientos en vacío. Desde su apertura Coslada ha tenido un continuo incremento de cargas, llegando en 2008 a mover 62.000 teus, pero la crisis actual ha rebajado estas cifras hasta los 40.400 en 2009.

■ Las terminales de Adif

Frente a los modelos mixtos o privados de Coslada y Azuqueca, el gestor público de la infraestructura ferroviaria estatal, Adif, es el responsable de dos instalaciones logísticas en este corredor: las

estaciones de Vicalvaro y la de Torrejón-Mercancías. Ambas son de génesis, concepción y dimensiones radicalmente diferentes y han tenido una evolución histórica particular, aunque estén muy relacionadas entre sí a efectos de gestión.

El Centro Logístico de Vicalvaro surge a partir de una gran estación de clasificación creada a la sombra de los Enlaces Ferroviarios de Madrid en el año 1972, concentrando y ampliando sustancialmente la capacidad logística del ferrocarril madrileño dispersa por otras estaciones. Este inmenso recinto ferroviario, de algo más de 62 hectáreas de superficie, contiene hasta tres haces con 67 vías en total, las cuales se distribuyen en un recinto de 3.500 de longitud y 300 m de ancho en su zona más amplia y varios lomos de asno para el lanzamiento de vagones.

Estas magnitudes de operación se justifican, obviamente, por las necesidades de formación de trenes de mercancías (especialmente en décadas pasadas), más que por la pura operativa de carga y descarga de éstas. La estación no fue concebida en su origen con terminal para la carga y descarga, opción que ha venido desarrollándose en los últimos años.

Vicalvaro registra también una gran polivalencia en su faceta logística, acogiendo y expidiendo trenes de cargas del sector de la construcción (bloques de hormigón, piedra etc.), siderúrgico (chapas de acero, alambrón, bobinas etc.), petroquímicos (butano, propano etc), graneles (cenizas etc.) y, en el ámbito del transporte intermodal, cajas móviles con piezas de automoción. Las operaciones de carga y descarga se localizan en una losa de unos 10.000 m² flanqueada por sendas vías de 390 m de largo.

En cualquier caso, dada la vasta superficie de este recinto y

■ Puerto Seco Azuqueca, gestión privada

Frente al modelo semipúblico de Coslada o el puramente público de Vicálvaro, Azuqueca, en 1997, surge por el impulso del Puerto de Barcelona, junto con el grupo Gran Europa. Este grupo empresarial íntegramente privado tiene como objetivo central la creación de suelo y naves para actividades económicas.

Esta empresa, entre los más de cinco millones de metros cuadrados que ha movilizado, fue la responsable, junto con el puerto de Barcelona y Transfesa, de la puesta en marcha de este recinto intermodal ferroviario con una alta capacidad de polivalencia. En la creación de este recinto también hay participación de otras autoridades portuarias, como Bilbao y Santander, habiendo desaparecido del accionario Transfesa. Renfe y Continental Rail son las dos operadoras ferroviarias de referencia actualmente, siendo el puerto de Barcelona la principal puerta marítima de este puerto seco. La estación tiene gran flexibilidad de horarios hacia los clientes, pero en régimen normal funciona desde las 8,00 hasta las 20,00, tanto para trenes como para camiones. Esta estación también se configura como recinto aduanero, dependiente de la aduana de Guadalajara

A diferencia de otros recintos, el Puerto Seco Azuqueca admite, salvo automóviles, todo tipo de cargas, desde el contenedor a graneles, mercancías paletizadas, productos siderúrgicos, grandes cargas (por ejemplo, locomotoras), incluso llegó a ser un punto de descarga de carriles y traviesas para las obras de los tramos madrileño y alcarreño de la LAV Madrid-Barcelona.

Sus dos vías de carga permiten la operativa de trenes de 500 metros, pero es posible también gestionar trenes de longitudes mayores, entre ellos los nuevos convoyes experimentales de 750 metros. Es más, dentro de las operaciones que ha ido desarrollando Gran Europa en su vertiente ferroviaria destaca la construcción de una larga vía (3.000 metros) de acceso a instalaciones logísticas paralela a la línea de Barcelona. Desde esta vía, que arranca en el propio puerto seco, se tiene acceso a varias naves, también promovidas por este grupo, que cuentan con acceso ferroviario y muelles para descarga de mercancías general. En cualquier caso, estas tres derivaciones apenas registran movimiento actualmente. En total Gran Europa ha tendido unos diez kilómetros de vías en esta zona.

Otra de las particularidades de este recinto es que cuenta con una vía que da acceso a una nave cubierta con puente grúa, donde las operaciones de carga o descarga se hacen sin los riesgos de la intemperie. Además dispone de cuatro grúas móviles con capacidad de apilar hasta cinco alturas.

Situado en el sector más oriental del Corredor del Henares, su hinterland natural es el propio corredor y en sus terrenos se ofrece, además de las propias operaciones de carga y descarga, un servicio integral a los clientes, con almacenaje de contenedores llenos y vacíos, servicio de limpieza y de reparación de estas cajas de transporte.

También se ofrecen tareas de agrupamiento, con consolidación o desconsolidación de cargas, naves para el almacenaje y estacionamiento de plataformas de carretera. Azuqueca también se ha resentido del actual proceso de crisis, pero en sus años de más actividad ha llegado a mover en torno a 25.000 teus y hasta un total de 600 trenes/año.

su excepcional haz de vías, es posible operar trenes de cualquier longitud, muy superiores a los que hoy circulan por la red de Adif. Para mover los trenes en el recinto Adif cuenta con dos locomotoras y, para las operaciones de movimiento de cargas, con dos grúas móviles. 37 ferroviarios están destacados por Adif en el recinto, más personal de empresas auxiliares.

En esta estación, que está abierta las 24 horas del día todos los días del año, recalcan trenes de todas las operadoras ferroviarias,

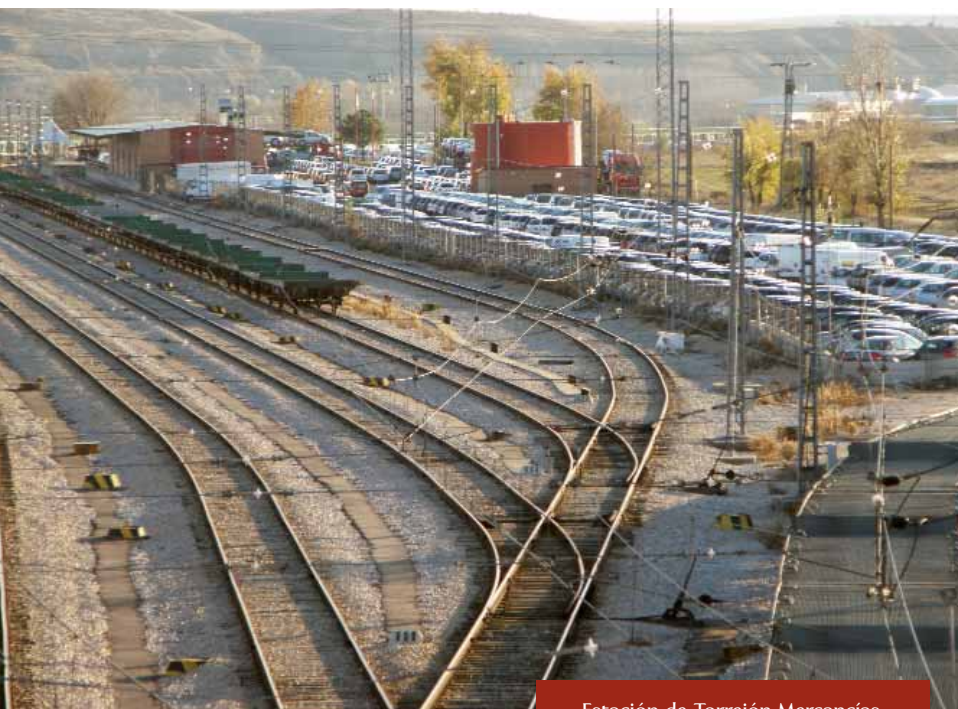
desde Renfe Mercancías hasta todas las privadas que hoy mueven trenes en España. Adif les presta servicios de facturación comercial y apoyo a la admisión, envío de trenes y circulaciones en régimen de maniobras desde y hacia estas instalaciones. Por ahora no presta servicios aduaneros ni otros servicios complementarios a los clientes. El radio de influencia de esta estación abarca todo el territorio peninsular y Adif plantea para su futuro continuar siendo una instalación referente dentro de

la Gerencia Centro de Servicios Logísticos.

Los datos de magnitudes de trabajo de este recinto son difícilmente manejables al efecto del tráfico de mercancías, ya que Adif contabiliza un agregado de operaciones de trenes, ya sean vinculados a la carga y descarga o los que agregan o fraccionan en la terminal sin transferencia modal. En todo caso, como en todos estos recintos, se ha regis-



Puerto seco de Azuqueca.



Estación de Torrejón Mercancías.

trado un sensible descenso de movimiento en los últimos años, bajando desde los 15.000 trenes de 2005 a los 6.500 del ejercicio anterior.

El caso de Torrejón-Mercancías es más singular. Esta instalación surge a la sombra de un ramal de mercancías de 3,5 kilómetros que arranca en la estación de Torrejón de Ardoz con destino a una terminal de CLH. En un punto intermedio de este

ramal fue creada en 1995 una estación de siete vías cuyas longitudes oscilan entre los 870 y los 160 metros. En sus siete hectáreas de superficie hay tres reservadas a operaciones logísticas de carga, descarga y almacenaje. Torrejón-Mercancías está especializada en dos sectores: automoción y petroquímico. Para el manejo de los automóviles cuenta con una amplia campa y varias rampas para las cargas de vehículos en los vagones.

Se encuentra abierta de martes a sábado en horario de 8 a

20 horas y no cuenta con medios propios, ni humanos ni de tracción, ya que a efectos organizativos está adscrita a Vicálvaro, de la cual detrae los medios que son necesarios en cada momento para su funcionamiento. Actualmente en sus vías sólo recalcan trenes de Renfe Mercancías, aunque está abierta a cualquier operador.

Los orígenes y destinos de los trenes son variados aunque la dominancia la marcan Barcelona, Ávila, Puertollano y Escombreras, y al margen de las operaciones ferroviarias no se realizan otras actividades complementarias hacia el cliente. Torrejón-Mercancías ha sufrido también una fuerte merma en sus movimientos, bajando desde los 723 trenes que se gestionaron en 2007 a los 180 del pasado año. Tanto Torrejón como Vicálvaro, como los otros puertos secos, han acusado el desplome económico, siendo más grave en Torrejón por la crisis que ha sacudido especialmente al sector automovilístico.

Además de estas dos instalaciones (y los dos puertos secos), en este tramo del corredor del Henares hay otras instalaciones logísticas ferroviarias que generan ciertos tráficlos. Así tendríamos el apartadero de la consignataria Toro y Betolaza, enclavado en la estación de Azuqueca de Henares. Este apartadero con dos vías de 300 metros, tiene acceso a una planta de distribución de esta empresa y recibe con cierta regularidad trenes con bobinas de papel procedentes, sobre todo, de Bilbao. Igualmente hay instalaciones con acceso ferroviario, como la fábrica de vidrio de Isover, también en Azuqueca, la gran campa y naves de maquinaria que OHL mantiene en Mecó y otra gran campa de automóviles con doble vía electrificada anexa a esta misma estación, aunque sin tráficlos en los últimos meses. ■

MIGUEL JIMÉNEZ