Desde el año 2007 se asiste a la exitosa experiencia de la autopista ferroviaria que une las fronteras hispano-gala y la francoluxemburguesa. Ahora se van dando los primeros pasos para, aprovechando el nuevo acceso en ancho UIC, este servicio puntero de intermodal penetre en España.

La autopista ferroviaria Perpignan-Luxemburgo entrará en España

Las autopistas ferroviarias son un concepto que poco a poco va haciéndose sitio en la compleja malla ferroviaria europea. En algunos países centroeuropeos existen varios recorridos de autopistas ferroviarias soportados con diversas tecnologías y sostenidos por diversos intereses, básicamente de seguridad o medioambientales. En 2003 uno de estos corredores lanzadera incorporó un revolucionario concepto intermodal, diseñado por la empresa Lohr, para el embarque rápido de camiones en vagones ferroviarios. Este sistema, bautizado como Modalohr, fue un éxito y poco después, en 2007, la empresa Lorry Rail adoptó esta misma tecnología para operar una auténtica autopista ferroviaria de más de 1.000 kilómetros de longitud. La nueva ruta unió la cara norte de los Pirineos con Luxemburgo, localizando en la modesta estación de Le Boulou, a pocos metros del peaje de la autopista de entrada a España, una terminal de carga de camiones en plataforma ferroviaria, que está perfilando un posible futuro para la movilidad terrestre de las mercancías en el continente.

El tren de los camioneros españoles

Desde el arranque de esta autopista ferroviaria en 2007 se está asistiendo a un crecimiento progresivo y sostenido de la demanda. Y si ya en la edición anterior del Salón Internacional de la Logística se anunció el arranque de la tercera circulación diaria, lo cierto es que un año después se ha llegado a una media de cuatro circulaciones diarias, de lunes a viernes, otras dos los sábados y una los domingos. Los trenes invierten unas 15 horas en el trayecto, recortando una media de 7 horas a un recorrido simi-

Tren circulando por la autopista ferroviaria.

lar por carretera. Esta fórmula tan atractiva ha supuesto que el balance de clientes cifre en 120 empresas las empresas que han usado estos servicios, procedentes de 13 países. De éstas, 45 empresas son clientes fijos que usan de manera regular todo el año los trenes y, lo que es especialmente relevante, el 57 por ciento de los clientes son empresas españolas. Estos clientes bien pueden ser flotas de grandes empresas de transporte y, en no pocas ocasiones, también empresas de muy escaso porte, con muy pocos camiones.

Las cifras de uso van en aumento constante y el dato del último ejercicio habla de 60.000 camiones en esta autopista ferroviaria. Los usuarios de estos trenes se benefician de diversas ventajas. Así hay que citar como la estricta reglamentación francesa para el tráfico de camiones, tanto en horarios como en cargas máximas autorizadas, hace una excepción para los camiones usuarios de la autopista ferroviaria, que pueden obviar algunas normas en los departamentos vecinos a la estaciones de embarque en los trenes. Estas facilidades van vinculadas al esfuerzo del Estado francés para reducir la congestión ambiental, que busca primar al ferrocarril con medidas de discriminación positiva como éstas.

Evidentemente los usuarios ponderan también los sustanciales ahorros de los peajes, presentes en toda la red viaria francesa de gran capacidad, el gasto de combustible, las horas de conducción y el propio desgaste de vehículo y neumáticos, sin olvidar el nada despreciable riesgo de accidentalidad vinculado a la circulación.

Otras estrategias que han encontrado algunos camioneros es que con menos cabezas tractoras están moviendo más semirremolques. Por ejemplo un

Terminal de Le Boulou con los vagones dispuestos para el embarque de camiones.

Tren formado en la terminal de Le Boulou dispuesto para partir hacia Luxemburgo.

transporte "todo carretera" de España a Alemania implica un ciclo de una semana completa. La autopista ferroviaria permitiría que una cabeza tractora de carretera, con viajes lanzadera desde, por ejemplo, Barcelona a Le Boulou, mueva seis semirremolques a la semana.

También citan casos de camioneros que aprovechan la autopista ferroviaria para transportar dos semirremolques. Así hacen una lanzadera hasta Le Boulou y luego vuelven para cargar otro semirremolque que llevan íntegramente por carretera a destino, y luego van a la terminal luxemburguesa y recogen el semirremolque que habían enviado por ferrocarril, aprovechando una misma cabeza tractora para dos remolques. Otros incluso utilizan vuelos low cost aéreo, de muy bajo precio, embarcando en el tren cabeza tractora y remolque, recogiéndolo en destino.

Lorry Rail cuenta para estos transportes con una flota de 155 vagones plataforma de piso bajo con la tecnología Modhalor. Su operador de transportes es la empresa SNCF, con la cual mantienen un contrato de tracción, revisable, pero que por ahora se prestan a completa satisfacción. El nivel de calidad ofrecido por SNCF es muy alto y los problemas que puedan surgir vienen dados más por problemas con la infraestructura (cortes por mantenimiento de vía, accidentes) o, en menor medida, por conflictos laborales. Precisamente una de las ventajas que tiene una oferta como la de la autopista ferroviaria es que, si la incidencia es previsible (convocatoria de huelgas o cortes de vía preanunciados) se puede informar al cliente y éste siempre tiene la opción de desarrollar su ciclo de transporte íntegramente por carretera: hay una alternativa que en otros tipos de oferta de transporte combinado no existe o es más complejas de articular. En todo caso, la fiabilidad de la oferta es altísima, y esa es la mejor carta de presentación de la autopista ferroviaria.

Lorry Rail

En esta empresa hay una presencia claramente dominante de operadores ferroviarios, como serían el grupo SNCF, que tiene el 58 por ciento del capital y que es, como se ha indicado, quien da la tracción a los trenes. Los ferrocarriles luxemburgueses, CFL, tienen el 33 por ciento, canalizando por una filial la construcción y explotación de la terminal Bettembourg. El resto del capital está aportado, por un lado, por un grupo financiero, como es la Caisse des Dépôts (Caja de Depósitos). El socio técnico es el grupo Lohr, diseñador y constructor del vagón que soporta el sistema. Finalmente, en un ejemplo singular encuentro entre teóricos competidores, estaría el grupo Vinci, titular de las concesiones de Autopistas del Sur de Francia.

No hay que olvidar el crucial papel que han jugado tanto el gobierno luxemburgués como, sobre todo, el francés, para la puesta en marcha de este proceso, ya que han sido los estados los que han costeado la construcción de las terminales, habiendo asumido Lorry Rail, además

de la explotación, la partida correspondiente a la compra de los vagones, además de los privilegios que se otorgan a los transportistas que usen el ferrocarril.

La terminal española más cerca y con conexiones hacia el norte de Europa

Como se ha indicado, en estas últimas semanas se han cerrado nuevos acuerdos para instalar en el proyecto de Centro Logístico del Far d'Empordá una nueva terminal con la tecnología Modalohr. Los actores del último acuerdo fueron Geodis, una operadora mercante de SNCF y Cimalsa, el gestor de terminales logísticas de la Generalitat de Catalunya, para seguir avanzando en esta posibilidad concreta, la cual servirá para descongestionar la terminal de Le Boulou, que ha llegado casi al límite de su capacidad técnica. El proyecto de esta nueva terminal deberá estar terminado antes de fin de año y podría estar plenamente operativa en 2014. Desde aquí se tendría ya acceso directo a la red de ancho estándar UIC procedente de Francia por la nueva línea Perpignan-Figueres y su prolongación hacia el sur con el tramo de tercer carril que ya está operativo hasta Girona y enlaza allí con la red en servicio en ancho estándar UIC.

La terminal del Far d'Empordá busca explotar, además, nuevas oportunidades de tráficos hacia el norte de Europa, concretamente hasta Suecia. Este pasado mes de mayo Geodis y Lorry Rail presentaron el nuevo proyecto de autopista ferroviaria hacia ese país, como una prolongación de la oferta que ahora finaliza en Luxemburgo. El arranque del servicio está previsto para el próximo otoño y tendría su término en la zona sur de Suecia, a donde llegaría a través de Hanover. Este nuevo servicio se hará en colaboración con el operador sueco Green Cargo y tendría el mismo perfil de cliente que la actual autopista ferroviaria: semirremolques, contenedores y cajas móviles, con una frecuencia de tres trayectos semanales de ida y vuelta. La nueva autopista, con un total de 2.000 kilómetros entre la frontera española y Suecia, efectuará su recorrido en 48 horas, lo cual supone un día menos que el trayecto por carretera.

Un camión español recién embarcado en un vagón de la autopista ferroviaria.

Como señaló el director comercial de Lorry Rail a VÍA LIBRE, Daniel Lebreton, esta nueva terminal no es más que "una respuesta a una intensa demanda de los cargadores españoles, que no tienen suficientes tractores para atender la demanda de exportación y quieren confiar en esta autopista ferroviaria que, por ahora, tiene agotada su capacidad con la oferta que hay en Le Boulou". Siendo una demanda de mercado se espera que pueda ser realidad en el plazo más breve posible.

Por otra parte hay que recordar otro acuerdo firmado en la primavera de 2010 con Renfe, la Generalitat de Catalunya, el Puerto de Algeciras y Puertos de Andalucía para estudiar las posibilidades de crear la Autopista Ferroviaria Ibérica, basada también en la tecnología Modalohr pero desarrollada en ancho ibérico, que uniría esta misma terminal de Far d'Empordá con el puerto de Algeciras.

Otras rutas con vagones Modalohr

Este itinerario no es la única autopista ferroviaria con la tecnología Modalohr. Actualmente vagones similares vienen recorriendo desde 2003 un itinerario francoitaliano bajo los Alpes. La tragedia del túnel de Montblanc em 1999, donde el incendio de un camión frigorífico que transportaba margarina y harina (y una serie de negligencias encadenadas) provocó la muerte de 39 personas, hizo revisar el intenso tráfico de camio-

nes por esta frontera alpina. Para derivar el paso de camiones con mercancías peligrosas se habilitó una lanzadera ferroviaria equipada con los primeros vagones de la tecnología Modalohr. Esta ruta, que discurre a lo largo de 170 kilómetros entre la terminal italiana de Orbassano y la francesa de Aiton, aprovecha el veterano túnel de Frejus, o Mont Cenis. Este servicio está operado al 50 por ciento entre SNCF-Geodis y Trenitalia.

Es un transporte acompañado, con las cabinas cargadas en otras plataformas y un coche de viajeros para llevar a los camioneros. En principio se concibió sólo para transportes de camiones cisternas pero con las obras de ampliación de gálibo se prevé que este mes de septiembre transporten también semirremolques de todo tipo. Hay cuatro servicios diarios ida y vuelta recorridos por dos ramas de 11 vagones cada una, que tiene una ocupación media del 90 por cierto y que en estos años ha captado unos 100.000 clientes y lleva una media de 25.000 camiones/año. La ampliación prevista para este año espera multiplicar por cuatro las cifras actuales, pasando a unos 100.000 camiones pesados anuales en tren.

Está en marcha un vasto proyecto, con horizonte en el año 2023, de un gran túnel alpino de base internacional de 57 kilómetros de longitud, apto para mercancías y para viajeros, que pretende canalizar el paso de cinco millones de viajeros cada año y unos 40 millones de toneladas de mercancías, equivalente a dos millones de camiones cada año. El importe de tan brutal obra se ha previsto en torno a los 10.000 millones de euros.

Por otra parte, hay otros proyectos, a corto plazo, como el de crear otra "autopista ferroviaria que atraviese Francia de norte a norte a finales de 2013 desde Bayona hasta Lille. Esta misma ruta, también explotada por Lorry Rail, podría alargarse hacia el sur, hasta Vitoria, una vez esté en servicio "Y vasca" con ancho de vía UIC. También se prevé instalar una terminal Modalohr en el puerto de Marsella, para captar el intenso tráfico Ro-Ro de esta rada francesa procedente de África y Córcega.

Las terminales

Las terminales Modalohr en servicio son todas iguales. La longitud de la vía de carga es de unos 340 metros. En ellas entra la composición y, una vez acoplada a las instalaciones de la terminal, los vagones desenclavan su sistema de rotación y giran para enrasarse con la plataforma de carretera que envuelve la vía por ambos lados. En esta plataforma hay una campa donde las cabezas tractoras de carretera han ido dejando sus remolques. Las cabezas tractoras propias de la terminal son las que realizan las labores de carga y descarga de los vagones, realizando los operarios de Lorry las verificaciones de la carga y el ensirgado adicional para su trayecto por ferrocarril. Previamente los camiones han tenido que pasar un especial control de gálibo del remolque para verificar su perfecta inserción el gálibo ferroviario. Una torre de control en un extremo regula la operación centralizada de giro de los vagones, aunque en cada vagón hay un mando local para gestionarlo a pie de vía.

Actualmente se pueden formar trenes de 750 metros, con trenes que en 20 vagones llevan 40 remolques de carretera, aunque el siguiente escenario de trabajo, en la medida que el gestor de infraestructura ferroviaria lo permita, es alargar las composiciones hasta los 850 meteros, cargando unas 2.400 toneladas por tren a finales de este año, con un aumento respectivo de capacidad de hasta 48-50 camiones/tren.

MIGUEL JIMÉNEZ