



Carga de un semirremolque en la terminal de Can Tunis en el servicio de autopista ferroviaria que cubre la ruta Barcelona-Bettembourg.

FERROVIARIO • Tras el impulso de los gobiernos de España y Francia, los primeros servicios se consolidan y surgen nuevos proyectos

Autopistas ferroviarias: España marcha

INMA PEÑA
MADRID

Desde principios de 2019 las autopistas ferroviarias son ya una realidad tangible en España. El 19 de febrero las compañías VIIA y Lorry Rail pusieron en marcha el primer servicio de autopista ferroviaria dentro del territorio español: la línea Barcelona-Bettembourg (Luxemburgo).

Días más tarde, el operador intermodal Hupac se sumó a la apuesta con la apertura de una autopista ferroviaria entre Barcelona y Amberes (Bélgica) con una salida diaria de lunes a viernes en ambos sentidos.

Tanto Hupac como VIIA cuentan desde hace tiempo con

otros servicios intermodales en Europa, donde las autopistas ferroviarias comenzaron a tomar forma a comienzos del presente siglo, casi veinte años antes de su llegada a España.

Actualmente VIIA ya opera cinco trenes de ida y vuelta a la semana en la línea Barcelona-Bettembourg.

La compañía tiene previsto ampliar el servicio de cinco a ocho circulaciones a la semana de aquí a finales de año, adelantó Miguel Sanjuán, director de ventas de VIIA, durante su participación en el Salón Internacional de la Logística 2019.

“Estamos muy satisfechos con la evolución de esta línea desde su puesta en marcha en febrero”, aseguró Sanjuán,

VIIA tiene previsto en la autopista ferroviaria Barcelona-Bettembourg ampliar el servicio de cinco a ocho circulaciones a la semana de aquí a finales de año

quien añadió que desde el inicio del servicio, la compañía ha captado “la atención de varios operadores que ya están adquiriendo semirremolques P400, compatibles con el servicio de autopista ferroviaria, provenientes del sector de la automoción, carga general y transporte frigorífico”.

Además de la línea Barcelona-Luxemburgo, VIIA opera cuatro autopistas ferroviarias

más en Europa, dando servicio entre Francia, Luxemburgo, Italia y España.

Desde la puesta en marcha de su primera autopista ferroviaria en 2003, VIIA ha movido un millón de semirremolques a través de estos servicios.

En España, VIIA no se va a detener en su proyecto con Bettembourg. Según Miguel Sanjuán, ya está en marcha la maquinaria para inaugurar en 2020 un nuevo servicio de autopista ferroviaria entre Barcelona y París.

Manifestaciones de interés

La puesta en marcha de las autopistas ferroviarias en España ha tenido un devenir particular. En julio de 2015 los gobiernos

de Francia y España acordaron la creación de un grupo de trabajo para impulsar la conexión de ambos países a través de autopistas ferroviarias.

Dentro de este plan de conexión multinacional, ambos gobiernos perfilaron dos ejes prioritarios por los que desarrollar estos servicios intermodales: el corredor atlántico y el corredor mediterráneo.

En marzo de 2017, España y Francia lanzaron conjuntamente la primera “convocatoria de manifestaciones de interés” dirigida a los fabricantes de material rodante y otros materiales para la implementación de autopistas ferroviarias en los ejes Atlántico y Mediterráneo, con el fin de sondear el mercado y

España y Francia están trabajando en la elaboración del informe final conjunto relativo a las manifestaciones de interés sobre prestación de servicios internacionales de autopistas ferroviarias y sobre las conclusiones finales del proyecto

definir las características de los servicios y el modelo óptimo de negocio. Esta primera convocatoria recibió un total de cinco propuestas de diversos fabricantes de material rodante: tres procedentes de España, por parte de CAF, Civenessy y Stadler Rail Valencia, y dos procedentes de Francia, por parte de las empresas Cargo Beamer y Lohr.

A partir de aquí se lanzó la segunda convocatoria de manifestaciones de interés, dirigida a los operadores interesados en la explotación de servicios internacionales de autopistas ferroviarias.

Lanzada en abril de 2018, esta convocatoria recibió un total de 12 propuestas, en concreto de: CA Maubeuge Val de Sambre, RsR Cargo, CFL Multimodal, Novatrans, Transfesa-Valenciaport, Renfe Mercancías, Cargobeamer France SAS, Railsider-Euskotren-CAF, VIIA, Lorry Rail, Port Rail Almazora Levante y Brittany Ferries.

El papel de Fomento

Una vez realizado este trabajo, el Ministerio de Fomento prosigue su colaboración con el Ministerio de Transportes francés para avanzar en la simplificación de los trámites y requisitos para los tráficos internacionales por ferrocarril, han asegurado fuentes del departamento a Diario del Puerto.

En este sentido, en el marco del grupo de trabajo creado, "se está trabajando en la elaboración del informe final conjunto entre Francia y España relativo a la Manifestación de Interés sobre prestación de servicios internacionales de autopistas ferroviarias y sobre las conclusiones finales comunes. El organismo ministerial mantiene el interés por el establecimiento de nuevos servicios tanto en la fachada mediterránea como en la atlántica".

Fomento recuerda que las convocatorias de manifestaciones de interés tienen como objetivo "suscitar las iniciativas de



Autopistas, servicios y proyectos

Actualmente en España están en funcionamiento dos servicios de autopistas ferroviarias. El primero está operado por VIIA desde **Barcelona a Bettembourg** y el segundo por Hupac entre **Barcelona y Amberes**. Asimismo, se tiene previsto abrir otros dos líneas entre **Algeciras-Zaragoza** y **Barcelona-París**. El desarrollo de las autopistas ferroviarias que el Gobierno está impulsando está estructurado en torno a dos ejes prin-

cipales ya conocidos: la autopista ferroviaria del **Atlántico**, que conecta el norte de España desde Vitoria a través de Irún con el norte de Francia, pasando por Calais, Lille y Valenciennes, y con el este francés, a través de Metz y Forbach; y la del **Mediterráneo**, conectando Murcia, Valencia y Barcelona con Lyon y Dijon hacia el este de Francia (Metz, Forbach) o el norte del país galo (Calais, Lille, Valenciennes).

los actores industriales al proporcionar respuestas y soluciones operativas para estos servicios", impulsando con ello a las empresas privadas a invertir en el establecimiento de estos servicios. El papel principal de Fomento en esta materia, han añadido a Diario del Puerto fuentes del Ministerio, es "servir en el proceso de colaboración entre Francia y España e intentar canalizar el interés de las empresas españolas" además de impulsar el desarrollo de los dos corredores y favorecer el



Pasa a la página siguiente

Hupac opera un servicio diario entre Barcelona y Amberes de lunes a viernes.

Viene de la página anterior

cambio modal con estos servicios alternativos al transporte de mercancías por carretera.

Instrumento

Es preciso dejar claro, como recuerda Fomento, que las manifestaciones de interés no han supuesto ningún concurso para realizar adjudicaciones o concesiones. Son un instrumento utilizado para conocer la respuesta del mercado, así como las expectativas de los potenciales operadores, las posibles ubicaciones de las terminales, las tecnologías disponibles y las exigencias del equilibrio económico de las autopistas ferroviarias.

En este sentido, han sido los operadores interesados quienes han manifestado su posición en cuanto, por ejemplo, a las ubicaciones más idóneas de las terminales en función de dónde se concentra la demanda que persiguen y/o del servicio que pudieran prestar.

EL DATO

Barcelona-Bettembourg: 1.500 toneladas

En febrero de 2019, VIIA-Lorry Rail y Renfe Mercancías pusieron en marcha la primera autopista ferroviaria en España entre Barcelona y Luxemburgo. La línea parte de la terminal barcelonesa de Can Tunis hasta la localidad luxemburguesa de Bettembourg, pasando a través del túnel de Pertús. El servicio está operado en España por las compañías VIIA - Lorry Rail y Renfe Mercancías, que aportan la tracción hasta Perpiñán con locomotoras 252 de ancho UIC. A partir de este punto, la tracción de los trenes, que continúan con una nueva composición hasta Luxemburgo, corresponde a SNCF. Cada tren tiene capacidad para transportar hasta 1.500 toneladas en composiciones mixtas, esto es, vagones porta semirremolques específicos, que componen el 70% del tren, y vagones para contenedores. La compañía ha anunciado su intención además de ampliar este servicio a otros puntos de la península Ibérica, como Madrid, Valencia, Al-



Inauguración oficial de la primera autopista ferroviaria en España.

geciras o, incluso, Portugal, "aunque para ello dependemos del ancho de vía UIC (el europeo) y por consiguiente el

calendario no depende exclusivamente de nosotros", señala Miguel de Sanjuán, director de ventas de VIIA.

Próxima línea: Algeciras-Madrid-Zaragoza

Uno de los proyectos en marcha para desarrollar nuevos servicios de autopista ferroviaria tiene como objetivo el corredor Algeciras-Madrid-Zaragoza.

Representantes de la Autoridad Portuaria de Algeciras (APBA), Adif y Aragón Plataforma Logística (APL) se reunieron en febrero en la ciudad andaluza para estudiar la intensificación de los tráficos ferroviarios entre Zaragoza, Madrid y Algeciras y abordar la posibilidad de crear un servicio de autopista ferroviaria.

En la reunión se analizaron las características técnicas que se requerirían en la línea Algeciras-Madrid-Zaragoza, sus capacidades, así como las actuaciones en marcha para tratar de incrementar la cuota del transporte ferroviario. Para ello, se está analizando el tráfico de camiones en el Estrecho de Gibraltar, en concreto en la línea Puerto de Algeciras-Tánger Med, que en 2018 alcanzó los 300.000 vehículos y que es uno de los grandes potenciales para la autopista Zaragoza-Algeciras.

"La creación de este servicio liberaría a la carretera de gran parte de ese tráfico de camiones. El objetivo de la misma sería la de derivar parte de los tráficos ro-ro del Estrecho con origen y/o destino en el Puerto de Algeciras y que en la actualidad exclusivamente iban por carretera", han señalado a Diario del Puerto fuentes de la Autoridad Portuaria.

De esta forma, "el proyecto permitiría ganar en sostenibilidad descongestionando las carreteras de una parte de ese tráfico, cuantificado en más de 1.000 camiones diarios, con cargas constantes y continuas no estacionales, como el textil o los componentes de automoción, que se mueven cada día entre Europa y Marruecos", se añade desde la APBA.

Como resultado de la citada reunión, los representantes de APL, Adif y la APBA acordaron formar un grupo de trabajo para profundizar en los aspectos tanto técnicos, que confirmen la viabilidad de la implantación de una autopista ferroviaria y



Visita de los responsables de Aragón Plataforma Logística y Adif a la AP de Algeciras para analizar la futura autopista ferroviaria.

las actuaciones necesarias en la línea, como económicos del proyecto.

En la actualidad y con el horizonte puesto en este mismo año, el grupo trabaja en la elaboración de un detallado estudio y análisis de situación sobre la infraestructura existente, de ancho ibérico y de vía única en algunos tramos, con especial incidencia en los gálibos de los túneles y otros puntos críticos, así como en el sistema que deberá ser implantado (material rodante y vagones, entre otros) y la ubicación

de las terminales en Algeciras y PLAZA Zaragoza. Para la elaboración del Plan de Negocio se está trabajando tanto con los fabricantes de material, como con los principales transportistas del país y potenciales usuarios de la autopista ferroviaria, se asegura desde la Autoridad Portuaria.

APL ha ofrecido su apoyo a la terminal intermodal de Adif en PLAZA para en los terrenos ferroviarios anexos acometer la instalación de una terminal para la autopista ferroviaria.