

Cargometro: nuevo servicio de mercancías para Seat entre Barcelona y Martorell

Es fruto de la alianza entre Renfe, FGC y Comsa Rail.

Este jueves han iniciado sus circulaciones comerciales los trenes del nuevo servicio de trenes de mercancías entre la Zona Franca de Barcelona y la factoría de Seat en Martorell. Este nuevo producto, desarrollado sobre la red de Adif, utilizan las antiguas composiciones TMD de Renfe, adquiridas por FGC, y llevará contenedores de piezas para la fabricación de coches. Es un servicio muy relacionado con Autometro, servicio que ya lleva año y medio en explotación.

(05/06/2009) La mañana de este jueves la Zona Franca de Barcelona ha vuelto a ver salir trenes desde su red de vías. El protagonista ha sido el antiguo TMD de Renfe que, adquirido por FGC, será la base de un nuevo servicio de transporte entre la planta de Seat en esta zona portuaria hasta la factoría de Martorell. Los trenes transportarán contenedores cargados de componentes para la fabricación de automóviles en la factoría.

Este nuevo producto comercial es fruto de una nueva alianza entre empresas ferroviarias, inspirado en cierto modo en el esquema desarrollado hace año y medio para la puesta en servicio de los trenes de Autometro ([ver noticia](#)), incorporando en este caso a Renfe y usando la red de Adif para la circulación de los trenes. Cargometro divide su accionariado entre tres empresas: la operadora pública catalana FGC, con el 51 por ciento, Renfe operadora con el 25 por ciento y Comsa Rail Transport con el 24 por ciento restante. Al margen de su participación accionarial, FGC aporta a Cargometro las dos ramas de máquinas de la serie 310 adquiridas a Renfe Mercancías, conocidos en su etapa de Renfe como TMD (Teco Media Distancia). La Generalitat ha invertido un total de 8,6 millones de euros en este proyecto, 4,8 millones en infraestructura y los 3,8 restantes para la compra de material rodante y autopropulsado, mientras que Seat, asume el coste del transporte ferroviario cuya utilización se ha fijado para un periodo de 10 años.

Las claves del nuevo servicio

Estos trenes TMD, de 225 metros de longitud, presentan como ventaja el que, al contar con dos locomotoras, una en cabeza y otra en cola, son bidireccionales y disminuyen así sensiblemente las maniobras en los dos puntos extremos del servicio (o en maniobras intermedias), repitiendo el esquema de funcionamiento de un automotor de viajeros. Se ahorra así tanto en costes de maniobras por parte de Adif como de maquinistas, ya que uno sólo puede asumir la conducción íntegramente de origen a destino. Entre las dos locomotoras se inscriben, como composición indeformable, nueve plataformas MMC sobre las que irán las cajas móviles especialmente diseñadas al efecto para este servicio por SEAT. Los trenes incorporan ya la imagen corporativa de FGC, con una decoración similar a su serie de locomotoras 254, aunque mantienen la matrícula UIC que ya ostentaban en Renfe. Estos trenes se mantendrán también en las instalaciones que Renfe Integria tiene en la base de Can Tunis.

Renfe aporta los maquinistas, lo cual implica que los trenes se moverán bajo el Certificado de Seguridad que Renfe Operadora tiene para la red de Adif. En este caso Comsa Rail Transport se convierte en el operador logístico, habiendo sido responsable del diseño del producto, de las gestiones con el cargador y la gestión cotidiana del servicio.

Los trenes harán un recorrido de 40 kilómetros entre la factoría y Zona Franca. En este trayecto los convoyes invertirán una hora de viaje más otras tres horas entre la carga y la descarga. Sumando la hora de retorno, es posible un ciclo de tres circulaciones diarias. Este será el esquema de trabajo de la primera fase de explotación del producto. En una segunda fase se prevé que se construyan nuevas vías mango en SEAT que faciliten la maniobra y que, tras la finalización de las obras de la línea nueve del metro, se complete otro mango de maniobras en Zona Franca. Esto permitirá la entrada en servicio del segundo TMD y duplicar la capacidad del servicio, con seis rotaciones diarias. Han sido, entre otras cuestiones, las obras de la línea nueve del metro las que han demorado la obra, a las que ha habido que sumar la hostilidad de los industriales vecinos a las vías en Zona Franca que se han opuesto a la realización del servicio ferroviario por las restricciones que podría imponer al tráfico rodado.