



La demanda de semirremolques aptos para autopistas ferroviarias sigue bajo mínimos

La falta de infraestructuras adaptadas al transporte de remolques y semirremolques por ferrocarril en España, básicamente por los gálibos, mantiene la demanda de estas unidades gruables, aptas para subirse al tren, en cotas muy baja en la actualidad. El director de la Asociación Española de Fabricantes de Remolques, Semirremolques, Cisternas y Vehículos Análogos (Asfares), Julio Viartola, ha destacado que las matriculaciones «de la Dirección General de Tráfico (DGT) no distinguen los vehículos que llevan el sistema Huckepack y no se tienen datos exactos, pero la implantación en España es mínima y la demanda actual es muy baja». Viartola ha añadido que el parque español «tiene escasas cajas móviles y semirremolques huckepack, por lo que todos los esfuerzos anunciados para impulsar las autopistas ferroviarias pueden ser poco efectivos si no se acompañan de vehículos de carretera capaces de subirse al tren».

Así, el director de Asfares ha indicado que, para tener «un número suficiente de vehículos con los que llenar estas autopistas ferroviarias sería necesaria la fabricación de más de 1.700 unidades anuales». «El objetivo», ha subrayado, «sería en varios años de acercarnos al menos al 15% del parque de lonas, frigoríficos y furgones necesario para permitir un salto al tren viable». Viartola ha señalado que, en Italia, «se han destinado unos 6,5 millones de euros en una línea de ayudas para la adquisición de este tipo de vehículos, con mucha aceptación».

¿CUÁLES SON LOS SEMIRREMOLQUES APTOS PARA LAS AUTOPISTAS FERROVIARIAS?

El director de Asfares, Julio Viartola, ha explicado que las autopistas ferroviarias necesitan de vehículos de carretera compatibles. «Además de los contenedores, las dos opciones más habituales en Europa son cajas móviles y semirremolques con el sistema Huckepack, que permite su transbordo a los vagones mediante grúas pórtico». Estos vehículos «pueden subirse a vagones tipo 'poche' de plataformas rebajadas entre los boggies, que permiten cumplir los gálidos del ferrocarril dependiendo de su clasificación». En cuanto a los tipos que pueden ser gruables, el director de Asfares ha citado las «lonas, semilonas, furgones y frigoríficos» y los modelos, para Viartola, «en principio sería el P400, de 4 metros de altura». En este sentido ha puntualizado que el proyecto «de autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza se está estudiando para P420, de 4,2 metros de altura, pero el P450 (4,5 metros) no entraría en el gálibo habitual».

Los principales fabricantes de remolques y semirremolques apuntan a la falta de infraestructuras como causa de la baja demanda. El director de Operaciones de Lecitrailer, Carlos Martín, ha señalado que actualmente «la demanda es baja en España, ya que a día de hoy todavía no existen suficientes infraestructuras ferroviarias para la utilización de este tipo de semirremolques». Leciñena, por su parte, ha apuntado que no es «un vehículo especialmente demandado salvo por especialistas en el transporte combinado». En el caso de Guillén Group, la compañía ha resaltado que la demanda de este tipo de necesidades «es muy baja en comparación con la demanda restante».

Sin embargo, el director Comercial de Schmitz Cargobull Iberia, Miguel Iglesias, ha señalado que el incremento «en la demanda de semirremolques aptos para el transporte en ferrocarril está creciendo a un ritmo del 25% anual respecto al año anterior». Iglesias sostiene que sus clientes «aumentan su flota en este segmento y, de ahí que la producción de vehículos preparados para el ferrocarril signifique en estos momentos el 10% de la producción total» del grupo alemán. La compañía cuenta con un vehículo especialmente diseñado y desarrollado para el transporte multimodal, «que llevamos comercializando desde hace más de cinco años en España, y vemos, que en los últimos dos ejercicios, la demanda crece a ritmo de dos dígitos», ha añadido.

En lo que respecta al futuro de estas unidades, Leciñena ha destacado que está «a la espera de ver la evolución del mercado». «Todos entendemos», ha añadido la compañía, «que puede aportar una solución al transporte, pero está condicionada a los alicientes que pueda haber para su generalización». Miguel Iglesias (Schmitz Cargobull) ha explicado que uno de los puntos clave para la evolución de la demanda «es la regulación normativa a nivel europeo y la inversión necesaria para adaptar nuestros corredores ferroviarios al uso intensivo del semirremolque en vagones de tren de mercancías». El director Comercial de Schmitz Cargobull Iberia ha apuntado que el gestor de infraestructuras ferroviarias Adif «ya está acometiendo importantes inversiones en la puesta al día de las vías». «Esto significa», ha añadido, que, a nivel estatal, hay un claro compromiso por desarrollar este sector. Por tanto, «las inversiones en este sentido irán en aumento, y de igual forma la flota».

El director de Operaciones de Lecitrailer, Carlos Martín, ha reseñado que la demanda «evolucionará al alza en función del desarrollo de las infraestructuras ferroviarias los próximos años». Martín ha añadido que los fabricantes de semirremolques «somos más ágiles en la implementación de estas soluciones a los vehículos que la parte de infraestructuras ferroviarias». Sin embargo, Guillén no se muestra tan optimista: «Debido a las infraestructuras de las que se dispone actualmente, el tiempo de desplazamiento es mucho mayor que por carretera y el trabajo en la carga y descarga del vehículo en un punto ferroviario es mucho mayor en este tipo de transporte». «Por ello», ha indicado la compañía, «no es

una opción en la que detectemos un crecimiento en el futuro».

LOS FABRICANTES DESARROLLAN SUS PRODUCTOS PARA ESTAR PREPARADOS EN EL FUTURO

No obstante, los fabricantes de remolques y semirremolques permanecen atentos a la evolución del mercado y están desarrollando sus propios productos. Leciñena ya ha desarrollado «proyectos en el pasado sobre dicha tipología de vehículos». La compañía ha añadido que están «con distintos desarrollos que esperamos que puedan ver la luz a principios del año que viene y que puedan combinar las necesidades propias de los mismos con un ahorro de tara». Por su parte, Schmitz Cargobull «lleva muchos años fabricando este tipo de vehículos para otros países en los que el transporte por ferrocarril está plenamente instaurado», ha señalado su director comercial en España. «Las inversiones en tecnología de fabricación», ha destacado, «han ido en aumento para conseguir un vehículo con la fiabilidad necesaria y el compromiso óptimo entre la tara del vehículo y la carga útil del mismo».

En el caso de Guillén Group, la firma ha indicado que trabaja «en el desarrollo de Huckepack, pero preferimos apostar por el crecimiento de la sostenibilidad en transportes como los duotrailers». El fabricante valenciano ha señalado que el desarrollo de semirremolques «para Huckepack P400 permite una mejora en la reducción de gases y es una apuesta más sostenible a la hora de transportar a largas distancias». Sin embargo, ha puntualizado que este tipo de transporte «dificulta los desplazamientos en plazos y rutas para nuestros clientes». El director de Operaciones de Lecitrailer, Carlos Martín, ha afirmado que su compañía no trabaja «especialmente en nuevos desarrollos, ya que las soluciones ya han sido desarrolladas en el pasado para los distintos tipos de vehículos y se están comercializando en otros países de forma regular».