Los trenes de residuos de Galicia, en crecimiento



tiago, el resto del territorio presenta una tremenda atomización poblacional. Desde 2000 Sogama (Sociedade Galega do Medio Ambiente) echó un órdago al tema de las basuras, cambiando la mala gestión de estos restos, con la creación de la planta de Cerceda, la cual tiene como clave de su funcionamiento al ferrocarril.

■ Las ecoplantas

Pero sigamos con las bolsas que Xosé había dejado en los contenedores. A lo largo del día, un camión de basuras volteó el contenido del contenedor en su tolva, en una ruta por muchas pequeñas aldeas. Con el camión lleno. con unas tres toneladas de residuos, marchó hacia la Ecoplanta del Polígono de San Cibrao, en el municipio de Taboadela. Como ésta de San Cibrao hay 39 plantas de transferencia de residuos en toda Galicia. En ellas los camiones vierten su carga en una gran tolva abierta a un nuevo contenedor de gran capacidad, de 40 o 43 metros cúbicos y hasta 20 toneladas de carga. Los hay de color verde, que llevan el

Galicia es uno de los pocos territorios del mundo que han confiado al tren el transporte de sus residuos sólidos urbanos, los RSU. Es la única que ha creado una planta central para su tratamiento. Éstos los generan 2,7 millones de habitantes que se distribuyen en 314 municipios. Porque al margen de las congestionadas zonas de costa y San-

¡Xosé! ¡Deja la bolsa de basura en el contenedor! Como cada tarde, la madre de Xosé le dijo que cuando bajara a la calle en Xociño, una pequeña aldea de Ourense, tirara las bolsas de basura en los contenedores. Con este gesto de Xosé, los restos de la tortilla de patatas de la noche anterior y los bricks de leche iniciaban un largo camino que en buena parte, se desarrollaría en tren.

26 Vía Libre · noviembre · 2014 Vía Libre octubre · 2014

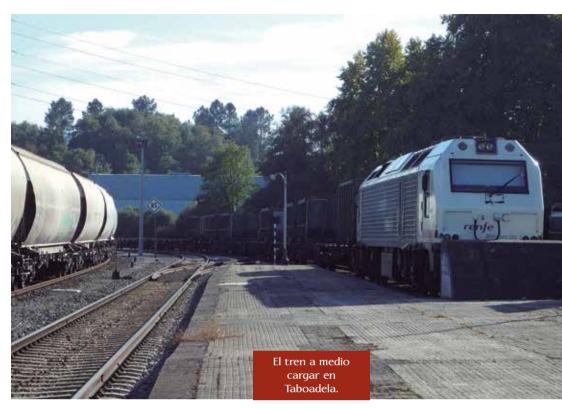
RSU orgánico, y amarillos, que cargan los envases reciclables (sólo un cinco por ciento del total). Para este transporte Sogama tiene 199 contenedores. Para que toda esta basura quepa en ese contenedor las plantas cuentan un pistón que va comprimiendo la basura.

En todas las plantas hay un protocolo fijo y bien sencillo. El contenedor cargado es subido a un camión que hace un cortísimo acarreo, desde la zona de compactación a una pequeña campa donde depositan los contenedores llenos por un lado y por otro los vacíos. Estos contenedores son del tipo "roller container" de autocarque basculante. Una vez descargado, coge otro vacío y lo lleva a la zona de carga y compactación.

En paralelo, durante el día van llegando a San Cribrao otros camiones, cargados de grandes contenedores cerrados. Estos vienen vacíos, los dejan en el suelo, y cogen uno de los que están en la zona de llenos. La basura de Xosé inicia un nuevo camino ahora. En este caso es bien corto, porque de San Cibrao va a la estación de Taboadela, a poco más de cinco kilómetros.

■ Taboadela

En el kilómetro 234,8 de la línea de Medina a A Coruña se encuentra la estación de Taboadela. Este recinto tiene desde hace unos años una cierta entidad logística para Adif. Por un lado, es el arranque de la derivación de Coren de San Cibrao, con trenes dia-



rios de cereal. Por otro, y es lo que nos ocupa, es una de las bases de la logística de los RSU gallegos. Hasta aquí ha llegado la bolsa de Xosé en ese camión, y es dejada junto con otros contendores llenos. El camión carga otro vacío y se vuelve hacia San Cibrao.

En una vía de apartado descansa una composición de Renfe Mercancías, con una 333-300 al frente y corte de ocho vagones plataformas. Éste había llegado a las 15:16 procedente de Meirama, siendo descargado a lo largo de la tarde de los contenedores vacíos. En la campa de Taboadela dos enormes grúas móviles descansan. pero a la noche comienza la operación de carga de los contenedores llenos que han ido llegando a lo largo del día. Rugidos de motores, pitidos de aviso de la marcha atrás de las grúas, ruidos sordos del entrechocar de plataformas y contenedores presiden la noche de la estación.

Cada vagón carga dos contenedores, que se disponen siempre con la puerta hacia los topes Galería fotográfica http://goo.gl/H6Q0Yp



para evitar un posible contacto fortuito y dañar la zona más delicada del contenedor. Es un recinto donde si bien huele a basura, no es un hedor insoportable. En parte esto se consigue porque semanalmente se realiza un baldeo de todo el recinto que elimina los pequeños vertidos que, inevitablemente, siempre emanan del interior de los contenedores. Y a las cinco de la mañana la bolsa de Xosé inicia el viaje en tren de tres horas justas, que la deja en las instalaciones de Sogama de Cerceda-Meirama tras haber recorrido 195 kilómetros con 320 toneladas basura y 500 de carga total.

En Vigo Guixar

Si la bolsa de Xosé se subió al tren en Taboadela, la que Carmiña, una vecina de Vigo echó en el contenedor, hizo un recorrido algo más corto. Sus bolsas amarilla y ne-



Video del ciclo de transporte de residuos http://goo.gl/vCecNv



gra fueron cargadas del contendor urbano a un camión que, por la noche, las llevó a la Ecoplanta de Sogama en Vigo, situada en el mismo recinto de la estación de contenedores de Vigo Guixar. La planta de Sogama de Guixar es mucho más grande que la de San Cibrao, con tres grandes tolvas compactadoras. Aquí la campa de contenedores llenos/vacíos está junto a las vías, y el camión de Sogama no para de ir de las vías a la planta en continua carrera.

En Vigo, que se baldea a diario, todo es a lo grande (es la mayor ciudad de Galicia), y si el tren de Taboadela tiene ocho vagones el de Vigo tiene 14, es decir, 28 contenedores, 600 toneladas de carga (960 en total). En Vigo la operativa ferroviaria también es diferente. Los trenes procedentes de Meirama bajan hasta la terminal de Guixar. Allí un tractor de Adif coge los vagones y los retrocede hasta la zona de contenedores, donde quedan esperando la descarga y carga. Los trenes, que circulan de lunes a sábado, llegan a Guixar a las 22:52 y parten cargados hacia Cerceda a las 10:36, cubriendo los 151 kilómetros en tres horas y media.

contaba históri-Guixar camente con dos grandes grúas

pórtico. Una de ellas no opera habitualmente y la segunda tiene una avería, lo cual hace que por ahora sea una grúa móvil quien carga y descarque los vagones. Y si en Taboadela es personal externo a Adif quien hace las tareas de carga, en Guixar la gestión es integral por Adif, que maneja medios de tracción y elevación, además de la propia gestión documental.

Sogama

Las bolsas de Xosé y Carmiña llegaron por fin al Complejo Medioambiental de Meirama. Ha sido un ciclo de apenas 24 horas en total. De lunes a sábado cada día llegan dos trenes a Meirama, el primero a las 8 y el segundo a las 14 horas. El tren entra en una terminal que tiene dos vías con un escape en el lado contrario a la entrada en RFIG. La primera operación es colocar los catorce vagones en la vía pegada al muelle de Sogama. Una vez hecho esta la locomotora de Renfe se desacopla y por el escape salta a la otra vía y abandona la terminal. Tras esto entra en escena un locotractor bivial de Sogama, que vuele a empujar todo el corte a la topera, para posteriormente. tirando del mismo, recolocarlo en la vía alejada del muelle. El motivo de esto es dejar libre la vía muelle, en placa, por si hubiera que hacer operaciones con camiones.

Posicionado el corte, el locotractor, manejado por control remoto, va posicionando los vagones debajo de dos grúas pórtico, que tienen un sistema de giro que en el aire rota los contenedores 90 grados para situarlos sobre unas lanzaderas de descarga. Éstas actúan cual volquete de camión, inclinando los contenedores sobre la inmensa tolva donde van a parar todos los restos, y donde un inmenso pulpo va alimentando continuamente las diversas cintas de transporte. Se trabaja simultáneamente con dos contenedores, así que mientras uno se voltea el otro se carga al vagón



o viceversa. Mientras, el corte se mueve cada poco para resituar vagones. Dos empleados de Sogama por turno controlan la operativa ferroviaria, cortan o acoplan los vagones, mueven las agujas o manejan el locotractor. La operativa es muy rápida y en pocas horas el tren se acula en el mango principal y la máquina de Renfe lo toma para devolverlo a Taboadela o Vigo.

La derivación de Sogama forma parte de un ramal inaugurado en 2000, con la planta, que da también acceso a la vecina central térmica de Fenosa. Es un ramal que en principio tenía 4 kilómetros hasta Sogama, y otros 2,7 hasta la térmica. Y decimos que tenía porque la puesta en marcha de la alta velocidad hizo que el tramo de la línea Santiago-Coruña donde enlazaba quedara fuera por la variante de Ordes. Así que la antigua bifurcación desapareció y el ramal de Sogama se prolongó otros seis kilómetros por la vieja línea hasta la nueva bifurcación de Cerceda-Meirama.

La apuesta ferroviaria de Sogama

Llevar la basura por ferrocarril a un centro de gestión de residuos parece una de las mejores ideas posibles. Esto fue posible en Galicia porque era preciso atajar el caos del sistema de RSU regional. con unos 3.000 vertederos entre legales e ilegales, con mínimos estándares ambientales. Había que buscar una alternativa eficiente en todos los sentidos. Se optó por un complejo único para toda la comunidad autónoma. Éste se situó en el municipio de Cerceda, en una zona donde ya de antaño había precedentes de vertederos. Allí llegaría toda la basura gallega y los concellos sólo tienen que pagar un canon que no penaliza por distancia o población. Se planteó un centro de gestión de residuos, productor de importantes cantidades de energía a partir de la combustión de la basura. Son 45 megavatios limpios que no generan apenas polución.

Pero Sogama quiere dar un nuevo paso. Quizás antes de fin de año pueda saberse quién es el nuevo responsable de esta logística. Sogama ha licitado la gestión integral, de ferrocarril y carretera, de su transporte. Hay cuatro Utes candidatas: Acciona Servicios Urbanos / Acciona Rail Services / Transportes Valín e Hijos SA; Comsa Rail Trans-



ancías



port SA / Sima SL; Copasa / Renfe Mercancías SA / Logirail SA y Ferrovial Servicios SAU / Pellejero e Hijos SL.

Los dos actores actuales de esta logística, Renfe Mercancías y, por la carretera, Pellejero e Hijos, aparecen en Utes diferentes. Para Acciona supondría volver al ferrocarril de cargas tras ser el pionero de la operación privada, pero llevando ya varios años fuera. Y para Ferrovial sería el debut como operador mercante. Comsa ya ha hecho varios trabajos en Galicia, pero ninguno de tanto alcance.

El contrato busca optimizar el sistema, aprovechar la sinergia de los operadores ferroviarios y de carretera unificando la logística. Se busca dar más peso al ferrocarril, que ahora aporta a la planta el 25 por ciento de los residuos, confiando aumentar la participación cuando menos al 43 por ciento. Además se quiere mejorar resultados a nivel global en emisión de contaminantes por el transporte, y costes de congestión de tráfico.

contrato contempla, como un posible escenario que deberá ser definido por el nuevo contratista, el aumento del tráfico ferroviario, con un tercer tren que podría partir de As Gándaras de Lugo. También se prevé mejorar las instalaciones ferroviarias en Meirama para ganar en operatividad y capacidad de trenes. Más escenarios irían en la línea de meter más trenes desde Vigo o Taboadela o aumentar las composiciones.

Las mejoras previstas para el Eje Atlántico reducirán los tiempos de viaje, pero lo que Sogama no cree es que mejore es la fiabilidad y la confianza en el tren. Y esto no es más porque ya ahora mismo hay un altísimo nivel de satisfacción con el servicio que Adif y Renfe Mercancías ofrecen a Sogama, satisfacción que ha sido una constante en todos estos años. Y para esto Sogama no cuenta con ayudas para la operación ferroviaria, las ventajas derivadas compensan sobradamente, porque no sólo es ventaja ambiental, sino también económica.

En Sogama cada semana recalan doce trenes. lo que supone unos 615 trenes al año. Vigo aporta al año unas 136.000 toneladas de residuos frente a 65.000 de Taboadela. El tren lleva unas 200.000 toneladas/año de las 700.000 que procesa en total Soga-

Este tipo de trenes son raros a nivel mundial. sólo hay algunos casos en Chile, Reino Unido y Suiza, pero el nivel de eficiencia general ha convertido a Meirama y su sistema como referente para muchos países latinoamericanos.

MIGUEL JIMÉNEZ

