



El presidente del Port de Barcelona reclama la adaptación de las infraestructuras ferroviarias para trenes de 750 metros

Sixte Cambra expone en Bruselas la necesidad de disponer de infraestructuras ferroviarias adecuadas para el transporte de mercancías que incrementen la competitividad de las empresas europeas.

El presidente del Port de Barcelona, Sixte Cambra, ha reclamado en Bruselas la construcción de nuevos apartaderos de vía o la adaptación de los existentes en los principales corredores ferroviarios peninsulares y de conexión con Europa para poder operar con trenes de mayor longitud y peso, reducir el coste de los servicios ferroviarios y mejorar la competitividad de las empresas exportadoras e importadoras y de los operadores logísticos. Cambra se alinea de esta manera con la hipótesis de trabajo de la asociación FERRMED, organizadora de la conferencia *Long and heavy trains, the way to EU rail freight competitiveness* celebrada hoy en la sede del Parlamento Europeo.

Durante la sesión dedicada a los principales puertos europeos, Sixte Cambra ha expuesto las limitaciones infraestructurales y operativas para poder formar trenes de 750 metros en dos de los tres principales corredores de transporte de España: el Madrid-Zaragoza-Barcelona y el Tarragona-Barcelona-Francia. En el corredor que conecta Barcelona con el centro peninsular no es posible formar trenes de más de 570 metros. En el caso del Corredor Mediterráneo desde Tarragona a la frontera francesa las limitaciones para la circulación de trenes más largos y pesados se agravan por las características de la línea UIC de uso mixto para mercancías y pasajeros en alta velocidad y el paso por el túnel transfronterizo de Le Perthus.

Cambra ha manifestado que el uso de la vía UIC (ancho internacional) de alta velocidad con Francia –inaugurada en diciembre de 2010 y que conecta España con el resto de Europa a través de Barcelona– y el paso por el túnel de Le Perthus no resultan una solución ferroviaria adecuada para el tráfico de mercancías. Se trata de una infraestructura pensada para los viajeros, ha indicado, y su uso por parte de las mercancías comporta limitaciones operativas.

Por un lado, las rampas en túneles de Girona y Le Perthus reducen la capacidad de carga de los trenes u obligan a utilizar doble tracción. A ello hay que añadir el peaje del túnel transfronterizo, que puede incrementar hasta un 10% el coste total de los servicios. Además, la existencia de tres tensiones eléctricas distintas y diferentes sistemas de señalización supone otro coste. También hay que prever la menor disponibilidad de *slots* para trenes de mercancías debido a la priorización de los trenes de pasajeros de alta velocidad y las posibles restricciones de tráfico de trenes de mercancías peligrosas por el carácter urbano del túnel Girona.

Teniendo en cuenta estas limitaciones, que frenan el desarrollo de servicios ferroviarios competitivos, en UIC entre España y Francia, el presidente del Port de Barcelona ha advertido que es necesario disponer de vía de ancho mixto (internacional e ibérico) por la vía convencional entre Mollet (cerca de Barcelona) y la frontera francesa vía Portbou.



El presidente del Port de Barcelona ha manifestado su confianza en que se liciten los accesos ferroviarios definitivos al puerto lo antes posible, respetando los estándares FERRMED y muy especialmente el gálibo C (altura total de 4,65 metros sobre el raíl), que es un aspecto técnico aún pendiente de concretar.

Una inversión muy rentable

En cuanto a las obras de apartaderos en los principales corredores ferroviarios, Cambra ha asegurado que no conllevarían grandes inversiones. Según un estudio preliminar realizado por el Port de Barcelona, para el tramo Barcelona-Zaragoza tendrían un coste de entre 25 y 30 millones de euros y entre Zaragoza y Madrid sería mucho menor, al tratarse ya casi todo el tramo de vía doble. Por otra parte, entre Barcelona y la frontera francesa, por la línea de alta velocidad, serían necesarios sólo dos nuevos apartaderos.

En contrapartida, el hecho de **aumentar la longitud de los trenes a 750 metros reduciría el coste por tonelada transportada entre un 15% y 22% e incrementaría la capacidad de los corredores en cuestión.** Otros estudios incluso han elevado el posible ahorro hasta el 30%.

El objetivo final de reducir el coste de los servicios ferroviarios es mejorar la competitividad de las cadenas logísticas que transcurren por estos corredores y por tanto de las empresas importadoras y exportadoras. También se incrementa el atractivo peninsular para la ubicación de grandes operadores logísticos internacionales.

Además, un mayor transporte ferroviario de mercancías genera otros efectos positivos, como el descenso de la congestión viaria, la reducción del impacto ambiental o menores riesgos de accidentalidad asociados a vehículos pesados.

Hoy día el Port de Barcelona es el único de la península Ibérica conectado al ancho de vía internacional y cuenta, además, con una red en ancho ibérico y otra en ancho métrico. En su apuesta por este modo de transporte, la cuota ferroviaria del Port de Barcelona en el segmento de contenedores se ha quintuplicado en 7 años. El objetivo, sin embargo, es alcanzar una cuota del 23%. Sixte Cambra ha insistido en la necesidad de mayores y mejores infraestructuras ferroviarias que permitan acceder a los mercados de consumo europeo.