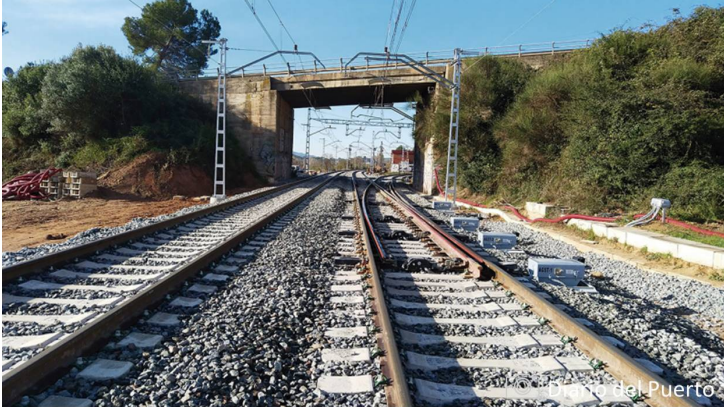


Pasajeros y mercancías: INCOMPATIBLES en la alta velocidad

21/12/2020 DIARIO DEL PUERTO

Barcelona-Frontera es el único tramo común en todo el Corredor Mediterráneo que, curiosamente, se da por completado y, desafortunadamente, presenta problemas estructurales relevantes. Los trenes de mercancías que salen del puerto de Barcelona circulan hasta Castellbisbal en vía exclusiva y de allí a Mollet, donde confluyen con la línea de alta velocidad por la que circulan los trenes de pasajeros que vienen desde Sants. Es en este punto donde se crea el primer cuello de botella, al encontrarse las mercancías en una misma vía con los servicios de alta velocidad.



El jefe de Estrategia del Port de Barcelona, Jordi Torrent, señala que compatibilizar en una misma línea durante 150 kilómetros y de forma simultánea alta velocidad de pasajeros -que no velocidad alta, que es distinto- y mercancías perjudica mucho el desarrollo de los servicios ferroviarios de mercancías.

La difícil compatibilidad de trenes de pasajeros y de mercancías que deben circular por una misma vía es uno de los debates que giran en torno al tan esperado y deseado Corredor Mediterráneo. Esto se debe, explica Torrent, a que existen problemas inevitables que complican la operativa e incrementan los costes de los servicios de mercancías como puede ser el peaje del túnel, ya que la línea se cierra durante la noche para tareas de mantenimiento o que los trenes de pasajeros suelen tener prioridad ante los de mercancías.

Ante esta realidad, desafortunadamente se insiste en la mixticidad de la línea de alta velocidad de pasajeros y mercancías, tanto en el caso de la conexión con la frontera, como en muchos de los tramos del Corredor que se están construyendo actualmente hacia el sur.

Esta es precisamente una de las principales diferencias que existen entre la línea de alta velocidad, adaptada al ancho de vía internacional (UIC) y otras líneas de ancho ibérico como la que conecta el Port de Barcelona con Zaragoza, que ha resultado todo un éxito en el desvío del tráfico de mercancías de la carretera hacia el tren, apunta Torrent.

Esto ha sido posible porque ha habido operadores logísticos que han hecho muy bien su trabajo; porque el Puerto ha invertido en la construcción de infraestructuras y en el desarrollo de terminales interiores que funcionan muy bien; y también porque las líneas convencionales han quedado libres para el transporte de mercancías, ya que todo el pasaje se ha derivado al AVE. De lo contrario, señala Torrent, no habríamos obtenido el éxito que hemos conseguido.

El logro llega hasta tal punto que la Autoridad Portuaria de Barcelona ha decidido invertir, a través de un convenio firmado con Adif y con un crédito del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, 30 millones de euros hasta 2023 en la ampliación de los apartaderos del corredor ferroviario con Madrid y en el tramo Zaragoza-Pamplona.

De este modo, a los cinco millones ya comprometidos hasta la fecha, se suman los 10 millones previstos en 2021 para la ampliación de los apartaderos para trenes de mercancías de 750 metros entre Barcelona y Zaragoza. Posteriormente, en 2022 y 2023, se destinarán otros cinco millones más.

UIC, el reto pendiente

En cambio, los servicios UIC no han resultado ser tan exitosos, como por ejemplo el BarceLyon Express, puesto en marcha justo hace 10 años, que dejó de operar unos años más tarde ¿porque no resultó sostenible financieramente, aunque la demanda era notable?, apunta Jordi Torrent. ¿El tren a veces iba muy lleno, pero nos costaba mucho obtener beneficios?. Esta no es una opinión tan sólo del Port de Barcelona, destaca Torrent, si no que los tres únicos operadores que todavía utilizan esta línea son del mismo parecer.

Así, en varias conferencias sectoriales se ha llegado a afirmar que el tramo que une Barcelona con la frontera es el tramo ferroviario más caro de Europa. ¿Nosotros no sabemos si es el más caro, pero sí sabemos que los costes de tracción por kilómetro de los trenes que operan en ancho de vía internacional son el doble o incluso más de los que lo hacen en ancho convencional entre Barcelona y Zaragoza, por poner un ejemplo; y así es muy difícil hacer los servicios sostenibles y rentables a medio plazo?, afirma el jefe de Estrategia del Port de Barcelona.

Esto se debe, en primer lugar, a la falta de competencia de operadores que condiciona el precio de estos servicios, ¿hasta la fecha sólo ha habido una empresa traccionista, que es Renfe?. Este es uno de los factores condicionantes ¿con solución?, puesto que está previsto que Captrain comience a operar en esta línea con cinco locomotoras en 2021, ¿lo que seguramente ayudará a liberalizar y bajar los precios?.

Por otra parte, la línea padece otras dificultades como son: las pendientes elevadas o los distintos sistemas de tensión y de seguridad, entre otros, que obligan a las máquinas a ser más complejas que las que circulan en otros enclaves. ¿Esto es un problema claramente estructural, que siempre condicionará los costes y la dificultad de las operativas?, añade Torrent.

Posibles soluciones

A pesar de los problemas estructurales que sufre esta línea, ¿que limitan su uso para el transporte masivo de mercancías y que, por lo tanto, deben afrontarse y resolverse urgentemente?, Jordi Torrent, confía en ciertas soluciones que pueden resolver algunos de los condicionantes enumerados anteriormente.

¿Con la puesta en circulación de las máquinas de Captrain; con la conexión de Valencia y Tarragona al ancho de vía internacional; con los nuevos accesos al puerto; y con la terminal de Llera y la terminal de la Autopista Ferroviaria terminadas; mejorará la oferta de tracción, habrá más competencia y se ampliará la capacidad de las terminales conectadas con nuevas instalaciones más modernas y con mayor capacidad?.

Por otra parte, ¿lo que resolvería definitivamente los problemas sería la segregación de las mercancías de la alta velocidad de pasajeros?, agrega Torrent.

Esto es lo que ha defendido siempre Fermed, ¿una doble plataforma que conecte con ancho internacional España y Europa?. En concreto, una solución posible a la ecuación sería incorporar el ancho UIC en la línea convencional de Port Bou hacia el sur.

Tras los esfuerzos realizados por Adif, Renfe, TP Ferro -que entró en concurso de acreedores en septiembre de 2015 y cuyo administrador concursal se encuentra en pleno proceso arbitral con acreedores y los estados- y el Port de Barcelona, ¿todo el mundo está muy ilusionado? con el ancho de vía en UIC hacia Valencia y Tarragona ¿que llegará?, afirma Torrent, ¿aunque generará menos tráfico del esperado mientras no se resuelvan los problemas estructurales de la línea entre Castellbisbal y la frontera?, pues la

coexistencia de los dos tipos de tráficos y las características de la línea ¿lo hace tremendamente complicado?.

¿Como puerto, tenemos muchas esperanzas en que esto funcione y es parte de nuestra estrategia, pues nuestro nuevo Plan Estratégico 2021-2025 aboga por ampliar nuestro servicio al mercado centroeuropeo. Pero España y el Puerto necesitan una conexión con Europa claramente mejor que la que tenemos ahora, que ha mostrado sus tremendas limitaciones desde 2010?, concluye Jordi Torrent.

¿Compatibilizar en una misma línea simultáneamente alta velocidad de pasajeros y mercancías perjudica mucho el desarrollo de los servicios ferroviarios de mercancías?

EL DATO A pesar de la desaparición del servicio que inauguró el transporte de mercancías en UIC entre Barcelona y Francia, la infraestructura sigue operativa actualmente. Concretamente, HUPAC opera dos servicios intermodales que conectan Barcelona con Bélgica e Italia; Kombiverkehr cuenta con un servicio, también intermodal, que conecta con Alemania; y DB Cargo Logistics conecta Barcelona con Alemania con un servicio de transporte de automóviles.



10 AÑOS DEL PRIMER TREN UIC BARCELONA-FRANCIA

Según Jordi Torrent, ¿la conexión ferroviaria con el ancho internacional con Europa es probablemente la infraestructura más demandada en España de los últimos 150 años?. De hecho, durante décadas, ¿en el siglo XIX esta fue una de las razones que explicaban la falta de desarrollo de España, especialmente en las zonas más alejadas de la frontera, pues el tren era la principal vía de comunicación en aquellos momentos, tanto para pasajeros como para las mercancías e incluso para el intercambio de ideas?, detalla Torrent.

Por eso, el 20 de diciembre de 2010, cuando salió desde el Port de Barcelona el primer tren con ancho de vía UIC Barcelona-Frontera que fue el BarceLyon Express, se convirtió en una ¿efeméride histórica?, pues era ¿la gran demanda? del sector empresarial en materia de infraestructuras, asegura.

Anteriormente se había resuelto la conexión viaria, ¿aunque lamentablemente con peajes?, en los años 60 y 70. Posteriormente, los puertos se modernizaron y se reformaron en los años 80 y 90, como fue el caso de Barcelona, Valencia y Tarragona, entre otros. Quedaba pendiente, por tanto, la conexión ferroviaria ¿que se había hecho mal desde el principio por el distinto ancho de vía en España?. Esto, supuestamente, se resolvía en diciembre de 2010 con el lanzamiento del primer servicio en ancho UIC, apunta Torrent, ¿gracias al empeño, la dedicación y la ilusión de muchas personas, entre ellas: Carmelo Garrido, de Renfe; Philippe Le Petit, de Naviland Cargo; y, por supuesto, también al Port de Barcelona?. Pero, ¿aunque dedicamos mucho tiempo, mucho dinero y mucho esfuerzo a la consolidación y desarrollo de éste y de nuevos servicios, esta conexión de ancho internacional se hizo de tal manera que no ha resultado ser una solución adecuada para el transporte masivo de mercancías en tren?, agrega.

Durante esta década, la lista de proyectos sustentados en una potente demanda, que no se han podido implementar por los problemas estructurales de la línea, es ¿desafortunadamente, demasiado larga?.

De tal forma que, hoy en día, sólo utilizan la línea cuatro servicios. La gran incógnita es: ¿cómo puede ser que una infraestructura tan demandada que conecta la región principal generadora de comercio exterior de toda España ¿como es Barcelona? con Europa, cuente tras una década únicamente con cuatro servicios? Evidentemente no se trata tan sólo, como hemos visto, de la falta de extensión del corredor hacia el sur, señala el responsable de la APB.

Torrent señala que una reunión que contase con la participación de los operadores Kombi, HUPAC, DB, producción Renfe y Puerto de Barcelona, los que han experimentado el día a día de la línea los últimos diez años, arrojaría mucha luz sobre estas y otras limitaciones de la línea.



]

CORREDOR MEDITERRÁNEO: POR DÓNDE IRÁN LAS MERCANCÍAS

La solución del Corredor Mediterráneo para el tráfico de mercancías se compone de un conjunto de actuaciones cuyo objeto es ¿satisfacer los requerimientos marcados por el reglamento europeo de los corredores europeos?, señalan desde Adif. La instalación del sistema de señalización ERTMS, la habilitación de la red para el paso de trenes de 750 metros, la electrificación de las líneas, o la implantación del ancho de vía europeo son ejemplos de las mejoras propiciadas por la ejecución de este megaproyecto. Así, ¿la circulación de estos trenes se realizará en aquellas vías donde se vayan implantando estas mejoras y la solución no será la misma en los diferentes tramos?, detallan.

Actualmente hay muchas actuaciones en marcha a lo largo de los cientos de kilómetros del Corredor, tanto en Andalucía, Murcia, la Comunitat Valenciana o Catalunya. ¿Dada la complejidad de muchas de ellas y la situación que atravesamos, actualmente es difícil aventurar fechas concretas?, aseguran desde Adif. Las obras que se desarrollan en Catalunya para permitir el paso de trenes de

mercancías en ancho europeo tienen un horizonte temporal de 2023. Sin embargo otras, como por ejemplo el túnel pasante de Valencia, ¿se encuentran todavía en fase preliminar de diseño?, apuntan.

Para este 2021 están previstos ¿importantes avances en todos los tramos? del Corredor, como en la estación de la Sagrera o las obras del aeropuerto. En Castellbisbal-Martorell está previsto finalizar las obras de recuperación del túnel antiguo y, una vez puesto en servicio éste, comenzar las actuaciones en el túnel actual para continuar con la implantación del ancho europeo. Además, ¿también prevemos finalizar la conexión de Orihuela y Elche con la red de alta velocidad, la reposición de la vía única entre Xàtiva y el nudo de la Encina en Valencia; avanzar la llegada del AVE a Murcia; recuperar los tráficos hasta la estación de Almería; y habilitar una zona de estacionamiento para trenes de ancho estándar en Sant Andreu?, detallan.

Por otro lado, ¿cabe indicar que la puesta en servicio de determinadas instalaciones no solo está sujeta a la finalización de las obras, ya que necesita la conformidad de la Agencia de Seguridad, circunstancia que puede alargar los plazos de la puesta en servicio a pesar de estar la obra acabada con anterioridad?, afirma Adif.

Noticia publicada en:

Diario del Puerto.com