EL EJE TRANSVERSAL FERROVIARIO CATALÁN: **UNA LÍNIA PARA EL FUTURO DEL FERROCARRIL ESPAÑOL**

Septiembre 2010

Introducción

En los momentos actuales la Comisión Europea se dispone a revisar la política de la RTE-T que debe contemplarse en el contexto más amplio de la Estrategia «Europa 2020», de acuerdo con la cual la Comisión deberá «presentar propuestas para modernizar y reducir las emisiones de carbono en el sector del transporte contribuyendo así a incrementar la competitividad». Esto puede hacerse mediante una combinación de medidas, como el rápido despliegue de una red de suministro eléctrico para vehículos eléctricos, la gestión inteligente del tráfico, mejores logísticas, la prosecución de la reducción de las emisiones de CO2 de los vehículos de carretera y en los sectores aéreo y marítimo, incluido el lanzamiento de una gran iniciativa europea sobre vehículos limpios y energéticamente eficientes que permitiría promover nuevas tecnologías, como el coche eléctrico y el híbrido, gracias a una combinación de investigación, establecimiento de normas comunes y fomento del apoyo a las infraestructuras necesario.

Es en este marco que el gobierno español aprobó en 2005 el PEIT, el cual pretendía dar solución a las necesidades de infraestructuras del estado a la vez que se implantaba una estrategia para poder realizar un cambio modal del transporte hacia medios más sostenibles, tanto en lo que se refiere a los servicios de viajeros (con especial énfasis en los servicios metropolitanos y regionales) como mercancías.

Es en este último punto que se están impulsando medidas (como las recogidas en la última Conferencia Sectorial celebrada el día 14 de septiembre de 2010), las cuales intentan mejorar el estado de las infraestructuras ferroviarias actuales para poder ganar cuota modal al transporte por carretera, de manera que se puedan cumplir los objetivos mediambientales del Libro Verde.

Este documento pretende explicar brevemente el porque el proyecto del Eje Ferroviario Transversal Catalán es un proyecto muy importante para el transporte de mercancías español, y su clara apuesta estratégica en el aumento de la competitividad del territorio, así como una mejora de la eficiencia del conjunto de redes de infraestructuras ferroviarias y viarias.

El Eje Ferroviario Transversal Catalán

El eje transversal ferroviario (en adelante, ETF) nace como consecuencia de una nueva concepción de la movilidad y del modelo territorial del país que contrapone la transversalidad en la centralidad y el sistema de malla en el de nudos. Es clave concebir este eje como un elemento de reequilibrio territorial, ya que actuará como una vía que hará de intersección con los ejes naturales, con lo que creará una comunicación continua y directa entre comarcas que tradicionalmente no han sido suficientemente bien comunicadas.

La ETF es una de las principales actuaciones en materia ferroviaria incluidas en el Plan de infraestructuras de transporte de Cataluña 2006-2026 y en el Plan Estratégico de Infrastructuras y Transporte 2005-2020. Esta nueva línea ferroviaria de vía doble, diseñada para el transporte mixto de mercancías y de viajeros a alta velocidad, nace como consecuencia de la nueva concepción de las comunicaciones del transporte ferroviario y del modelo territorial del país.

La situación estratégica del ETF permite también el paso de las mercancías des del centro y sur peninsular y Portugal hacia Francia, evitando que confluyan con el tráfico de mercancías proveniente del corredor Mediterráneo, al cual se une poco antes de Girona, facilitando que los accesos ferroviarios a la zona logística de Barcelona situada alrededor del puerto puedan funcionar con mayor eficiencia.

La ETF tiene como objetivo descongestionar el corredor litoral de mercancías a través de conexiones con los puertos de Barcelona y Tarragona y nuevas zonas logísticas, además de ofrecer un servicio ferroviario de altas prestaciones que conecte las ciudades de Lleida, Igualada, Manresa, Vic y Girona, pero también prevé un ramal entre Igualada y Martorell, desde donde llega hasta Barcelona.

La razón de ser de la ETF es romper la radialidad de la región metropolitana de Barcelona y descongestionar su accesos ferroviarios, y potenciar la transversalidad de las comarcas interiores:

• Conectando las mercancías de la Cataluña interior con el puerto de Barcelona y convirtiéndose en una alternativa válida para el transporte de mercancías del puerto de Barcelona hacia Europa y hacia en el resto del Estado español.
• Facilitando la ubicación de terminales de mercancías en zonas con una presión urbanística menos importante que las del litoral.
• Creando un nuevo corredor ferroviario por el interior de Cataluña que descongestione el corredor litoral.
• Dinamizando la economía y el desarrollo urbanístico y social de las comarcas por donde pasa la ETF.
• Dotando las comarcas del interior de Cataluña de servicios de transporte de viajeros realmente competitivos con el vehículo privado.
• Rompiendo la radialidad de la red ferroviaria catalana.

El ETF está concebido como un eje de mercancías, pero también como un eje de viajeros que potencia el transporte público entre las capitales de las comarcas que atraviesa y conecta.

Características principales de la ETF

La ETF es una infraestructura de unos 295 kilómetros de longitud total, discontinua entre el ramal de el aeropuerto de Alguaire, de unos 12 kilómetros de longitud, y la línea troncal entre Lleida y Girona, de unos 231 kilómetros. También comprende el ramal que va de Igualada a Martorell, de unos 52 kilómetros (que incluye las variantes de Igualada y el enlace con las redes ferroviarias del área metropolitana).

Concretamente, la ETF está dividido en tres tramos, que corresponden a los del estudio de trazado:
• Tramo I: Alguaire-Lleida-Cervera (78 kilómetros).
• Tramo II: Cervera-Igualada-Manresa-Vic (90 kilómetros) y ramal Igualada-Martorell (52 kilómetros).
• Tramo III: Vic - Vilobí d'Onyar (75 kilómetros).

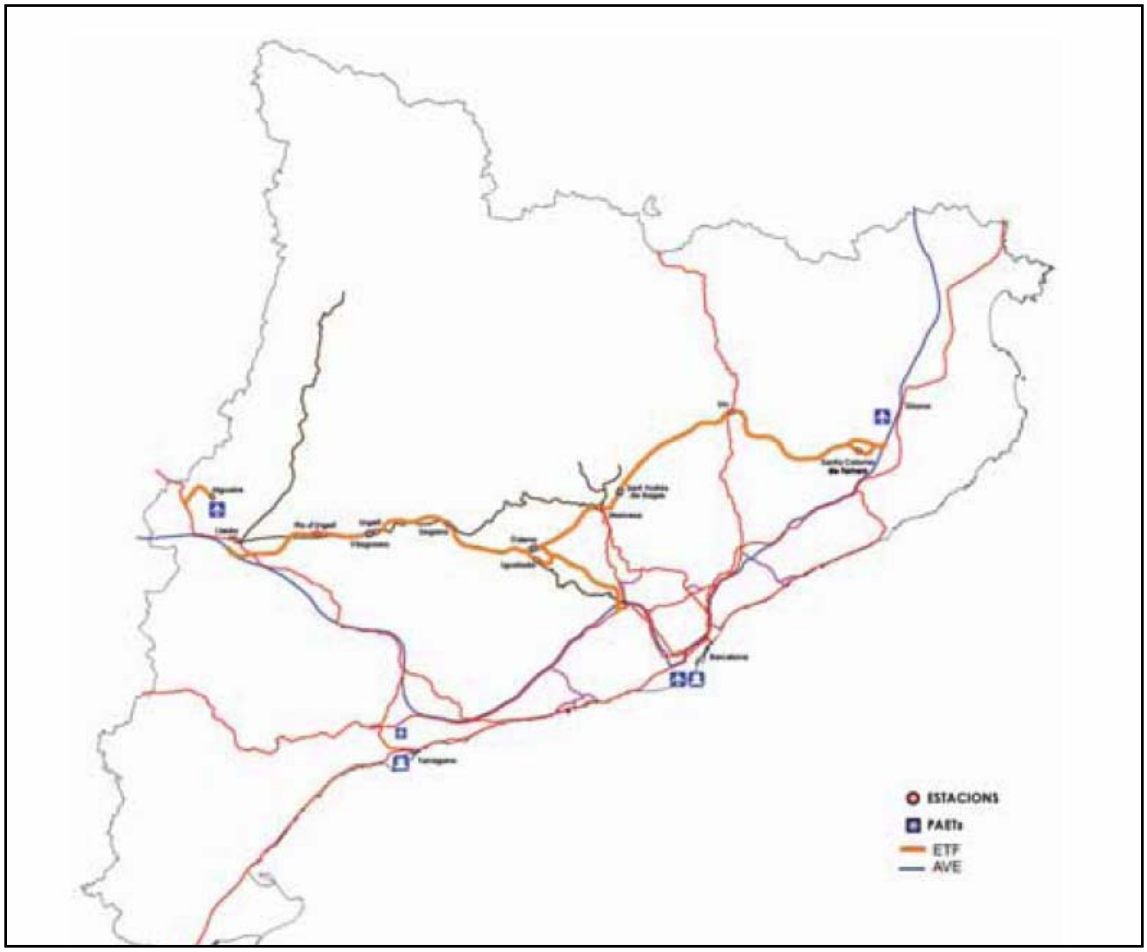
Las nuevas estaciones de viajeros son las siguientes (hay otras estaciones, situadas en vías existentes, como la de Lleida o la de Girona, que no constan aquí a pesar de que la ETF también dará servicio):

• Aeropuerto de Alguaire.
• Pla d'Urgell.
• Urgell-Vilagrassa.
• Segarra-Cervera.
• Anoia-Igualada.
• Bages-Manresa.
• Osona-Vic.
• Selva - Santa Coloma de Farners.

A lo largo del ETF habrá PAET (puntos de adelantamiento y estacionamiento de trenes) en las ubicaciones siguientes:

• Pla d'Urgell - Anglesola.
• Anoia-Òdena.
• Bages-Sant Fruitós.

La ETF ha concebido como una línea de altas prestaciones, con una velocidad de 250 kilómetros por hora para los servicios de viajeros y de 120 kilómetros por hora para los de mercancías. Así pues, geométricamente, el eje se caracteriza por tener pendientes máximas del 12,5 ‰ en longitudes importantes y radios de 4.300 metros como mínimo para poder alcanzar estas velocidades. Por tanto, una parte importante del trazado del ETF pasará por túneles y obras de fábrica.



En enero de 2010 se aprobó definitivamente el Plan director de reserva de suelo del eje transversal ferroviario, que afecta a un total de 3.529,4 hectáreas. Este es el instrumento urbanístico que debe permitir disponer de las reservas de suelo necesarias para construir la infraestructura.

En 2009 se produce un acuerdo entre el gobierno catalán y la sociedad civil (agentes económicos y sociales, administraciones locales, partidos políticos) en forma de un Pacto Nacional de Infrastructuras que recogen el proyecto de Eje Transversal Ferroviario como proyecto de país, dando especial prioridad al tramo entre Igualada y Barcelona (Martorell).

De esta manera se parte de un consenso institucional y civil que la infraestructura es importante para el desarrollo económico y mejora de la competitividad del país, así como la mejora que supone para la sostenibilidad y eficiencia de las redes de infraestructuras.

Demanda previsible de trenes de mercancías

El estudio de demanda se basa en diversos estudios de ámbito estatal o catalán de previsión de la evolución de la gestión de las redes ferroviarias convencionales con la implantación de las nuevas infraestructuras en el horizonte 2030. La elección del horizonte 2030 en vez del 2026 (fecha de proyección del cumplimiento del PITC) queda justificada en las bases del

estudio «El transporte de mercancías por ferrocarril en Cataluña »(Cámara de Comercio, junio de 2006).

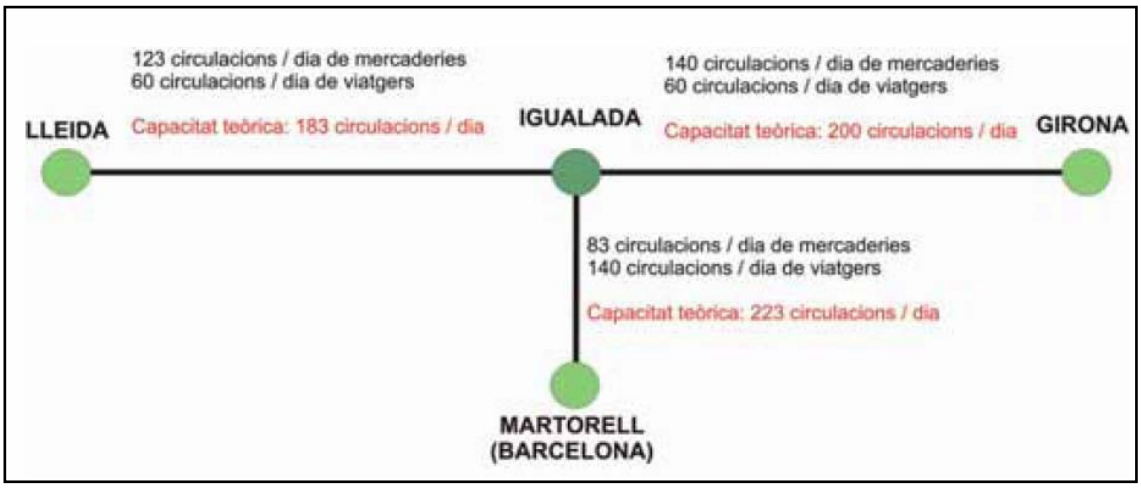
La previsión del tráfico de mercancías en Cataluña se hace a partir de los elementos siguientes:

• Las previsiones de crecimiento de los flujos de mercancías a partir de estudios del PITC y de la Cámara de Comercio.

• Las políticas europeas (Libro Blanco), estatales (PEIT) y catalanas (PITC) de reducción de la proporción de transporte por carretera en beneficio sustancial del transporte por ferrocarril.

• Las previsiones de creación de nuevas zonas logísticas en el corredor de la ETF.

La capacidad de trenes de mercancías se calcula como valor residual de la capacidad necesaria para los trenes de viajeros (para los que las funciones horarias son mucho más importantes). La capacidad teórica calculada para el ETF es la siguiente:



Porque el Eje Transversal Ferroviario Catalán?

Los motivos que deberían llevar a incluir el Eje Transversal Ferroviario Catalán en la nueva red de transporte RTE-T son:

- Mejora de la accesibilidad ferroviaria en el estado español:
    - La existencia de esta línia permite un acceso ferroviario en altas prestaciones hacia Europa desde el sur y centro español como desde Portugal.
    - La existencia del actual túnel de los Pirineos cerca de Figueres facilitaría que estas mercancías pudieran utilizar-lo sin tener que circular cerca del área de Barcelona.
    - El corredor ferroviario Mediterráneo dispondrá de mayor capacidad de transporte al tener una alternativa que evite el paso por el mismo en su tramo final.
- Mayor eficiencia en el uso de la red de infrastructuras:
    - Ante la inexistencia de un paso de altas prestaciones en el extremo oeste de los Pirineos, el extremo este ha de ser el paso de las mercancías y el ETF lo permite.
    - Dotar de mayor tráfico el túnel de los Pirineos cerca de Figueres, de manera que aumente su eficiencia y beneficio para la economía, su utilidad.
    - Evitando el paso de las mercancías por los alrededores de Barcelona las redes que dan acceso al puerto podrán absorber un mayor tráfico.
    - El acceso des de Igualada a Barcelona, permite establecer en esta ciudad una zona logística que descongestione el suelo logístico portuario y permita una mayor expansión del mismo.
- Impulso de la competitividad en los nudos:
    - En las ciudades donde circula el eje existen importantes proyectos de innovación que serán potenciados con esta infraestructura:
        - La existencia de un importante sector agroalimentario en Lleida, el cual dispone de varios centros de investigación, y que ha supuesto un repulsivo en la economía catalana, siendo uno de los principales sectores económicos emergentes.
        - En la ciudad de Igualada se prevén varios proyectos:
            - La implantación de un importante centro de innovación en la simulación en salud en el antiguo hospital de Igualada, el cual será un punto de atracción para empresas de nuevas tecnologías como en el campo de la salud.
            - La previsión de un gran polígono logístico en las cercanías, con el eje integrado, que podría suponer la expansión territorial del puerto de Barcelona.
            - El proyecto del nuevo aeropuerto corporativo Igualada – Ódena, que permitirá también absorber parte del tráfico que actualmente tiene el aeropuerto de Barcelona.

        - El proyecto del World Trade Center Igualada como complejo que dinamizará el territorio sumando las sinergias surgidas en los proyectos anteriores.
    - En la ciudad de Manresa se prevén mejorar la competitividad de un número elevado de empresas situadas en el territorio al tener acceso ferroviario.
- Cerca del punto de conexión del ETF con el corredor Mediterráneo se prevé situar una zona logística CIM L'Empordà, el cual estará dotado de acceso ferroviario (los cuales están en estudio), y permitirá realizar una mejor organización de los diferentes trenes.

Conclusión

El ETF es una infraestructura que parte del consenso político y social de territorio, encaminada a realizar un servicio para el estado español y que de permitir mejorar la competitividad de las empresas a través de mejorar su accesibilidad y de posibilitar el acceso ferroviario en ancho UIC a Europa.

Este proyecto no cabe duda que debe ser analizado y incluido en la red RTE-T acompañando el proyecto del corredor Mediterráneo Ferroviario, ya que ambos buscan dotar y mejorar la accesibilidad ferroviaria a través de la suma de nodos conectados, y el ETF consiga que estos nodos puedan llegar a Europa y que otros (Barcelona) estén menos limitados para hacerlo.