

El puerto de Barcelona fue uno de los primeros en contar con acceso ferroviario, vinculado a la línea pionera de Barcelona a Mataró y, más de siglo y medio después, va a consumir otro récord: ser el primer puerto nacional en contar con ancho estándar conectado con el resto de la red ferroviaria continental. Pero además se enfrenta a otros dos retos. El primero, la puesta en marcha de un Plan Director, que reformula los trazados ferroviarios, con nuevas terminales y el diseño de una red de varios anchos entrelazada; y el segundo, el diseño de una nueva fórmula de gestión del ferrocarril, que integre a los principales actores del fenómeno ferroviario portuense.

# Barcelona: el primer puerto español con ancho internacional



Los muelles del puerto de Barcelona tienen en su interior unos treinta kilómetros de raíles, básicamente de ancho ibérico aunque también incluyen casi diez kilómetros de ancho métrico. La

red de ancho ibérico nacional tiene conexión con la del puerto en dos puntos básicos.

Por un lado estaría el acceso norte, que arranca del tramo de vía que conecta las terminales de Adif de Can Tunis y Morrot en las proximidades de Montjuic. Esta vía

es la que daría acceso directo a las dos terminales de contenedores barcelonesas, la de TERCAT (en el Muelle del Príncipe) y la de TCB (en el Muelle Sur). Las dos terminales cuentan con sendas terminales



El movimiento de contenedores desde terminales es uno de los principales puntos de actividad ferroviaria del puerto.



Autometro es uno de los exitosos productos ferroviarios desarrollados en el puerto, en este caso fruto de la alianza de Comsa, Pecovasa y FGC.

ferroviarias para la carga y descarga de trenes. La terminal de TCB cuenta con cuatro vías bajo una grúa pórtico de una longitud de 450 metros, en fondo de saco, mientras que la de Tercat tiene tres vías

pasantes, de 550 metros y varios ramales.

El otro punto de acceso a la malla de vías del puerto, por el sur, es la vía que penetra por la "Calle 4" procedente directamente de la entrada sur de la terminal de Adif de Can Tunis. Esta vía tiene, por un lado, acceso directo hacia el lado norte del puerto, con ingreso directo a TERCAT y continuidad de vía hacia TCB y los muelles de graneles del extremo norte del puerto, el Muelle del Contradique.

Por otro lado, la vía de la "Calle 4" baja decididamente hacia la línea de costa, teniendo en su camino acceso varias terminales inscritas dentro de la "Autoterminal" y, tras un giro final hacia el norte, con acceso directo a las dos terminales inscritas en el "Muelle de la Energía".

## La evolución de los tráficos

En el puerto de Barcelona, como el resto del sistema portuario nacional, el ferrocarril tiene una posición marginal frente a otros modos de transporte terres-



En alguna de las renovaciones de vía en el puerto ya se han instalado tramos con los dos anchos de vía, el estándar UIC y el ibérico.

tre, pero sí que hay una firme voluntad de hacer cambiar este reparto modal y las cifras, a pesar del golpe de la crisis, reflejan un crecimiento de volúmenes con algunos altibajos.

En los últimos diez años ha habido un sensible incremento en



## ■ Un “Plan Director Ferroviario” para el futuro

Al margen de las actuaciones ya en marcha, la Autoridad Portuaria ya tiene diseñado un nuevo esquema ferroviario que permita una mayor operatividad de los trenes por el puerto, con una nueva terminal global que centralice tráficos y facilite trámites, así como el movimiento de algunas instalaciones a zonas de expansión hacia el sur del puerto.

Si bien el proyecto ha sido diseñado por la Autoridad Portuaria, la ejecución de algunas de estas actuaciones correspondería al Ministerio de Fomento, y dada la actual coyuntura de crisis no queda claro cuál sería el escenario temporal para su desarrollo. El escenario más optimista para su conclusión estaría situado en 2015.

El Plan Director contempla la creación de una gran terminal central, con acceso por un anillo de doble vía de ancho mixto electrificada, situada en el antiguo cauce del Llobregat. Esta terminal tendrá una zona de contenedores, con 6-8 vías, y otra zona de clasificación, con 12-14 vías, todas de 750 metros y ancho mixto (UIC-Ibérico), electrificadas íntegramente las de clasificación y sólo las cabeceras en la de contenedores.

Actualmente la Autoridad Portuaria está redactando el proyecto básico. La construcción de esta terminal daría plena autonomía al puerto en clave ferroviaria ya que actualmente todas las operaciones portuarias han de gestionarse desde Can Tunis. Asimismo un escenario posible es que la nueva terminal del Llobregat pudiera asumir también funciones tierra-tierra, concentrando actividades que ahora se realizan en Morrot y evitando la duplicidad de instalaciones en un espacio tan próximo.

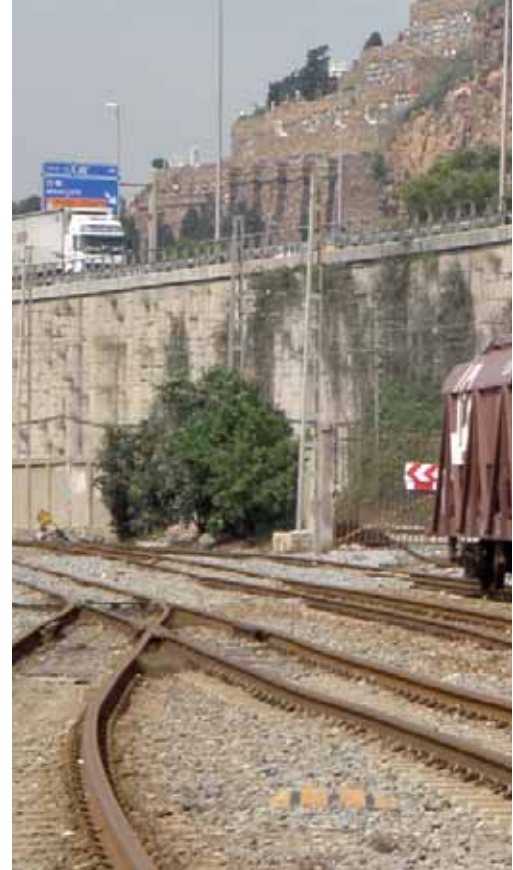
Y si bien estas obras no tienen aún calendario, lo que sí está previsto, para dos años, es el traslado de la terminal de TERCAT al nuevo Muelle Prat, la cual contará con ocho vías mixtas de 750 metros. Este traslado fuerza al Ministerio a agilizar, con un máximo de dos años, la instalación del tercer hilo en la “Calle 4” ya que éste será el acceso forzoso a la nueva terminal. En estas obras el Ministerio sería responsable de los accesos (anillo del cauce del Prat, calle 4) siendo el puerto el responsable de la ejecución de las terminales.

Además de estas actuaciones más relevantes, el Plan Director incorpora más terminales ferroviarias de nueva planta en el nuevo Muelle Sur, tanto de carga y descarga (Dique Sur), como de clasificación, y otras dos de clasificación el también nuevo Muelle del Llobregat, así como la eliminación del acceso por la Calle 4 en beneficio del acceso sur por el nuevo anillo del Llobregat.

el movimiento de contenedores con fase ferroviaria, con un aumento total de más del 100 por cien. También los químicos presentan un balance de década muy positivo.

Uno de los sectores más afectado por la crisis es el del automóvil, donde si bien el balance global de la década es positivo, lo

cierto es que en el último ejercicio completo ha habido una fuerte regresión que, afortunadamente, ha tenido una compensación con los datos del primer semestre de 2010. Otros tráficos han sufrido grandes desplomes, como el agrícola o el siderúrgico, y otro tienen un papel simbólico. El tráfico en vía métrica que opera FGC tuvo una



tendencia al crecimiento en toda esta década, con algunas inflexiones, pero cerró el periodo con un potente recorte, de más del 50 por ciento. Estos tráficos son las potasas procedentes de las minas del Bagès y productos químicos elaborados en factorías con apartadero ferroviario de la zona de Martorell.

## ■ La llegada del tercer carril

La introducción del ancho estándar en la red ibérica –hasta ahora reservado para la red de alta velocidad– se incorpora ahora a las estrategias del Ministerio de Fomento que contemplan como algunas de estas líneas puedan tener un uso mixto: viajeros y mercancías.

Es un tema no exento de polémicas en los escenarios donde se ha planteado, pero lo cierto es





FGC es uno de los actores ferroviarios del puerto, transportando potasas y productos químicos.

que algunos trazados, como la variante de Pajares o el nuevo acceso desde

Cataluña a Francia de El Perthus, explotado por TP Ferro entre Perpignan y Figueres, contemplan

el paso de trenes mercantes por las nuevas vías de ancho estándar que se están instalando en el



**SOLUCIÓN MEDIOAMBIENTAL  
PARA EL FERROCARRIL**



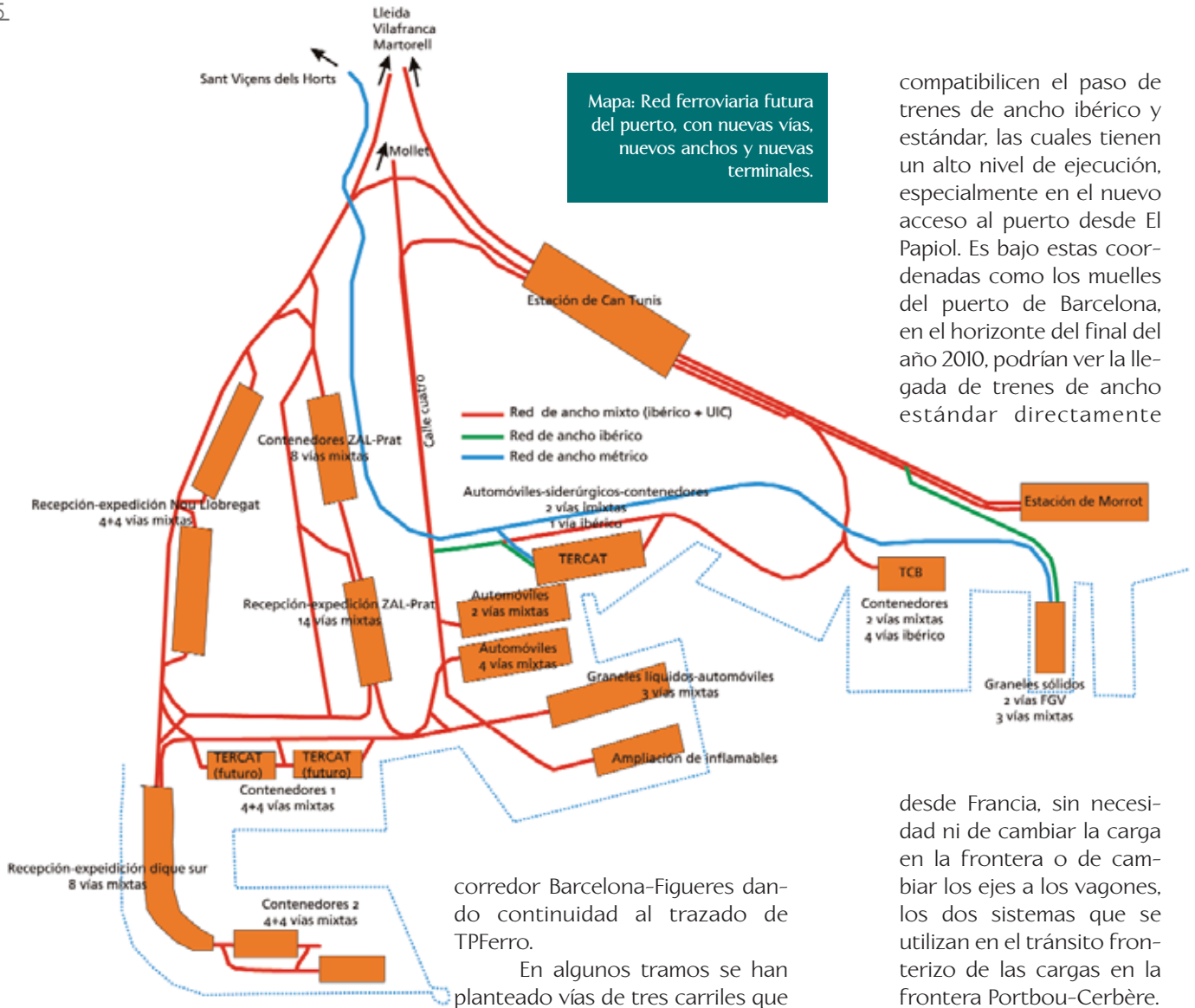
**USA TRAVIESAS DE MADERA**



**ASTRAMA**  
RECOLETOS, 13 - 1º Dcha  
28001 MADRID  
TEL.: 91 594 44 04  
FAX. 91 594 44 64

 **ASTRAMA**  
ASOCIACIÓN DE LA TRAVIESA DE MADERA





compatibilicen el paso de trenes de ancho ibérico y estándar, las cuales tienen un alto nivel de ejecución, especialmente en el nuevo acceso al puerto desde El Papiol. Es bajo estas coordenadas como los muelles del puerto de Barcelona, en el horizonte del final del año 2010, podrían ver la llegada de trenes de ancho estándar directamente

desde Francia, sin necesidad ni de cambiar la carga en la frontera o de cambiar los ejes a los vagones, los dos sistemas que se utilizan en el tránsito fronterizo de las cargas en la frontera Portbou-Cerbère.



Los automóviles llegan al puerto en tren y son embarcados en estos inmensos barcos tipo car carrier con destino a la exportación.



Tramo de vías con tres carriles, para ancho ibérico de Adif y métrico de FGC.

La inminencia de la llegada de este nuevo ancho al puerto ya se ha adelantado con la instalación del tercer hilo en los nuevos desarrollos de vía que se han ido realizando en el puerto desde el año 2003, pero es ahora cuando la autoridad portuaria acaba de licitar obras para adecuar diversos tramos de la red interior y de las terminales para poder recibir trenes en ancho estándar.

Así, este pasado mes de junio ya se han autorizado inversiones para instalar vías de ancho estándar en el Muelle del Príncipe (donde se sitúa la terminal de TERCAT). Tam-

bién ya está prevista la instalación del ancho estándar en la terminal del Muelle Sur, la anexa a TCB. Esta operación ya permitirá la entrada de trenes en este ancho para finales de este año, pero en un plazo algo más dilatado, tres años, TCB verá cambios importantes en su faz ferroviaria.

## ■ Ancho mixto

Así de las cuatro vías actuales se pasará a seis vías en ancho mixto, las cuales tendrán todas 750 m de longitud de estacionamiento ya que se prevé ganar terreno al mar ampliando este muelle. Adicionalmente se adecúan vías para anchos ibérico y métrico en el Muelle Costa, donde se plantea instalar la nueva terminal de Short Sea Shipping.

## ■ Un nuevo modelo de gestión ferroportuaria

Actualmente la Autoridad Portuaria no tiene asumida ninguna actividad ferroviaria, no ya de tracción sino incluso cualquier servicio adicional. Todas estas funciones están encomendadas a Adif al cual, mediante un acuerdo económico, se le abonan los costes derivados de la operación de trenes en el puerto.

Para el futuro se postula un nuevo modelo en el cual se querría crear una nueva "Autoridad Ferroportuaria". Este modelo, novedoso en España, se está negociando actualmente y dibuja una sociedad pública, integrada al 50 por ciento por Adif y la Autoridad Portuaria, que gestionaría la totalidad de tráficos interiores de la zona portuaria, vías generales y terminales, así como las terminales de Adif de Morrot, Can Tunis y las nuevas terminales previstas en el Plan Director (Llobregat, Dique Sur...). Desde el puerto este modelo se ve como mucho más eficiente que los propuestos actualmente por Puertos del Estado y la Ley del Sector Ferroviario vigente.

El puerto no ve preciso contar con personal propio al que debería formar, ya que no hay masa crítica de tráficos para sostener esas cargas 24 horas/365 días al año y se entiende más viable colaborar con Adif en un nuevo marco que ahorra costes y permite una visión integral del proceso ferroviario, tanto dentro de los terrenos portuarios como las terminales terrestres vecinas de Adif. En este ente estarían integrados plenamente tanto las infraestructuras y medios como los recursos humanos. Es una figura novedosa para la cual habría que estudiar su encaje dentro de la Ley del Sector Ferroviario en vigor y la nueva Ley de Puertos que se aprobará este verano.

Esta misma operación se efectuará en la terminal ferroviaria del Muelle Príncipe de España, donde se ubica TERCAT para el primer trimestre de 2011. En este caso la actuación se dilata algo más debido a la necesidad de desarrollar una nueva tecnología, en España, de cambios de vía, en las dos cabeceras de la terminal, para tres anchos: métrico, ibérico y estándar.

El contrato de obras ha incorporado el desarrollo de esta novedosa tecnología de agujas. En este caso las licitaciones implican una complejidad adicional como es mantener la plena operatividad de toda la red ferroviaria durante el proceso de transición. Para un momento ulterior, aún sin fecha definida, se ha diseñado la incorporación del ancho



Las terminales de TCB y TERCAT son las protagonistas del tráfico ferroviario, expidiendo trenes hacia y desde el resto de España y también con itinerarios internacionales.

internacional en la zona del Muelle de la Energía, básicamente destinado para tráfico de trenes de automóviles.

Esta actuación estaría condicionada a que el Ministerio de Fomento desarrollará la incorporación del tercer raíl en el acceso al

puerto por la "Calle 4". Y si bien la adecuación de este acceso aún no tiene fecha, lo que sí está en ejecución es la instalación del tercer hilo desde Can Tunis hasta Morrot, tramo desde donde se desgaja el acceso norte al puerto. Estas obras estarán concluidas este

próximo invierno y su remate coincidirá con la terminación de la adecuación de las terminales de TCB y TERCAT y sus respectivos accesos al ancho estándar. ■

MIGUEL JIMÉNEZ

## ■ Nuevos productos y amplio hinterland.

El puerto de Barcelona es un ejemplo de interesantes experimentos de comercialización ferroviaria. Así hay que reseñar los tráficos vinculados al sector del automóvil. Uno de ellos sería el producto "Autometro", consistente en el transporte de automóviles terminados desde la factoría de Seat en Martorell hasta los muelles del puerto por la red de FGC. En este acuerdo colaboran tanto el operador FGC como la vagonera Pecovasa y Comsa Rail Transport.

Un producto con ciertos parecidos es el "Cargometro". Son trenes con piezas que van desde la ZAL del puerto hasta la planta de Martorell por la red de Adif, con material de FGC y con la licencia de operación de Renfe. Son interesantes alianzas que movilizan trenes por las campas portuarias.

Pero los principales actores de esta movilidad portuaria son las grandes terminales intermodales, TCB y TERCAT. Ambas cuentan con terminales ferroviarias y desde ellas se están gestionando varios productos ferroviarios, algunos de ellos de tipo internacional. Así hay que citar los trenes del servicio Barcelyon Expres, con destino a Lyon. Precisamente este tráfico, resultado del acuerdo de Renfe-Navyland y el puerto, es un buen candidato a usar la nueva conexión internacional del TPFerro, con la cual los trenes ingresarán directamente en Francia sin tener que transbordar los contenedores en Portbou. Otro tren con características parecidas el que une el puerto de Turín y Suiza, fruto de la colaboración de Renfe Mercancías con la operadora helvética HUPAC.

Estos tráficos internacionales prolongan un hinterland portuario a zonas del interior continental, y así el puerto tiene participación en zonas logísticas nodales francesas, como Perpignan y Toulouse. Pero donde el puerto ha desarrollado una malla más intensa con peso ferroviario es en España, con participación en lugares tan claves como el Puerto Seco de Zaragoza, TMZ o Azuqueca de Henares. Otro punto donde se espera crear otro nodo importante a medio plazo es en la estación gerundense de Vilamalla, donde hay un proyecto intermodal de gran alcance, Far d'Empordá, con la participación de la Generalitat y acceso directo al nuevo túnel internacional de TPFerro.