



Puerto de Tarragona, pendiente de un hilo

Según sus responsables, el futuro del puerto de Tarragona está pendiente de un hilo, concretamente del “tercer hilo”, ese tercer carril que, inserto en las vías actuales procedentes de Castellbisbal, permitirán que convoyes de ancho estándar puedan llegar, sin transbordos de cargas o sin cambios de eje, desde el resto de Europa hasta sus muelles.

La llegada del ancho estándar al puerto de Tarragona ha derramado ríos de tinta en la prensa local y catalana en los últimos meses. Todas las autoridades territoriales y sectoriales coinciden en la necesidad de que esta rada catalana se conecte a la malla ferroviaria comunitaria, disfrutando de las ventajas de una rápida y barata conectividad con el resto de los ferrocarriles de la UE.

Desde el arranque del año 2011, el ancho estándar ya conecta sin discontinuidades la red francesa con el puerto de Barcelona. La construcción (parcial) del tramo de la línea de alta velocidad de Barcelona a Figueres, y dos tramos de red convencional con tres hilos (Girona-Figueres y Puerto de Barcelona-Castellbisbal-Mollet) permitieron que el puerto Condal pudiera expedir trenes directos de contenedores hacia Francia e Italia.

Cierto es que esta conexión internacional, con el tramo bisagra de TP-Ferro, no ha alcanzado hasta ahora las cotas de servicio previstas, con apenas dos servicios regulares actualmente a Lyon y Amberes que cubren poco más de un tren diario. En todo caso, y en la medida que se vayan prolongando los kilómetros de línea en ancho estándar por el Corredor Mediterráneo, cabe considerar un crecimiento parejo de la demanda de trenes.

Esta es la coordenada que baraja tanto la Autoridad Portuaria de Tarragona como algunas grandes empresas situadas en el polo químico vecino (por ejemplo BASF). Son apenas 100 kilómetros la distancia ferroviaria que separa Castellbisbal con el puerto de Tarragona por la ruta más corta: Martorell-Vilafranca-Sant Viçens de Calders-Puerto. En este corredor hay actualmente una continuidad de itinerario en doble vía electrificada de ancho ibérico.

■ Tercer hilo ¿por dónde?

Desde Castellbisbal hasta Sant Viçens de Calders sólo se ha planteado una opción para hacer llegar los trenes de ancho estándar: el corredor interior por las comarcas de Anoia y el Penedés, por donde ya se inscriben infraestructuras de gran capacidad como la AP-7 y dos líneas ferroviarias, la de alta velocidad Madrid-Barcelona o la convencional del ocho catalán en su arco sur interior.

Aquí los planes del Ministerio de Fomento a medio plazo iban por construir una nueva vía doble para mercancías, sin precisar el ancho, que podría ejecutarse en dos fases, con una primera escala intermedia en Vilafranca del Penedés. Serían unos 50 kilómetros para los que se había estimado una inversión de 510 millones de euros. Los planes que se dibujan



ahora, en un escenario de recortes y con cierta urgencia, pasan por la inclusión de un tercer carril para habilitar el ancho estándar y dar continuidad a los trenes mercantes de ese ancho procedentes de Europa vía TP Ferro y Castellbisbal.

Y hasta aquí llega el acuerdo. El debate que se abrió con cierta virulencia esta pasada primavera enfrentaba los intereses del puerto, presididos por la urgencia de contar con el acceso ferroviario en ancho estándar, con los de la capital provincial.

Tarragona mantiene desde hace largo tiempo un pulso con el ferrocarril, ya que considera que la traza ferroviaria actual es un fuerte freno a la conexión de la ciudad con su zona litoral. Las vías y la estación separan la ciudad de sus playas, y la histórica demanda local ha sido la de eliminarlas, como

fuera, soterrando o desviando vías por el interior. Por ello la propuesta del puerto se vio como un retardador más para su proyecto de sacar las vías.

Las primeras propuestas ministeriales para el desarrollo del Corredor Mediterráneo apoyaban, de paso, los intereses locales, ya que dibujaban un acceso por el interior al puerto tarragonés, rehabilitando la abandonada vía de Roda de Bará a Reus para los trenes mercantes, sin pasar por la fachada marítima. El Puerto también ve bien esta idea, pero considera que es una medida a ejecutar en el medio-largo plazo, algo que choca frontalmente con sus deseos de la llegada inmediata del ancho estándar.

La ministra de Fomento realizó una visita a la zona el pasado mes de julio, confirmando finalmente



Entre los tráficos regulares a veces se "cuelan" transportes singulares, como este embarque de seis trenes de Alstom para el metro de Santo Domingo el pasado mes de marzo.

Tractor de Adif para el acarreo de vagones entre los muelles y la terminal de Tarragona-Clasificación.



la voluntad del ejecutivo de insertar el tercer carril en todo el tramo de Castellbisbal al puerto. Así, el proyecto de Presupuestos para el 2013 ha incluido una partida de 100 millones de euros con esta finalidad, previendo que en los cuatro años siguientes se invertirían sendas partidas de 60 millones de euros hasta completar un monto de 340 millones para este proyecto.

El proyecto de la obra, que se espera tener redactado este año, se licitaría en el primer trimestre de 2013. En el largo plazo la rehabilitación de la línea de Roda a Reus dará, además, mejores opciones de

acceso y conexiones con las áreas logísticas e industriales de Constantí y El Morell.

Por su parte la Autoridad Portuaria ya había redactado sus propios estudios que cifraba en 180 millones de euros el coste para llevar el tercer hilo hasta el puerto desde Barcelona, de los cuales sólo 60 tendrían el carácter de inversión provisional, la del tramo Sant Viçens-Tarragona.

El Puerto estima que esta conexión podría estar operativa en tres años y sería asumible por financiación pública-privada. Por su parte, los estudios para la reapertura del tramo Reus-Roda prefigu-

■ Los tráficos

En 2011 el puerto de Tarragona expidió 2.731 trenes, que movilizaron, entre cargas y descargas, 1.803.078 toneladas. Casi el 80 por ciento de estos trenes trabajaron llevando cargas de los barcos hacia el interior peninsular, con una peso total de 1.522.613 toneladas. Los 584 trenes que dejaban su carga a los barcos acumularon un total de 280.465 toneladas. El producto rey de esos desembarques hacia el tren fue el carbón, con casi un millón de toneladas cargadas a bordo de 1.248 trenes con unas 20.000 tolvas, tráfico que realizó en su integridad Renfe Mercancías. A cierta distancia están los tráficos siderúrgicos, que movieron 180.000 toneladas en 255 trenes, y los abonos, con 92.000 toneladas a bordo de 154 trenes. Cereales, químicos y contenedores cierran este panorama. A ello se suma, como elemento diferencial, las 40.000 toneladas de coque de petróleo que Activa Rail cargó en 43 trenes a lo largo del año.

En el apartado de las mercancías llegadas en tren al puerto, de los cerca de 10.000 vagones empleadas en esa faena, la mitad cargaron productos siderúrgicos, con 140.000 toneladas. A mucha distancia se situaron los trenes que trajeron contenedores (43 trenes con 47.000 toneladas) y los de productos químicos, con 70 trenes y casi 30.000 toneladas.

ran un coste de 700 millones de euros si se ejecuta en vía única, 1.800 si se hace en doble vía.

En todo caso hay que indicar que la llegada del ancho estándar a Tarragona no es sólo un empeño del puerto. Al sur de la ciudad, entre las vías que van hacia Valencia y Reus, se ubica uno de los más importantes polos de industria química de España, que se complementa con el situado en El Morell, a unos 10 kilómetros en la comarca del Camp de Tarragona. Entre las empresas allí ubicadas hay grandes multinacionales, como BASF, que han presentado ya proyectos de una terminal intermodal propia, en la que invertiría 24 millones de euros, siempre que haya llegado a su puerta el ancho estándar

■ Vocación ferroviaria

El puerto de Tarragona se aposenta en una larga fachada costera de unos cinco kilómetros y medio. Y uno de los rasgos diferenciales de esta rada mediterránea es que toda esa longitud de costa está apoyada por detrás por una vía ferroviaria, la línea de Adif Valencia-Tarragona. Esta larga vecindad facilita que se hayan creado tres diferentes accesos ferroviarios a sus muelles. El primero está localizado casi en la misma estación, en la zona del paso a nivel de la Plaza de los Carros. Allí arranca una vía de la que se desgajan dos accesos. Uno va hacia la zona de muelles



El puerto cuenta con terminales específicas para el transporte de automóviles por tren.

Galería de fotos: Puerto de Tarragona
<http://bit.ly/PXtYmc>



El extremo norte del puerto: muelles Catalunya, Alcudia, Navarra, Aragón y Levante. Es una alineación de poco más de tres kilómetros de muelles servidos por una vía madre de la que se van desgajando ramales hacia cada uno.



CAF
Power &
Automation

1 x 1 x 1 = 1

Con la fusión de tres de sus empresas el Grupo CAF multiplica recursos integrados en una sola compañía: **CAF Power & Automation.**

El Grupo CAF impulsa la unión de tres de sus empresas (Traintic, Trainelec y DTQ4) en una sola compañía: **CAF Power & Automation.** Una nueva empresa dedicada al diseño y fabricación de equipos de potencia embarcados así como sistemas de comunicación y control para cualquier tipo de material rodante.

CAF Power & Automation se presenta como una evolución dentro del mercado de suministradores de soluciones para el sector ferroviario internacional aportando tecnología propia y un equipo humano adaptable y altamente cualificado.

cafpower.com



El transporte de carbón es el más significativo de los movimientos ferroviarios del puerto de Tarragona.

El que tiene más actividad es el del extremo de la bocana, el Catalunya, donde descargan los buques carboneros, que sueltan el mineral al suelo, formando enormes montañas negras, que son cargadas a las tolvas de Renfe con palas mecánicas. Este carbón tiene como principal destino su quema en los hornos de la central térmica de Andorra, en Teruel, uno de los más importantes tráficos graneleros del ferrocarril español.

También desde la zona de la Plaza de los Carros, en sentido contrario, sur, sale otra larga vía que da acceso a dos kilómetros de muelle, los situados en la orilla norte de la desembocadura del Francoquí. Es una malla que ha perdido varias de sus conexiones, pero que aún da acceso ferroviario a los muelles Castilla y de la Química. En sus vías cargan trenes de graneles y químicos.

Finalmente la tercera zona del puerto con vías es la situada en su extremo sur, al otro lado del Francoquí. Aquí los trenes entran por un acceso diferenciado, situado en plena vía de la línea general a Valencia. Por este acceso, de unos dos kilómetros y medio de longitud, los trenes pueden entrar a los muelles Andalucía y Cantabria.

El primero de ellos tiene una especialización intermodal, para la carga de contenedores, pero sin especial dotación ferroviaria (no hay grúas pórtico y la vía es muy corta). El segundo es una enorme campa para automóviles, mejor dotada para la operación ferroviaria. Es precisamente en estos muelles donde está redactándose un plan para aumentar las prestaciones ferroviarias, con ampliación de vías, en longitud en la zona intermodal y desdoblamiento la

zona de automóviles, y todo ya se construirá con vías aptas para trenes de ancho estándar.

Todos estos tráficos son remolcados por tractores de Adif, vinculados a la vecina terminal logística de Tarragona-Clasificación. Esta potente estación mercante se ubica entre las vías de Valencia y Reus y a pocos metros de las vías del puerto. Desde ella se gestionan los tráficos del vecino polo químico de La Canonja y todos los tráficos del puerto. Adif está desarrollando un plan para mejorar sus vías y aumentar su capacidad, tanto para trenes de mayor longitud como para tener una mayor disponibilidad de días y horas.

Además de las actuales y previstas dotaciones de infraestructura ferroviaria, la Autoridad Portuaria diseña un nuevo esquema de gestión ferroviaria para el puerto. Para ello se ha aliado con dos operadores ferroviarios, la autonómica FGC, con gran proyección nacional e internacional a través de su marca FGC Cargo, y Comsa Rail Transport, a los que se suma el cargador marítimo DP World, uno de los mayores operadores mundiales de terminales marítimas, que gestiona la terminal intermodal el puerto.

Con estos actores se creará una sociedad que pondrá en marcha un servicio integral que potencie la conexión ferroviaria de los clientes del hinterland del Puerto de Tarragona, y a la vez ofrezca un mantenimiento de estos servicios logísticos. El primer corredor fruto de este acuerdo es la conexión Tarragona-Madrid, para la que se han previsto cuatro salidas semanales de trenes a iniciarse en los próximos meses. ■

MIGUEL JIMÉNEZ VEGA