



NOU TOYOTA bZ4X



INDICADOR
d'Economia

Portada

Actualitat

Empreses

Opinió

Entrevistes

Especials

Estil de vida

Agenda

RSC

INFRAESTRUCTURES

El 'tercer fil', una solución pragmática operativa en 2026

La gran industria y Port Tarragona valoran el impacto positivo de disponer de ancho ferroviario

europeo en dos años



Roberto Villarreal / Tarragona
Dijous, 12 de desembre de 2024

Las obras del 'tercer hilo' en el Corredor Mediterráneo a su paso por la provincia de Tarragona, -que tantos quebraderos de cabeza están causando a los usuarios habituales del tren a Barcelona- han obligado también a cancelar los servicios de las empresas ferroviarias de mercancías. Aunque se ha hablado menos de ello y no ha levantado tanta polvareda como en el caso de los pasajeros, la adecuación del túnel de Roda de Barà al ancho internacional provoca la restricción de tráficos regulares y la suspensión total de trenes especiales en una infraestructura importante para los puertos de Valencia, Tarragona y Barcelona, y también para las grandes terminales intermodales de Zaragoza.

El túnel de Berà es a día de hoy el principal escollo para finalizar la adaptación al ancho europeo de unas vías que deben conectar Tarragona con el *hinterland* de Barcelona y dar salida a todo el tráfico ferroviario hacia el resto de Europa. El interés mediático sobre estos trabajos, que interrumpen la conexión ferroviaria entre Tarragona y Barcelona hasta el próximo mes de marzo, ha vuelto a poner sobre la mesa el debate las luces y las sombras del 'tercer fil', diseñado como una solución provisional que, sin embargo, perdurará al menos hasta 2050.

Los defensores de esta alternativa abundan en el argumento del 'mal menor' para que el Corredor Mediterráneo pueda ser una realidad antes de 2030, en el caso poco probable de que se cumpliera un calendario que acumula casi dos décadas de retraso. El 100% del Corredor, que baja hasta Algeciras, ya se encuentra en al menos en una fase inicial de construcción y el 65% de la obra está acabada. Es el caso del tramo entre Castellbisbal y la frontera francesa, por lo que la previsión es que en dos años (2026), -una vez listo todo el tramo que une Vandellòs y Castellbisbal-, Cataluña disponga de ancho europeo para el movimiento ferroviario de mercancías.

Nueva imagen para las inversiones

El presidente de la Asociación Empresarial Química de Tarragona (AEQT), Ignasi Cañagueral, considera que la conexión con la frontera francesa es un paso muy relevante: "Ahora estamos aislados por tren, así nos ven en los centros de decisión de las inversiones, y se rompe una barrera mental para la entrada a Europa, donde están clientes y proveedores importantes". "Queremos -añade- una solución más definitiva para las mercancías, pero el 'tercer fil' es necesario para ir creciendo; no vamos a pasar del 4% del tráfico ferroviario actual a un 10% en pocos años".

"Hay que romper estereotipos, y creo que es una buena solución a corto plazo para el territorio, porque las infraestructuras ferroviarias son un elefante difícil de mover", argumenta el nuevo presidente de Port Tarragona, Santiago Castellà. "Necesitamos la opción Reus-Roda para las mercancías por el interior, pero no podemos pasar inactivos años discutiendo... Hay un estudio informativo en marchas para analizar soluciones posibles a medio plazo".

Frente a la visión de la Plataforma Mercaderies per l'Interior, que augura un rápido colapso del Corredor Mediterráneo en Tarragona por falta de capacidad de absorber los tráfico de pasajeros y mercancías, el director general d'Infraestructures i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, David Prat, prevé que "el crecimiento no va a ser tan rápido ni tan repentino; no pasaremos de los 40 trenes actuales a 200... El Corredor Mediterráneo es fundamental si queremos llegar al 30% de cuota modal que pide Europa, y lo importante es que en 2026 el Corredor será una realidad en Cataluña, con La Boella comenzando a conectar con otras terminales en el centro de Europa". "Sin duda hará falta el corredor interior de mercancías, pero todavía tenemos algún margen temporal desde 2026".

Por el contrario, el ex presidente del Port y ahora diputado de Junta en el Congreso, Josep Maria Cruset, vaticina que "lo que se está ejecutando ahora es una garantía de colapso del sistema; todas las mercancías no las podemos hacer pasar por el frontal litoral de Tarragona, es imposible". "Lo que hagamos ahora diferenciará nuestras oportunidades futuras... La gran dificultad es la escala temporal, porque los responsables políticos ya no estarán", visualiza Cruset, que alerta sobre la pérdida de competitividad del territorio a escala global.

Los 'otros' Corredores

Mientras prosiguen los trabajos en la futura ZAL (Zona de Actividades Logísticas), en el plan estratégico de Port Tarragona cobran especial relevancia las conexiones hacia la zona centro de la Península. La PortTarragona Terminal Guadalajara-Marchamalo, el llamado 'puerto seco' que amplía su área de influencia y la sitúa a las puertas de Madrid, ha comenzado ya la instalación de la superestructura de las vías, los elementos de seguridad y la pavimentación de la plataforma. Esta fase culminará al conectar con la red ferroviaria de ADIF, en sentido Madrid y en sentido Zaragoza.

Se prevé que esta terminal, con cerca de 30 millones de inversión y una superficie de 150.000 m2 en plano Corredor de Henares, pueda estar operativa el próximo año. Dicha infraestructura se convertirá en el principal 'puerto seco' con carácter de 'hub' del centro peninsular y con capacidad para canalizar los principales flujos nacionales e internacionales de mercancías. La ampliación y modernización de La Boella, su terminal gemela en Tarragona, permitirá reconducir estos flujos entre el Corredor de Henares y el Corredor del Mediterráneo, de modo que se potencia la circulación de mercancías por ferrocarril entre la Península y Europa.

Por otra parte, hace apenas mes y medio el secretario de Movilidad e Infraestructuras de la Generalitat, Manel Nadal, transmitió al comisionado del Corredor Mediterráneo, Josep Vicent Boira, la petición de un ramal del Corredor Mediterráneo que conecte Tarragona con Lleida y Zaragoza para hacer posible el transporte de mercancías por una vía de tren de ancho europeo. Boira reconoce que el ramal Tarragona-Lleida-Zaragoza es factible y necesario, pero la financiación no está definida, lo que por experiencia siempre se traduce en demoras importantes.

NOTÍCIAS RELACIONADES

600 millones para una nueva línea interior de mercancías



Lorem ipsum



Magnera

| Posibilidades
Hechas Realidad

Si quieres que Magnera forme parte de tu proceso
de producción, visita magnera.com

COMPROMESOS AMB L'ENTORN

Pla de Sostenibilitat - Agenda 2030





Empresa i innovació



Casals d'estiu a Barcelona: la pujada del 20% que augmenta la bretxa social

ENQUADRAMENT

c/ Illes Medes 6-10
43203 Reus

Contacte

Nota legal
Politica de cookies
Crèdits

Portada

Actualitat

Empreses

Opini3

Entrevistes

Especials

Estil de vida

Agenda

RSC

@ Bonaimatge, tots els drets reservats