



El tram té 168 kilòmetres i s'hi ha invertit 337 milions d'euros

Entra en servei el primer corredor transfronterer de mercaderies d'ample internacional entre Espanya i França

- El secretari d'Estat de Transports, l'alcalde de Barcelona i el president de l'Autoritat Portuària assisteixen a la sortida del primer tren al Centre Logística de Barcelona Morrot
- El primer servei enllaça Barcelona amb Lió
- La nova connexió agilitza el pas per la frontera i permet fer més curt el termini de transport en sis hores amb 300 tones més de càrrega per tren

Barcelona, 21 de desembre de 2010 (Ministeri de Foment).

El Ministeri de Foment ha posat avui en servei el primer corredor transfronterer de mercaderies en ample internacional entre Espanya i França, que connecta la zona portuària de Barcelona amb Perpinyà, que ha representat una inversió aproximada de 337 milions d'euros.

L'entrada en servei de la nova connexió permet a Renfe iniciar els seus trànsits internacionals de mercaderies a través del nou túnel del Perthus, que uneix Figueres amb Perpinyà, amb quatre trens setmanals que connectaran Barcelona amb Lió i Milà i una oferta reforçada.

L'entrada en servei d'aquesta connexió d'ample europeu (1.435 mm) avui, 21 de desembre, suposa una fita en la història del ferrocarril i obre una nova etapa en la connexió amb Europa, com ha assenyalat el secretari d'Estat de Transports, Isaïes Táboas, que ha assistit a la sortida del primer tren amb l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, el



delegat del Govern a Catalunya, Joan Rangel, el president de l'Autoritat Portuària, Jordi Valls, i responsables de Renfe i Adif.

Aquest primer servei forma part del producte BarceLyon, operat conjuntament per Naviland Cargo, Port de Barcelona i Renfe.

Amb la nova connexió, Renfe augmenta la seva oferta de càrrega en unes 300 tones per tren en circular amb trens de 750 metres i reduir el termini de transport en unes 6 hores al agilitzar el pas fronterer i eliminar la manipulació de les mercaderies a la frontera.

D'aquesta manera, Renfe ofereix un servei més eficient en termes de productivitat i estalvi mediambiental. El nou túnel forma part de la línia d'ample europeu entre Barcelona i Perpinyà, el que permet a Renfe reconduir alguns dels seus serveis que parteixen de Barcelona amb destinacions situats més enllà dels Pirineus. És el cas del servei BarceLyon, que uneix el port de la ciutat comtal amb Lió, nus logístic clau del sud-est europeu, i del servei per l'operador Hupac que uneix Barcelona amb Milà.

Més càrrega, menys temps

Renfe posa en circulació quatre trens per setmana en aquestes connexions de Barcelona amb França i Itàlia, des de les terminals d'enllaç de Morrot i Can Tunis i amb connexions en els molls del Port de Barcelona (TCB-Tercat). La nova connexió amb França permetrà a més obrir noves opcions d'enllaç amb la Xarxa Intermodal Multiclient de Renfe per al transport de contenidors a través de la terminal de Morrot. Renfe té entre els seus projectes en estudi un nou servei que connecti Barcelona amb Toulouse i Bordeus en un servei similar a BarceLyon i que també es prestaria a través del nou túnel amb ample europeu.

El corredor té una longitud total de 168 km, dels quals 92 corresponen a línies d'ample convencional en què s'ha instal·lat el tercer carril per a la seva utilització en ample internacional (1.435 mm), mentre que els 76 km restants pertanyen a trams de la futura connexió Barcelona-Figueres de la Línia d'Alta Velocitat Madrid-Barcelona-frontera francesa.



Nota de prensa

La nova infraestructura permet augmentar la longitud dels trens des dels 450 fins als 750 metres, de manera que Renfe ofereix una capacitat de càrrega major als seus clients en els serveis esmentats amb origen i destinació Barcelona, fins a 20 Teus més. A més, agilitzar el pas fronterer i eliminar la manipulació de les mercaderies a la frontera són dos factors que permetran un estalvi en el temps de transport d'unes 6 hores i per a les empreses carregadores, la possibilitat de carregar el mateix dia de sortida.

Els trens de mercaderies realitzaran el següent recorregut:

- Centre Logístic de Morrot-Centre Logístic de Can Tunis-Castellbisbal: 25,7 km (tercer carril)
- Castellbisbal-Nus de Mollet: 19 km (tercer carril)
- Mollet-Montmeló: 3,6 km (LAV)
- Túnel de Montmeló-Viaducte riu Congost: 1,5 km (tercer carril)
- Montmeló-Centre Logístic de Girona: 66 km (LAV)
- Centre Logístic de Girona-Vilamalla: 41,2 km (tercer carril)
- Variant de Figueres: 4,5 km (tercer carril)
- Variant de Figueres-secció internacional: 3,6 km (LAV)

Sistemes de trànsit més moderns

A més de la implantació del tercer carril, les instal·lacions es complementen amb l'execució de 6 apartadors que permeten l'estacionament de trens de 750 metres; l'adaptació de la línia aèria de contacte, que subministra energia als trens a 3 kV en corrent continu a els trams d'ample convencional i a 25 kV en corrent altern en els trajectes d'alta velocitat, i la dotació de moderns sistemes de seguretat, telecomunicacions i senyalització, com l'ERTMS i el GSM-R. Els sistemes de gestió de trànsit estaran regulats des del Centre de Regulació i Control (CRC) d'alta velocitat i el Control de Trànsit Centralitzat (CTC) de Barcelona.

Entre els principals beneficis per al transport de mercaderies que ofereix la nova connexió, destaca la circulació de les càrregues per vies



que disposen d'ample UIC (1.435 mm) a banda i banda de la frontera, el que representa que no es produeixin ruptures de càrrega al arribar a punts fronterers, en no ser necessari el transvasament de les UTISA (unitats de transport intermodal) a plataformes d'ample internacional o la modificació dels eixos dels trens, com passa fins ara, el que generarà una significativa reducció en els temps de viatge. D'altra banda, s'oferirà una major capacitat de transport al homologar les longituds dels trens als estàndards europeus.

Així mateix, els serveis gaudiran a curt termini d'instal·lacions de seguretat i comunicacions interoperables a nivell europeu, com l'ERTMS (European Rail Traffic Management System).

En aquest sentit, i per adaptar la nova infraestructura, s'han realitzat actuacions en les locomotores per permetre la seva circulació per les diferents tensions de catenària (3.000 V ample convencional, 25.000 alta velocitat i 1.500 V França). A més, s'han canviat els eixos dels vagons per permetre la seva circulació per ample UIC.

Estalvi energètic

Els quatre trens setmanals que connectaran Barcelona amb Lió i Milà transportaran un total de 544.000 tones durant 2011, de les quals 208.000 corresponen al servei BarceLyon i 336.000 al servei que uneix la ciutat comtal amb Itàlia. L'ús del ferrocarril davant d'altres mitjans de transport en aquests serveis, suposarà un estalvi energètic total de 33.680 tones de CO₂ i 8.560 tones de petroli. Concretament, aquest primer any en el tràfic de mercaderies Barcelona-Lió es produirà un estalvi de 13.830 tones de CO₂ i 19.850 de petroli, pel que fa al trànsit entre Barcelona i Milà, l'estalvi serà de 5.260 tones de petroli i 3.300 tones de CO₂.