



El tramo tiene 168 kilómetros y se han invertido 337 millones de euros

Entra en servicio el primer corredor transfronterizo de mercancías en ancho internacional entre España y Francia

- El secretario de Estado de Transportes, el alcalde de Barcelona y el presidente de la Autoridad Portuaria asisten a la salida del primer tren en el Centro Logístico de Barcelona Morrot
- El primer servicio enlaza Barcelona con Lyon
- La nueva conexión agiliza el paso por la frontera y permite acortar el plazo de transporte en seis horas con 300 toneladas más de carga por tren

Barcelona, 21 de diciembre de 2010 (Ministerio de Fomento).

El Ministerio de Fomento ha puesto hoy en servicio el primer corredor transfronterizo de mercancías en ancho internacional entre España y Francia, que conecta la zona portuaria de Barcelona con Perpignan, que ha representado una inversión aproximada de 337 millones de euros.

La entrada en servicio de la nueva conexión permite a Renfe iniciar sus tráficos internacionales de Mercancías a través del nuevo túnel del Pertús, que une Figueres con Perpiñán, con cuatro trenes semanales que conectarán Barcelona con Lyon y Milán y una oferta reforzada.

La entrada en servicio de esta conexión de ancho europeo (1.435 mm) hoy, 21 de diciembre, supone un hito en la historia del ferrocarril y abre una nueva etapa en la conexión con Europa, como ha señalado el secretario de Estado de Transportes, Isaías Táboas, que ha asistido a la salida del primer tren junto al alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, el



Delegado del Gobierno en Catalunya, Joan Rangel, el presidente de la Autoridad Portuaria, Jordi Valls, y responsables de Renfe y Adif.

Este primer servicio forma parte del producto BarceLyon, operado conjuntamente por Naviland Cargo, Port de Barcelona y Renfe.

Con la nueva conexión, Renfe aumenta su oferta de carga en unas 300 toneladas por tren al circular con trenes de 750 metros y reducir el plazo de transporte en unas 6 horas al agilizarse el paso fronterizo y eliminar la manipulación de las mercancías en la frontera.

De este modo, Renfe ofrece un servicio más eficiente en términos de productividad y ahorro medioambiental. El nuevo túnel forma parte de la línea de ancho europeo entre Barcelona y Perpiñan, lo que permite a Renfe reconducir algunos de sus servicios que parten de Barcelona con destinos situados más allá de los Pirineos. Es el caso del servicio BarceLyon, que une el puerto de la ciudad condal con Lyon, nudo logístico clave del sureste europeo, y del servicio para el operador Hupac que une Barcelona con Milán.

Más carga, menos tiempo

Renfe pone en circulación cuatro trenes por semana en estas conexiones de Barcelona con Francia e Italia, desde las terminales de enlace de Morrot y Can Tunis y con conexiones en los muelles del Puerto de Barcelona (TCB-Tercat). La nueva conexión con Francia permitirá además abrir nuevas opciones de enlace con la Red Intermodal Multicliente de Renfe para el transporte de contenedores a través de la terminal de Morrot. Renfe tiene entre sus proyectos en estudio un nuevo servicio que conecte Barcelona con Toulouse y Burdeos en un servicio similar a BarceLyon y que también se prestaría a través del nuevo túnel con ancho europeo.

El corredor tiene una longitud total de 168 km, de los que 92 corresponden a líneas de ancho convencional en las que se ha instalado el tercer carril para su utilización en ancho internacional (1.435 mm), mientras que los 76 km restantes pertenecen a tramos de



la futura conexión Barcelona-Figueres de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa.

La nueva infraestructura permite aumentar la longitud de los trenes desde los 450 hasta los 750 metros, por lo que Renfe ofrece una capacidad de carga mayor a sus clientes en los servicios mencionados con origen y destino Barcelona, hasta 20 Teus más. Además, agilizar el paso fronterizo y eliminar la manipulación de las mercancías en la frontera son dos factores que permitirán un ahorro en el tiempo de transporte de unas 6 horas y para las empresas cargadoras, la posibilidad de cargar en el mismo día de salida.

Los trenes de mercancías realizarán el siguiente recorrido:

- Centro Logístico de Morrot-Centro Logístico de Can Tunis-Castellbisbal: 25,7 km (tercer carril)
- Castellbisbal-Nudo de Mollet: 19 km (tercer carril)
- Nudo de Mollet: 3,5 km
- Mollet-Montmeló: 3,6 km (LAV)
- Túnel de Montmeló-Viaducto río Congost: 1,5 km (tercer carril)
- Montmeló-Centro Logístico de Girona: 66 km (LAV)
- Centro Logístico de Girona-Vilamalla: 41,2 km (tercer carril)
- Variante de Figueres: 4,5 km (tercer carril)
- Variante de Figueres-sección internacional: 3,6 km (LAV)

Sistemas de tráfico más modernos

Además de la implantación del tercer carril, las instalaciones se complementan con la ejecución de 6 apartaderos que permiten el estacionamiento de trenes de 750 metros; la adaptación de la línea aérea de contacto, que suministra energía a los trenes a 3 kV en corriente continua en los tramos de ancho convencional y a 25 kV en corriente alterna en los trayectos de alta velocidad; y la dotación de modernos sistemas de seguridad, telecomunicaciones y señalización, como el ERTMS y el GSM-R. Los sistemas de gestión de tráfico estarán regulados desde el Centro de Regulación y Control (CRC) de alta velocidad y el Control de Tráfico Centralizado (CTC) de Barcelona.



Entre los principales beneficios para el transporte de mercancías que ofrece la nueva conexión, destaca la circulación de las cargas por vías que disponen de ancho UIC (1.435 mm) a ambos lados de la frontera, lo que representa que no se produzcan rupturas de carga al llegar a puntos fronterizos, al no ser necesario el trasvase de las UTIs (unidades de transporte intermodal) a plataformas de ancho internacional o la modificación de los ejes de los trenes, como sucede hasta ahora, lo que generará una significativa reducción en los tiempos de viaje. Por otra parte, se ofrecerá una mayor capacidad de transporte al homologarse las longitudes de los trenes a los estándares europeos.

Asimismo, los servicios disfrutarán a corto plazo de instalaciones de seguridad y comunicaciones interoperables a nivel europeo, como el ERTMS (European Rail Traffic Management System).

En este sentido, y para adaptarse la nueva infraestructura, se han realizado actuaciones en las locomotoras para permitir su circulación por las diferentes tensiones de catenaria (3.000 V ancho convencional, 25.000 Alta Velocidad y 1.500 V Francia). Además, se han cambiado los ejes de los vagones para permitir su circulación por ancho UIC.

Ahorro energético

Los cuatro trenes semanales que conectarán Barcelona con Lyon y Milán transportarán un total de 544.000 toneladas durante 2011, de las que 208.000 corresponden al servicio BarceLyon y 336.000 al servicio que une la ciudad condal con Italia. El uso del ferrocarril frente a otros medios de transporte en estos servicios, supondrá un ahorro energético total de 33.680 toneladas de CO₂ y 8.560 toneladas de petróleo. Concretamente, este primer año en el tráfico de mercancías Barcelona-Lyon se producirá un ahorro de 13.830 toneladas de CO₂ y 19.850 de petróleo, por lo que se refiere al tráfico entre Barcelona y Milán, el ahorro será de 5.260 toneladas de petróleo y 3.300 toneladas de CO₂.