Només el 25% dels combois de mercaderies usen la via del TAV

Dels 120 combois que travessen la frontera cada setmana, 90 ho fan per Portbou
El pendent, el peatge i la falta de connexions en ample europeu expliquen per què s'utilitza tan poc el túnel del Pertús



Un tren de mercaderies, passant per la via del TAV, en una imatge d'arxiu Foto: LLU S SERRAT.

Només el 25% dels trens de mercaderies que travessen la frontera pel corredor gironí ho fan per la via del tren d'alta velocitat (TAV) –adaptada a l'ample europeu–, mentre que el 75% prefereixen canviar de tren a Portbou. Concretament, segons dades de Renfe, cada setmana creuen la frontera 120 trens de mercaderies i només 30 dels quals –15 per sentit– ho fan pel túnel del Pertús del TAV. De fet, admeten que fins fa poc encara n'eren menys els que feien servir la via del TAV: 24 trens setmanals –12 per sentit.

L'ús del túnel del Pertús i de la via del TAV per creuar la frontera és poc atractiu per als combois de mercaderies per diversos motius, segons explica Joan Amorós, president de Ferrmed –associació multisectorial que defensa el transport ferroviari de mercaderies pel corredor mediterrani–, que en destaca sobretot tres: el fort pendent, del 18‰, per accedir al túnel –molts combois necessiten dues locomotores–; el fet que, amb el peatge que s'ha de pagar a la concessionària del tram transfronterer, TP Ferro, el cost és més o menys el mateix que si es fa el canvi de tren a Portbou, i sobretot la falta de connexions en ample europeu a aquest costat de la frontera. Així, Amorós explica que l'única que hi ha és amb el Port de Barcelona i que totes les connexions amb polígons industrials de l'àrea metropolitana encara estan per fer. La pròxima que es preveu és entre Castellbisbal i Martorell –que permetria, per exemple, l'accés des de la Seat–, però, tot i que hauria d'estar a punt l'any que ve, les obres no han ni començat. A més, és clar, les mercaderies de la resta de Catalunya i l'Estat vénen en ample ibèric.

Un “error” avisatEl director general de Transports de la Generalitat, Pere Padrosa, va afirmar fa uns dies a Figueres que va ser “un error” concebre la via del TAV per a mercaderies, i va defensar que han de passar per Portbou i que s'hi ha de fer arribar el tercer rail. Amorós recorda que el sector sempre ho ha defensat i que van avisar molts cops a Madrid de l'error de fer passar les mercaderies pel Pertús. Tot i això, el president de Ferrmed es mostra segur que el nombre de trens, tant de passatgers com de mercaderies, per la via del TAV anirà creixent i alerta que hi haurà problemes per encabir-hi les freqüències. En aquest sentit, explica que el gran problema de les vies mixtes és que “els trens de mercaderies fan minvar la capacitat de la via, van a 80 km/h i fan de tap”. A més, la normativa no deixa que en túnels d'alta velocitat es creuïn trens de mercaderies amb trens de passatgers. Per tot plegat, a la línia s'han fet apartadors cada 50 km perquè s'hi parin els trens de mercaderies per deixar pas als de passatgers. Amorós assenyala que, fins i tot ara que hi ha poc trànsit, els trens de mercaderies a vegades s'han s'aturar a Mollet perquè “encara no hi ha prou potència elèctrica en el tram Mollet-Vilobí i, si hi passa un tren de passatgers, s'han d'esperar”.Tercer rail a PortbouFerrmed insisteix en la necessitat del tercer rail fins a Portbou per fer créixer el trànsit internacional de mercaderies per tren, molt menor que el de carretera. El 2005 –abans de la caiguda dels últims anys–, 2,5 milions de tones van creuar la frontera per tren i això ja era només el 4,7% del total. La intenció de Ferrmed és que sigui el 35%. Segons dades del govern, el volum de tones per Portbou va viure sis anys de caiguda fins al 2011 –el primer any de mercaderies pel Pertús–, quan es va arribar a un mínim d'1,3 milions. El 2012 va repuntar fins als 1,55 milions.

Amorós denuncia que el govern espanyol està d'acord a posar ample europeu a tota la via convencional de Cartagena fins a la frontera, excepte justament en el tram transfronterer “pel tema de TP Ferro”. El contracte entre TP Ferro i els estats francès i espanyol inclou una clàusula en què s'obliga a compensar l'empresa si es fan obres paral·leles que perjudiquin la concessió del tram del túnel del Pertús. Fa dos anys el govern català va proposar com a solució que TP Ferro s'ocupés també del tercer rail fins a Portbou, però no té diners per assumir el cost de l'obra.

Publicat a:
-El Punt Avui. Comarques Gironines 17-02-2014 Pàgina 4

Font del document:
http://www.elpuntavui.cat/noticia/article/1-territori/13-serveis/717306-nomes-el-25-dels-combois-de-mercaderies-usen-la-via-del-tav.html?piwik_campaign=rss&piwik_kwd=mesTerritori&utm_source=rss&utm_medium=mesTerritori&utm_campaign=rss