

La reapertura del tren Ruta de la Plata absorbería el transporte de 15,6 millones de toneladas al año

Las Cámaras de Comercio apuestan por la instalación de un corredor ferroviario entre Gijón y Algeciras con un «nodo director» en Zamora



Mª JESÚS FERNÁNDEZ Las Cámaras de Comercio de Zamora, Salamanca, León y Cáceres presentan hoy un estudio que confirma la viabilidad de la reapertura del tren Ruta de la Plata para el transporte de mercancías y deja la puerta abierta al posible tránsito de viajeros. El informe plantea la implantación de un ambicioso corredor ferroviario en el oeste peninsular para establecer un eje de comunicación alternativo entre Gijón y Algeciras.



La nueva línea contempla un «nodo director» en Zamora para la vinculación con Galicia y dos puntos complementarios de captación en Benavente dentro de una extensa infraestructura ferroviaria con capacidad para absorber 15,6 millones de toneladas equivalentes a las mercancías transportadas anualmente por 625.000 camiones mediante el desplazamiento habitual por carretera. Algo que cumple con los objetivos de sostenibilidad marcados por la Unión Europea al suponer una considerable reducción de emisiones de CO2.

Al mismo tiempo, la reapertura del tren Ruta de la Plata pretende constituir una ruta alternativa para descongestionar el nudo ferroviario generado en Madrid, donde confluyen la mayor parte de las líneas ferroviarias de la península.

El informe apuesta por la puesta en marcha de una línea ferroviaria competitiva, por lo que plantea la implantación de un nuevo tendido mediante el acondicionamiento de los tramos existentes y la recuperación del tráfico ferroviario entre Astorga y Plasencia, cerrado desde 1985.

La articulación de la nueva infraestructura ferroviaria contempla la implantación de un corredor central con cabeceras en Sevilla y Gijón, dotada en León y Salamanca de instalaciones intermodales de primer nivel, que compaginan el transporte de mercancías «camión-ferrocarril y ferrocarril-ferrocarril». Este corredor central también contaría con instalaciones complementarias de captación (entre camión-ferrocarril) localizados en Plasencia y Benavente.

El informe encargado por las cuatro cámaras de comercio de Zamora, Salamanca, León y Cáceres a la consultora Advanced Business Actions & Services también hace referencia a las expectativas que abre la revisión del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) para la puesta en marcha de la línea férrea. De hecho, el estudio afirma que «el propio PEIT valida plenamente el potencial del corredor Ruta de la Plata en el contexto de su planificación de ejes y nodos de intermodalidad en cuanto a transporte de mercancías». En concreto, el documento señala a Zamora entre nodos subregionales, junto a Mérida, Badajoz, Cáceres, Salamanca, Benavente, Astorga y León.

Por todo ello, los presidentes de las cuatro instituciones camerales aprovecharán hoy la puesta de largo del estudio para volver a solicitar la inclusión de la infraestructura en los compromisos recogidos en dicho documento. Lo harán ante el consejero de Fomento, Antonio Silván, que respaldará con su presencia la presentación del informe, a la que también está previsto que asistan los alcaldes de las cuatro capitales a las que afecta el nuevo trazado ferroviario. Al acto, que se celebrará en la sede de la Cámara de Comercio salmantina, no podrá acudir la regidora municipal zamorana, aunque está previsto que lo haga en su lugar el concejal de Hacienda, Ángel Luis Crespo.

El tránsito de pasajeros sólo aparece en el estudio elaborado por las cámaras de comercio como «una potencialidad a determinar», aunque destaca el importante volumen de población, 1,4 millones de habitantes, al que afecta el corredor ferroviario, cifra que representa a un 41% del volumen total de residentes en las provincias de León, Salamanca, Zamora y Cáceres.

Otro de los aspectos destacados en el informe es la integración de zonas logísticas que permitirá realizar la nueva infraestructura ferroviaria. Algo más factible a corto plazo en las provincias en las que ya se construyen o se disponen de los 15 centros logísticos previstos en la región dentro de la Red Cylog, y que presentan un horizonte más lejano para Zamora, donde todavía no se ha colocado la primera piedra como consecuencia de la paralización de proyectos causada por la elaboración del nuevo Plan General de Ordenación Urbana.

Nuevas opciones Sistema «ferroustage»

El estudio encargado por las Cámaras de Comercio de Zamora, Salamanca, León y Cáceres propone como una opción aplicable a la nueva línea ferroviaria el «ferroustage», concepto con el que se denomina a un sistema de transporte de camiones, tanto completos como parciales si solo incluye las cajas de los vehículos, sobre plataformas ferroviarias. Una alternativa que permitiría eliminar camiones de las carreteras y que asegura la «capiralidad» de este medio.

Conjunto de polos urbanos entre la costa cantábrica y atlántica

El informe define al corredor Ruta de la Plata como el conjunto de polos urbanos entre la costa cantábrico-atlántica y el sudoccidente peninsulares lo que describe un sistema territorial con más de 1.000 kilómetros de longitud que puede fomentar el desarrollo integrado y sostenible de la zona.

Función estratégica

El corredor ferroviario tiene una función inequívocamente estratégica, según señala el estudio, al vertebrar y comunicar entre sí de manera directa y superando trasnochados conceptos de planificación radiocéntrica de las redes del transporte terrestre.

El estudio recoge ejemplos que avalan la apuesta por el ferrocarril como transporte alternativo. Entre ellos, se señala que si un camión necesita nueve horas y 45 minutos para recorrer 700 kilómetros siempre que cumpla con la normativa europea. El transporte por tren permitiría que 40 remolques recorrieran la misma distancia en tan sólo doce horas, con lo que la rentabilidad del transporte ferroviario supera con mucho al transporte por carretera.

Reducción de contaminación

El transporte ferroviario ofrece una evidente ventaja ecológica al permitir una considerable reducción de la emisión de dióxido de carbono.