



Un tren de mercancías estacionado en el macrocomplejo ferroviario de la Plataforma Logística de Zaragoza. JUAN CARLOS ARCOS

## El tráfico de carga de Zaragoza a Valencia se doblará en marzo con el primer operador privado

Logitren prevé iniciar la explotación con dos convoyes semanales de 900 toneladas y aumentará la frecuencia si hay demanda

Operará desde Pla-Za, que aspira a convertirse en un puerto seco

ZARAGOZA. El tráfico ferroviario de mercancías entre Zaragoza y Valencia se duplicará a partir de la primavera con la irrupción del primer operador privado, Logitren. Esta compañía valenciana prevé iniciar la explotación entre febrero y marzo con dos expediciones semanales, que ampliará en función de la demanda. Las actuales limitaciones del corredor por el mal estado de la vía entre Teruel y Sagunto limitará los envíos a 900 toneladas.

El director gerente de Logitren, Patrick Velge, señaló a este diario su intención de convertir la Plataforma Logística de Zaragoza (Pla-Za) en su base de operaciones, ya que ocupa una posición es-

tratégica en el corredor Cantábrico-Mediterráneo, que pretenden explotar. No obstante, eludió dar detalles sobre su presencia en Pla-Za por estar la negociación abierta. Velge visitó la semana pasada el macrocomplejo ferroviario de la plataforma y se reunió con representantes de la DGA y del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Patrick Velge señaló que iniciar el tráfico entre las dos capitales con un convoy semanal no es "suficiente" ni competitivo, por lo que se ha optado por programar dos, los mismos que explota la compañía pública Renfe entre Silla (Valencia) y Zaragoza desde hace menos de un año.

Logitren fue constituida en 2007 por el grupo constructor de obra pública Torrecámara, obtuvo licencia ferroviaria en 2008 y se presentó públicamente hace solo unos meses con el apoyo del consejero valenciano de Obras Públicas, Mario Flores. De hecho, el Ejecutivo autonómico participa con un 33% a través de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana. El grupo ACS también forma parte del accionariado mediante su filial Vías y Construcciones.

La compañía utilizará una locomotora Vossloh de 4.000 caballos, que asumirá principalmente plataformas de contenedores, aunque no se limitará solo a este tipo de mercancías. La línea regular

que explota Renfe entre Silla y Zaragoza está especializada en contenedores.

La llegada de Logitren será el primer paso para la recuperación del tráfico de largo recorrido por la línea de Teruel, que se perdió hace años como consecuencia de la degradación de la infraestructura por la falta de inversiones y mantenimiento. Envíos históricos, como el de bobinas entre Sagunto y Griséno o el de contenedores entre Silla y Bilbao, circulan por la vía de Caspe, dando un rodeo de más de 185 kilómetros.

El Gobierno aragonés ha estrechado lazos con el valenciano, ya que aspira a convertir la Plataforma Logística en el puerto seco de Valencia. La llegada de Logitren, que tendrá un pilar básico en la terminal marítima, es una de las piezas para lograr el objetivo.

La consejería de Obras Públicas pretende emular el ejemplo del puerto seco de Mercazaragoza, que gracias al acuerdo con Barcelona ha multiplicado su actividad. También opera con el de Valencia a través de la mayor naviera del mundo, la danesa Maersk Line, que decidió convertir el complejo en su base de operaciones para el norte de España. Otras nueve navieras trabajan desde Mercazaragoza, que ampliará ahora sus instalaciones ferroviarias ante el crecimiento de la demanda.

JORGE ALONSO

PESO MÁXIMO

# 900

El tráfico ferroviario de mercancías entre Teruel y Valencia se restringe a convoyes de 900 toneladas ante las limitaciones impuestas por el deficiente estado de conservación de la infraestructura. La consigna oficial del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias especifica que el peso máximo por eje es de 20 toneladas, "excepto las locomotoras de la serie 335, que se autoriza 20,5 toneladas". La diferencia es sustancial con el tramo renovado, entre Zaragoza y Teruel, donde el ADIF permite el paso de convoyes con un peso por eje de 22,5 toneladas, el tope vigente en la red ferroviaria española.

LA LÍNEA DE TERUEL

### SIETE TRENES SEMANALES PARA CLIENTES

La línea ferroviaria de Teruel mantiene desde hace más de una década siete trenes semanales de mercancías que dan servicio a factorías distribuidas a lo largo del corredor. La planta de vidrios de Vicasa, con apartadero en la estación de Teruel, recibe dos trenes cargados de arena los lunes y jueves, los mismos que Repsol envía cargados de butano a su planta de María de Huerva desde Zaragoza, procedentes de Tarragona. La fabricante de tableros de madera Intamesa recepciona en Cella un convoy semanal cargado de madera procedente de Manresa (vía Sagunto), al igual que otra factoría de Mora de Rubielos (en este caso procedente de Irún y tras hacer escala en Zaragoza y Teruel). También se envía un tren semanal cargado de arena a Barcelona (vía Sagunto). J. A.