

La línea ferroviaria Zaragoza-Valencia quintuplica el tráfico de mercancías tras las últimas mejoras

- En otoño solo circulaban tres trenes de contenedores a la semana, pero ahora lo hacen más de una quincena

- Renfe vuelve al corredor y se suma a otras tres compañías que operaban

ZARAGOZA. La línea ferroviaria de mercancías que une Zaragoza, Teruel y Valencia ha logrado quintuplicar el tráfico de mercancías tras las últimas mejoras, con las que se ha reducido el número de limitaciones de velocidad y la ha hecho operativa las 24 horas del día. Si en los peores momentos el tráfico se redujo a tres convoyes semanales solo de ida entre Bilbao, Zaragoza y Silla (Valencia) gracias al mantenimiento de las operaciones de Continental Rail, ahora se han sumado otras tres compañías que, desde esta semana, mueven más de quince trenes. No obstante, se está aún muy lejos de su capacidad máxima, que se ha triplicado de 42 a 112 servicios disponibles a la semana (los denominados surcos ferroviarios).

La última en sumarse ha sido Renfe el pasado miércoles, que vuelve a la línea para subir a Zaragoza contenedores desde el puerto de Valencia. El encargo se lo ha hecho el grupo aragonés JCV, que cuenta con apartadero ferroviario en Plaza. Según explicó ayer su director general, Óscar Calvo, la intención es fletar tres convoyes a la semana (miércoles, jueves y sábados), siempre y cuando comprueben la operatividad y competitividad en los primeros viajes de prueba.

Calvo recordó que en 2011 ya gestionaban dos trenes a la semana de ida y vuelta al puerto de Valencia, fundamentalmente con mercancías de BSH. El deterioro

de la línea les llevó a suspender este tráfico y ahora vuelven con el objetivo de «diversificar», ya que su puerto de referencia es el de Barcelona.

Este empresa transitaría gestión envíos de importación y exportación a múltiples clientes de Aragón, por lo que la fiabilidad es imprescindible. En este sentido, señaló que pese a las mejoras de la línea de Teruel, no se puede comparar con la de Barcelona. «Es comparar una autopista con una comarcal. Se han dado pasos para renovarla, pero no nos podemos conformar», dijo.

El operador de la terminal ferroviaria de Plaza, Noatum, también anunció este lunes un tren semanal de ida y vuelta con Valencia tras más de dos meses de envíos esporádicos. Este anuncio se ha visto desbordado por la realidad, puesto que solo esta semana ha movido cinco trenes. Dos de ellos viajaron entre la noche del martes y el mediodía del miércoles, aprovechando precisamente la disponibilidad de circular las 24 horas gracias a la extensión del sistema de comunicaciones tren-tierra al tramo Arañales de Muel-Caminreal y, con ello, el control de todas las estaciones desde el puesto de mando del Portillo.

Noatum comenzó sus operaciones con Acciona Rail, aunque ahora se encarga otra compañía que se ha estrenado en el corredor Cantábrico-Mediterráneo, Low Cost Rail.



JORGE ESCUDERO

Apuesta aragonesa por el corredor. Un tren de mercancías de Renfe, estacionado el pasado miércoles en Teruel, en su vuelta a la línea para hacerse cargo de los envíos del grupo JCV desde el puerto de Valencia.

La única compañía que mantuvo tráficos en el corredor en los peores momentos, Continental Rail, también ha reforzado sus tres convoyes semanales Bilbao-Silla con dos adicionales en función de la demanda.

El punto de inflexión se produjo a partir del pasado otoño, cuando Comsa comenzó a mover tres convoyes semanales entre Grisén y Valencia, al que se ha sumado un cuarto desde mediados de enero. En su caso, los convoyes bajan al puerto cargados de vehículos de Citroën y suben vacíos.

Al mismo tiempo, Renfe hizo lo propio con otras dos frecuencias para la Opel, aunque el flujo se cortó a principios de año.

Cuatro apartaderos en ciernes

Las mejoras comprometidas por el Ministerio de Fomento para renovar la línea ascienden a más de 300 millones de euros. Una de las que se acometerán este año es la construcción de apartaderos de 750 metros a lo largo de la vía única para que se puedan cruzar los mercancías. Los trámites para los cuatro primeros (Cariñena, Ferreruela de Huerva, Teruel y Estivella) comenzaron el martes con la exposición pública de los proyectos con el fin de sacar adelante la expropiación de los terrenos afectados.

JORGE ALONSO

Las grandes empresas de Aragón reclaman inversiones para hacer competitivo al ferrocarril

ZARAGOZA. Tres de las empresas más relevantes de Aragón, Saica, Samca y BSH, reclamaron ayer inversiones para lograr que el ferrocarril sea competitivo, ya que su estado actual imposibilita hacer frente al camión. Así lo transmitieron en una jornada sobre transporte ferroviario en Zaragoza, en la que revalidaron su apuesta por el tren junto a representantes de las tres compañías ferroviarias y logísticas que mueven sus mercancías, Comsa, Logirail y JCV, respectivamente.

La iniciativa partió del Consejo Aragonés de Cámaras, el Colegio de Ingenieros Industriales y la Universidad de Zaragoza, que invitaron a estas compañías para analizar la oferta y la demanda del transporte ferroviario de mercancías en Aragón. Los intervinientes coincidieron en reclamar, por ejemplo, la construcción de apartaderos de 750 metros para permitir que puedan circular composiciones de mayor longitud.

El director de Logística de Samca, Daniel Larriba, recordó ante los medios de comunicación que desde hace siete años vienen

reclamando disponer de una vía de maniobra de esa longitud en la estación de Selgua. Igualmente, aludió al salto cualitativo que supondría disponer de ancho europeo, lo que permitiría reducir los costes de transportes y hacer más eficiente la explotación, como apuntó el director de Operaciones de Logirail, José Ángel Méndez.

El director de Logística de Saica, Sergio Moreno, y gerente de Comsa Rail, Pau Filella, exigieron mejoras básicas con un coste reducido pero de importancia para atraer tráfico al ferrocarril, como la erradicación de las limitaciones de peso y la construcción de apartaderos de 750 metros, hasta la electrificación. «Hace falta un plan de infraestructuras claro y previsible», señalaron antes de reclamar también mejoras de servicio en las terminales o una mayor oferta de material rodante.

Las mismas mejoras de la infraestructura fueron expuestas por el director general de JCV, Óscar Calvo, quien evidenció las diferencias entre las líneas de Teruel y Barcelona.

J. A.