

La Terminal Marítima de Zaragoza capta más trenes que Pla-Za con un coste muy inferior

El apartadero de Mercazaragoza, que costó 4,5 millones, recibe 14 convoyes semanales y dentro un año duplicará su capacidad

La plataforma supuso un gasto de 114 millones, pero solo logra 10 mercancías

ZARAGOZA. La Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ) registra más tráfico ferroviario de mercancías que el macrocomplejo de Pla-Za, que costó 24 veces más y cuyas instalaciones multiplican por 10 la superficie disponible para atraer operadores y empresas. En año y medio de explotación, el apartadero situado en Mercazaragoza no ha parado de crecer en actividad y en estos momentos recibe catorce trenes semanales, casi alcanzando sus límites de capacidad. Mientras tanto, en el entorno del aeropuerto se trabaja al ralentí, ya que solo se gestionan diez convoyes semanales.

La cúpula de TMZ no quiere que el proyecto muera de éxito, por lo que ya tiene listos los concursos para triplicar su capacidad de recepción de trenes y contenedores a finales del próximo año. En total, se invertirán cinco millones de euros.

El gerente de esta empresa pública, Francisco de la Fuente, señaló a este diario que las obras del apartadero se ejecutaron en cuatro meses, el mismo tiempo que se necesitará para acometer la ampliación. Su construcción no podrá comenzar hasta mediados de año, ya que la construcción del tercer carril de la Ronda Norte les impide actuar en la zona de vías situada en el mismo entorno.

Francisco de la Fuente señaló que reciben hasta tres trenes diarios de contenedores. Dos de ellos son fijos, que cubren la ruta entre el puerto de Barcelona y Azuqueca de Henares y viceversa. "Los explota la misma compañía del puerto, TCB Rail, que deja en Zaragoza un tercio de la carga y coge otro tanto. Y en cada convoy se mueven unos 30 contenedores", explicó.

Fichada la mayor naviera mundial
Dos navieras que operan en la ciudad condal, la española Isamar y la multinacional danesa Maersk (la mayor del mundo en transporte marítimo), fletan otros tres convoyes semanales entre Barcelona y Zaragoza. Las composiciones son gigantescas, de casi medio kilómetro de longitud. "Entran un día y parten de nuevo cargados al día siguiente", manifestó.

Uno de los envíos regulares es de alfalfa del valle del Ebro, unas 800 toneladas en cada viaje, que se empaquetan para acabar en el Golfo Pé-

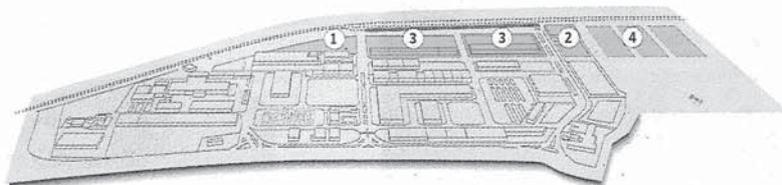


Una máquina mueve contenedores en el apartadero ferroviario de Mercazaragoza. ALVARO CALVO

La ampliación de la terminal

- 1.- Zona aparcamiento de camiones y cámaras frigoríficas
- 2.- Almacenes logísticos
- 3.- Zona de movimiento de contenedores
- 4.- Ampliación TMZ

Terminal marítima Apartadero ferroviario



Inversión: 5 millones de euros.
Plazo de ejecución: 4 meses.
Capacidad del complejo: de 1.000 contenedores se pasará a 2.500 de 3 a 5 trenes diarios

Depósito de contenedores: 21.000 m².
Zona de expansión: 90.000 m².
Playa para maniobras: 12.000 m².

Fuente: Terminal Marítima de Zaragoza

HERALDO

sico. Las mismas funciones se hacían por carretera desde 2001, pero el ferrocarril va ganando terreno: en noviembre se movieron por ferrocarril 1.500 contenedores (Teus), mientras que por carretera se trasladaron hasta 2.200. "La ampliación empieza a ser urgente", aseveró.

La actividad no solo se reduce al puerto de Barcelona, puesto que ya se ha enviado algún convoy a Vigo y se pretende abrir el mercado del Cantábrico, que multiplicará la actividad.

Para poder atender la demanda, la Terminal Marítima de Zaragoza ampliará para finales del 2009 sus instalaciones con una ajustada inversión. El proyecto prevé la creación de otra conexión con la línea convencional Zaragoza-Barcelona y la eje-

cución de una tercera vía de maniobra, que permitirá ahorrar en torno a 90 minutos para salir del complejo. Los convoyes dispondrán, además, de una tercera vía adicional para facilitar la carga y descarga. Las dos existentes se alargarán para cubrir las parcelas dedicadas a la implantación de naves.

El gerente de TMZ explicó que la ventaja competitiva de sus instalaciones frente a las que explota el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) en la plataforma logística (a la que no quiso referirse directamente) es el control centralizado de los envíos, desde el punto de origen hasta el destino final. "Estamos conectados con el puerto y todo está supervisado de forma electrónica. El cliente puede saber en todo momen-

to dónde está su contenedor, ya sea en nuestras instalaciones, en las del puerto o en el barco", aseveró.

La situación es muy distinta en el entorno del aeropuerto. El macrocomplejo de Pla-Za arrastra serios problemas operativos porque los trenes tienen que entrar en un fondo de sacos por los precarios accesos ferroviarios. Pese al espectacular tamaño de las instalaciones, ocupa cien hectáreas y engloba una terminal de carga, otra de contenedores y una tercera dedicada a talleres, apenas registra actividad desde que recibió su primer tren en abril. Según apuntaron fuentes oficiales del ADIF, por las instalaciones de Pla-Za pasan una media semanal de diez convoyes de Renfe.

JORGE ALONSO

TRÁFICO

3.700

La Terminal Marítima de Zaragoza generó un tráfico de 3.700 contenedores el pasado mes de noviembre. Más de un 40% de la carga se movió por ferrocarril.

NAVE LOGÍSTICA

■ Alfil gestiona un espacio de 6.500 metros cuadrados que se puede ampliar a 11.000.

LA AMPLIACIÓN

■ **Infraestructura ferroviaria.** Se hará una segunda conexión a la línea Zaragoza-Barcelona y una tercera vía de maniobra, con lo que los trenes ganarán 90 minutos para salir del complejo.

■ **Vías de carga y descarga.** Las dos existentes casi duplicarán su longitud para dar servicio a las nuevas parcelas donde se levantarán naves. Además, se tenderá una tercer vía para dar una mayor capacidad.

■ **Depósito de contenedores.** Ahora cuenta con 7.000 metros cuadrados y pasará a 20.758.

■ **Parquín de camiones.** Se ha reservado una parcela de algo más de 10.000 metros cuadrados. Su capacidad rondará el centenar de vehículos.