



El ramal ferroviario de Platea, en las proximidades de Cella. En primer plano, la vía principal y, tras ella, la derivación al aeródromo

## Las obras del ramal ferroviario de Cella a Platea concluirán en un mes

La conexión, con una derivación al aeródromo, ha costado 12,5 millones

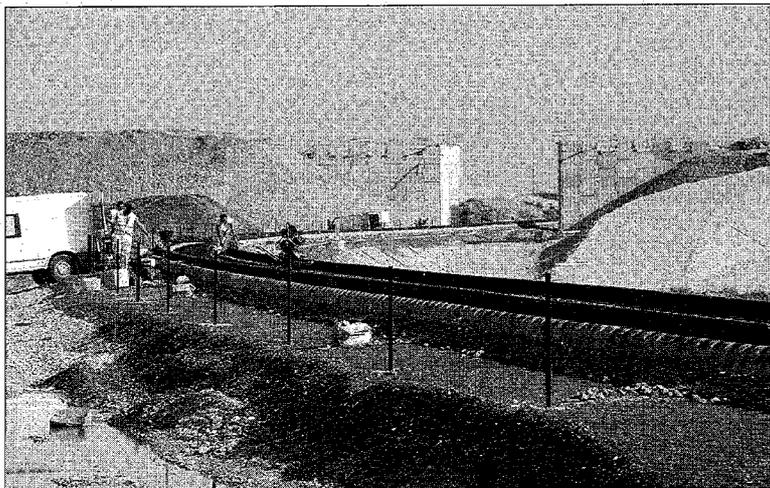
**EVARON/Temel**

Las obras del ramal ferroviario que conecta la estación de Cella con Platea y el aeródromo-aeropuerto de Caudé concluirán el próximo mes de septiembre. La UTE Acciona-Brues, a la que se adjudicaron las obras a finales de 2008 por 12,5 millones de euros, trabaja en la finalización de esta infraestructura, que dará a las empresas ubicadas en la Plataforma Logístico Industrial de Teruel la posibilidad de utilizar el transporte por ferrocarril.

El trazado tiene una longitud de 11.198 metros y consta de vía única sin electrificar. La velocidad de los convoyes que circulen por ella estará limitada a 50 kilómetros por hora.

A través de la estación de Cella, enlazará con la línea Zaragoza-Teruel-Sagunto, propiciando la conexión por ferrocarril entre Platea, los puertos de la Comunidad Valenciana y la plataforma logística de Zaragoza (Pla-Za).

Vicente Piñeiro, director gerente de Platea Gestión SL, señaló que las obras están prácticamente terminadas, salvo en sus últimos retoques, y a la espera del suministro del empalme con la estación de Cella, cuyas piezas se fabrican en una industria especializada de Mondragón (Guipúzcoa). Según indicó, los trabajos se han desarrollado con normalidad, "salvo unos 50 días del pasado invierno, que estuvieron paradas por las nevadas".



Los trabajos se centran actualmente en la zona comprendida entre Caudé y Cella

Una vez que la construcción esté terminada, la puesta en servicio del ramal será rápida, ya que "la autorización de Adif para la conexión con la línea general ya está en trámite", dijo Piñeiro.

Las obras, de hecho, se han realizado con la supervisión técnica de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, a partir de un convenio firmado en 2007 entre el consejero de Obras Públicas del Gobierno de Aragón, Alfonso Vicente, y el secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán.

La tutela de Fomento ha garantizado que el apartadero

cumple todos los requisitos para incorporarse a la explotación general de la línea. "Hemos estado permanentemente en contacto con Adif Castellón, de donde depende esta zona, y eso hará que ahora la burocracia para la puesta en servicio del ramal sea menor", comentó el director gerente de Platea.

### Empresas a la espera

La posibilidad de contar con un apartadero ferroviario se considera clave para avanzar en la captación de empresas para la plataforma turolense, según apuntó el consejero Alfonso Vicente cuando se aprobó el proyecto.

Una de las ya implantadas, Mudéjar Logística, aguarda la entrada en funcionamiento del enlace ferroviario como un elemento fundamental para el depósito aduanero que pondrá en marcha en Platea el próximo otoño.

El gerente de la empresa, Guillermo Giménez, señaló hace unos días que la conexión por tren permitirá que sus clientes depositen en Teruel sus mercancías procedentes de los puertos valencianos, al igual que ahora hacen en Pla-Za. En la plataforma turolense contarán con tarifas más bajas y un depósito aduanero no congestionado, a diferencia de los de otras

## Más de once kilómetros de trazado

El ramal ferroviario de Cella a Platea tiene una longitud de 11.198,24 metros y se desarrolla en sentido oeste-este, con vía única y sin electrificar por la que los trenes podrán circular a un máximo de 50 kilómetros por hora.

Tiene su origen a unos 465 metros al sur de la estación de Cella, en conexión con un aparato de vía ya existente.

A 180 metros del inicio cruza bajo un paso superior de la línea Teruel-Zaragoza que resuelve la intersección con la Vereda de Carragüán. A partir de ahí el trazado continúa dirección sur hasta el kilómetro 2,660, donde se desdobra en dos: el ramal al aeródromo y el ramal dirección Platea.

El ramal a Platea avanza dirección sureste, encontrándose como cruces vías singulares con la rambla de los Morales, la rambla de la Dehesa y el barranco Hondo, unas intersecciones que se resuelven con las correspondientes obras de drenaje transversal.

En la zona final, ya en la plataforma logístico industrial se encuentra el apartadero ferroviario que cuenta con una longitud de 450 metros.

La plataforma de la línea ferroviaria intercepta a numerosos caminos, una vía verde y la carretera A-1512, con las que los cruces se realizarán a distinto nivel mediante pasos superiores e inferiores.

Con el fin de reducir la altura de los terraplenes generados por tales reposiciones se ha ajustado el alzado de la línea ferroviaria, de manera que en esos puntos la rasante discurre lo más baja posible.

Para mantener la permeabilidad transversal de la red de drenaje interceptada por la línea ferroviaria se han realizado 20 obras de drenaje.

zonas.

Mudéjar Logística mantiene conversaciones con Logitren, una empresa participada por la Generalitat de Valencia y las constructoras Torrescámara y ACS que traslada ya contenedores desde el puerto de Valencia a la plataforma de Zaragoza.

Por su parte, Luis Montaña, director general de Sendin Spain Export SL, no descarta utilizar también el transporte ferroviario en un futuro para importar a través de los puertos de Valencia materia prima para las armaduras de acero para hormigón estructural que fabrica en Platea.