

OBSERVATORIO EXPANSIÓN

Valencia pide “voluntad política” para el tren de mercancías

INFRAESTRUCTURAS Y LOGÍSTICA/ Los gobiernos regionales de Valencia y Aragón y las empresas implicadas en la línea ferroviaria reclaman al Gobierno la modernización para ayudar a los exportadores.

Expansión. Valencia

La conexión ferroviaria de mercancías entre Valencia y Zaragoza es una reivindicación común de las Administraciones de Valencia y Aragón, que quedó patente en el foro *La Línea Zaragoza-Teruel-Valencia en el corredor ferroviario del Mediterráneo*, que se celebró en Valencia. Estuvo organizado por EXPANSIÓN, con la colaboración de la Generalitat Valenciana, la Autoridad Portuaria de Valencia, Logitren, Noatum y Tria.

La línea ferroviaria presenta una vía única sin electrificar y con pendientes elevadas, lo que implica circulación lenta y trenes cortos, con poca capacidad de carga y grandes dificultades para el transporte ferroviario de mercancías. Eso hace, según señalaron varios de los ponentes del encuentro, que mientras entre Zaragoza y el puerto de Barcelona hay 21 servicios semanales de mercancías, prácticamente no hay circulaciones entre el Puerto de Valencia y Zaragoza, con la excepción de algunos movimientos puntuales del sector del automóvil, y con grandes dificultades.

Los gobiernos valenciano y aragonés suscribieron una declaración en favor de la modernización de esta línea, de titularidad estatal.

La consellera de Vivienda y Obras Públicas, María José Salvador, que el estado de la infraestructura y la superestructura ferroviaria del tramo Zaragoza-Teruel-Valencia “es totalmente inadmisibles” para una conexión ferroviaria entre la tercera y la quinta ciudad con más población de España, “por lo que debe modernizarse urgentemente”.

Resaltó que el actual Gobierno valenciano no va a renunciar a “vincular el potencial del puerto de Valencia con el del centro logístico de Zaragoza”, ya que es una apuesta estratégica para el futuro de las dos comunidades autónomas “porque no se trata solo de una cuestión de infraestructuras de comunicación, sino de instrumentos para promover el desarrollo económico y social de las personas y de los territorios”.



Miguel Ángel Polo

De izquierda a derecha, Francisco de la Fuente, director gerente de la Plataforma Logística de Zaragoza; Aurelio Martínez, presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia; Pedro Coca, asesor en el consejo de administración de Logitren; Josep Vicent Boira, secretario autonómico de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio de la Generalitat Valenciana; María José Salvador, consellera de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio; Julia Brines, delegada de EXPANSIÓN en la Comunidad Valenciana; Felipe Mendaña, consejero delegado de Noatum Rail Terminal Zaragoza, y Francisco Paños, presidente de Ingeniería Tria.

“El Gobierno valenciano lo ha dejado muy claro desde el principio: se trata de una infraestructura estatal, la modernización de la que dinamizará el transporte y la economía del conjunto español, por lo que es el Estado el que debe destinar los fondos necesarios para ello”, reiteró Salvador.

Varios ponentes se remontaron incluso a los años veinte

La línea tiene una vía única, sin electrificar y con pendientes elevadas, que hacen casi inviable su uso

del siglo pasado para mostrar que esa reivindicación tiene una larga trayectoria y no ha cesado desde hace nueve décadas, sin que ningún cambio

de régimen ni de Gobierno lo haya solventado, por lo que señalaron que ha habido falta de voluntad política históricamente.

El presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), Aurelio Martínez, cuantificó la misma. Afirmó que el coste total de la infraestructura es 360 millones de euros en total, pero “si nos ce-

ñimos a lo básico, podrían ser 50 millones de euros”. Martínez reveló que la APV ha encargado a dos empresas estudios para analizar la valoración exacta y la posibilidad de incluirlo en el conocido como *Plan Juncker*, que promueve la colaboración público-privada para determinadas inversiones en infraestructuras, porque es “asequible”. De he-



Mª JOSÉ SALVADOR
Consellera de Vivienda y Obras Públicas

“La situación de la línea es totalmente inadmisibles y debe modernizarse urgentemente”



AURELIO MARTÍNEZ
Presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia

“Hemos pedido informes a dos empresas para valorar si la línea Valencia-Zaragoza entra en el ‘Plan Juncker’”

cho, el fondo EFSI que da forma al *Plan Juncker* ya aprobó conceder 105 millones al fondo de accesibilidad de Puertos de Estado, que incluía la línea férrea Sagunto-Zaragoza en sus actuaciones.

Por su parte, Felipe Mendaña, consejero delegado de Noatum Rail Terminal Zaragoza destacó la importancia logística de este trazado. “Somos una empresa, pero tenemos detrás a otras empresas. Si no hubiera alguien que fabrica y manufactura, el transporte no existiría”. Explicó que Noatum tiene una terminal de contenedores en el Puerto de Bilbao y otra en el de Valencia, y Noatum estableció su terminal en Zaragoza para darles servicio. Añadió que las empresas valencianas pueden usar el corredor a Madrid, “que está saturado” y el cántabrico. “Las empresas valencianas tienen un 50% menos de posibilidades porque el segundo, para ellas, es inexistente, no es operable en términos de eficiencia, ni de seguridad en el transporte”, aseguró Mendaña.

PEDRO COCA

Asesor en el consejo de administración de Logitren

El operador que tuvo que retirar sus servicios

Una experiencia concreta, la de Logitren, una empresa ferroviaria con capital valenciano. Empezó en 2008 y decidió trabajar la ruta Valencia-Zaragoza a través de Teruel. Su asesor, Pedro Coca, explicó la experiencia: La línea regular empezó en 2010 y funcionó dos años y medio. “Hacíamos dos servicios semanales de ida y vuelta, que tuvimos que dejar por dos razones. Porque generó

pérdidas a Logitren, y también porque los tráfico marítimos de importación y exportación se fueron desviando al Puerto de Barcelona. Cuando lo vemos con perspectiva nos damos cuenta de que la ignorancia es atrevida. Prueba de ello es que nadie ha vuelto a exportar con un servicio regular esa línea”. Coca cuenta por qué: “Aprendimos que no puedes competir con trenes de 400 metros contra trenes

de 550. Ni con trenes de 200 toneladas contra los de 1.200 toneladas, ni con una vía de velocidad inferior a 75 kilómetros hora. La vía sigue exactamente igual”. Contó también que su empresa trató de hacerse con el concurso para transportar nuevos modelos de General Motors de Zaragoza para que salieran por el Puerto de Valencia, pero “fuimos incapaces de hacerlo sin ser un 26% más caros”.

