

Aragón impulsa una autopista ferroviaria para unir Plaza y el puerto de Algeciras en dos años

● ADIF estudia las mejoras precisas en el ferrocarril convencional para montar miles de camiones al tren | ● El director de la plataforma señala que en dos años se duplicará el tráfico, con 650.000 tráileres

ZARAGOZA. La DGA está decidida a explotar la situación geoestratégica de Zaragoza y pretende convertir su plataforma logística (Plaza) en el punto de intercambio de mercancías más importante del país. Con este objetivo, trabaja desde hace meses con la Autoridad Portuaria de Algeciras y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) en la puesta en marcha de la primera autopista ferroviaria de España, que conectará Plaza con el puerto andaluz en un plazo de dos años.

Si las previsiones se cumplen, el proyecto prevé una intervención mínima inicial para garantizar el tráfico de convoyes cargados de camiones (lo que técnicamente se denomina 'ferroustage') en los más de mil kilómetros de ferrocarril convencional entre Zaragoza, Madrid, Córdoba, Bobadilla y Algeciras.

El director-gerente de Aragón Plataforma Logística (APL), Francisco de la Fuente, explicó que la infraestructura se encuentra en muy distinta situación a lo largo del recorrido, con tramos en doble vía electrificada y otros en vía única con y sin catenaria, lo que condiciona su explotación.

El ADIF lleva meses estudiando qué actuaciones serían necesarias y de un primer análisis del tramo Madrid-Algeciras ha concluido que solo haría falta intervenir en dos túneles para lanzar el proyecto. El gálbo de ambas estructuras no permite el paso de trenes cargados de camiones, que son más altos, por lo que requiere actuar para que pasen los convoyes. «Su arreglo es relativamente fácil, ya que solo haría falta bajar los accesos o centrar la vía. Y ahora se está supervisando la línea de Zaragoza a Madrid», apuntó.

Un interés común

El proyecto surgió en el Foro de la Logística del Corredor Atlántico, celebrado en Badajoz el pasado 14 de noviembre, y desde entonces ha habido dos reuniones en Algeciras (el 7 de febrero) y Zaragoza (el 2 de abril) para avanzar y repartirse el trabajo para que la autopista ferroviaria sea una realidad. No obstante, el presidente aragonés, Javier Lambán, y la expresidenta andaluza, Susana Díaz, ya plantearon hace dos años la posibilidad de crear este 'ferroustage' entre las plataformas de Zaragoza y Antequera.

El ADIF no solo está analizando los problemas de altura de los túneles ferroviarios, el verdadero cuello de botella para la viabi-

La infraestructura ferroviaria



Fuente: Observatorio del Ferrocarril de España.

HERALDO



Un tren cargado de camiones, de la compañía Hupac, en una estación de Suiza. LUIS GRANELL

El tren solo capta un 0,26% de las mercancías del Estrecho

Los últimos datos oficiales del Observatorio del Ferrocarril en España, de 2017, evidencian que la cuota ferroviaria en el tráfico de mercancías es testimonial, ya que solo representa un 4,3%. Por si fuera poco, sigue en caída y ha perdido siete décimas en el periodo 2014-2017.

El margen de mejora en el

puerto de Algeciras es especialmente destacable: solo el 0,26% de las mercancías que se embarcaron y desembarcaron en sus terminales lo hicieron por ferrocarril, de modo que los trenes solo movieron 80.837 toneladas de las 31,19 millones que se trasladaron a los barcos. Mientras, los camiones asumieron el tra-

siego de 12,25 millones toneladas, el 39,39%. Por tuberías se desplazaron la mayor parte, 17,5 millones (el 56%), y otros 1,3 millones por otros medios (4,28%).

La cuota del ferrocarril en el puerto de Algeciras es la más baja de toda la red nacional, aunque casi ha duplicado su aportación en cinco años. J. A.

lidad del proyecto, sino también la necesaria homologación de vagones para hacer posible el transporte de camiones.

La Autoridad Portuaria de Algeciras se ha hecho cargo de definir a qué terminal irán los trenes, dado que se dispone de dos instalaciones, las de San Roque y Algeciras, además de un complejo ferropuertoario. Por su parte, Plaza ha asumido el estudio de la explotación y necesidades de futuro de su macroestación, infrautilizada para sus posibilidades: cuenta con una playa de vías de 350.000 metros cuadrados y con un aparcamiento de camiones de otros 280.000 m² que facilita el intercambio modal de mercancías.

Francisco de la Fuente dejó muy claro que quieren comenzar con lo que realmente se puede hacer y esto pasa por disponer en un máximo de seis meses de una radiografía exacta de las limitaciones actuales de explotación. «La implicación es máxima con reuniones al más alto nivel técnico del ADIF. Es la primera vez que el Ministerio de Fomento pone toda la carne en el asador», dijo.

Un primer paso

El director de Plaza subrayó que el objetivo es desviar al tren el máximo número de camiones, ya que en solo seis años está previsto que se duplique el tráfico pesado en el Estrecho de Gibraltar. Si el año pasado se registraron hasta 300.000 vehículos en la línea Algeciras-Tanger Med, en 2025 se espera llegar a los 650.000, un tráfico que recaerá sobre una red de carreteras ya saturada mientras el tren sigue infrautilizado.

De la Fuente indicó que esta autopista ferroviaria sería un primer paso para potenciar el nodo logístico de Zaragoza. No solo podría concentrar la carga que tuviera como origen y destino el norte de España, sino la que siguiera camino hacia Europa a través de los corredores Atlántico y Mediterráneo y, en un futuro cercano, por el túnel internacional de Canfranc.

Además, este proyecto supondría la constatación de la importancia del corredor central que siempre ha defendido Aragón, incluido en la red transeuropea de transportes. Sin embargo, su mejora está relegada en los presupuestos, ya que la prioridad para los sucesivos gobiernos desde hace más de una década ha sido las inversiones en el corredor Mediterráneo, en el AVE a Galicia y en la Y vasca de alta velocidad.

JORGE ALONSO