

# Cosco Shipping Ports ultima su oferta para renovar la gestión de la terminal intermodal de Plaza



La compañía Cosco Shipping Ports Spain (CSP Spain) está preparando su propuesta para concurrir al nuevo concurso lanzado por Adif para la gestión de la terminal intermodal de Plaza Zaragoza. La filial del gigante chino Cosco está a la espera de la aprobación por parte de su sede central en Shanghai para optar a la licitación, cuyo plazo de presentación de ofertas finaliza el próximo 8 de junio, y, por tanto, mantenerse como gestor de la terminal. Esta es una instalación estratégica para la firma, ya que mantiene conexiones ferroviarias entre el puerto de Valencia y Plaza Zaragoza, entre otros servicios ferroviarios. El presupuesto del contrato asciende a 2,2 millones de euros (impuestos incluidos) y el plazo del mismo se sitúa en seis años, prorrogables hasta un máximo de 20 años en caso de realizar inversiones, a razón de un año por cada medio millón de euros de inversión adicional.

Por otra parte, fuentes del sector consultadas por esta publicación han llegado a tildar de «draconianas» las condiciones impuestas por el administrador de infraestructuras ferroviarias Adif para optar a la gestión de la terminal.

Concretamente, han mostrado también su descontento porque la inversión mínima estimada por Adif, que según los documentos de la licitación se estima en un millón de euros, «no está destinada a los conceptos básicos como la maquinaria del adjudicatario».

En este sentido, el administrador de infraestructuras ferroviarias señala como «actuaciones obligatorias» el reacondicionamiento de la grúa pórtico y la implantación de un sistema TOS (Terminal Operating System) para la gestión y control de los accesos ferroviarios y viales. Las mismas fuentes han manifestado que, en caso de que esta inversión mínima se dividiera al 50%, «puede resultar excesiva para un sistema operativo de gestión de la terminal, ya que se podría acercar la inversión al de una terminal marítima» y, en el caso de la grúa puente, «puede resultar insuficiente la inversión de medio millón de euros para la renovación de la misma.

Junto a ello, fuentes cercanas al mercado han señalado que Adif «pretende tener presencia en este sistema operativo» y han apuntado que quiere «controlar la terminal desde su sillón». El anexo 6 de la licitación, referente a las inversiones, señala que, entre las funcionalidades del TOS, se encuentra la interoperabilidad «con la plataforma SIMPLE y con el sistema de Adif e intercomunicación con sistemas externos (clientes)». Otras de las funcionalidades serán «el registro de información relativa a trenes y a utis, una plataforma gráfica mediante la cual se pueda visualizar el esquema de la terminal y la distribución y movimientos de contenedores en la playa en tiempo real, el registro de datos operativos de la grúa pórtico, el procesamiento de todas las variables que permitan evaluar el grado de eficiencia en la gestión operativa y optimizar el proceso de carga y descarga», según desgana el pliego de condiciones particulares.

Otro de los aspectos reprobados por actores del negocio ferroviario hacen referencia a las maniobras, que están contempladas en el nuevo pliego lanzado por Adif. En este sentido, han calificado esta actividad como «un negocio de riesgo porque el adjudicatario está obligado a contratar locomotoras de maniobras de los años 70 y al personal de maniobras». En cuanto al volumen, estas fuentes sostienen que los compromisos de tráfico recogidos «serán muy complicados de conseguir salvo que se inicien los servicios de autopista ferroviaria, que no están previstos antes de 2025». En este sentido, han indicado que la instalación que va a desarrollar Mediterranean Shipping Company (MSC) en Plaza «dificulta alcanzar estos compromisos, ya que se espera que su volumen

represente aproximadamente el 60% de lo que se mueve en la terminal actualmente».