

En funcionamiento la primera autopista ferroviaria entre Valencia y Madrid



Las compañías **Tramesa**, **Transitalia** y **Medway** celebran la puesta en marcha de la nueva autopista ferroviaria que conecta la plataforma intermodal del **Puerto de Valencia** con la **Terminal de Carga de Madrid-Abroñigal**, inaugurada por el ministro de Transportes, Oscar Puente. Está previsto que por esta autopista ferroviaria circule inicialmente un tren semanal compuesto por veinte vagones cargados con un total de cuarenta semirremolques y que transcurrido el verano se incremente el ritmo de salidas hasta alcanzar los cuatro trenes semanales.

Los trenes que operarán en esta primera autopista ferroviaria, que cuenta con el apoyo del **Ministerio de Transportes**, **Adif** y **Puertos del Estado** a través de **Valenciaport**, podrán tener una longitud de hasta 750 metros y estar compuestos por 29 vagones dobles capaces de transportar dos semirremolques cada uno, lo que significa que anualmente unos 15.000 semirremolques dejarán de viajar por carretera.



Colaboración a tres bandas

En este nuevo proyecto de autopista ferroviaria, **Tramesa**, empresa logística del Grupo Armando Álvarez, es la encargada de poner los vagones y para ello la compañía española ha invertido un total de diez millones de euros en la adquisición de 35 vagones del tipo T4000, además de tener previsto el alquiler de otros veinte.

Por su parte, la compañía logística italiana **Transitalia**, en colaboración con la naviera Grimaldi, transportará desde los puertos de Catania, Civitavecchia, Livorno, Palermo Salerno y Savona, los semirremolques con las mercancías. Estas plataformas del tipo P400 están diseñadas para que una vez a bordo de los vagones su altura no supere los cuatro metros y con ello no surjan problemas de gálibo a lo largo del recorrido. Además, el especial refuerzo de los chasis y de las suspensiones facilita que puedan ser manipuladas en las terminales mediante el sistema de izado con grúa pórtico.

Finalmente, la portuguesa **Medway** será el socio encargado de la tracción de los trenes que circularán por esta autopista ferroviaria, para lo cual la filial del Grupo MSC utilizará sus locomotoras eléctricas Euro 6000 del fabricante Stadler.

Un proyecto ambicioso

Como ha declarado **Juan Diego Pedreño**, presidente de la **Asociación de Empresas Ferroviarias**

Privadas, esta “autopista” tiene objetivos aún más ambiciosos puesto que ya se ha firmado un protocolo con **Infraestructuras de Portugal** y Tramesapara que en 2025 pueda llegar hasta la terminal portuguesa de Entroncamento.

Por su parte, desde el lado español esta primera autopista ferroviaria forma parte de la **Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030**, que entre otras cosas aspira a conseguir que el transporte de mercancías por ferrocarril pase de un 3 a un 10%, objetivo que parece difícil de conseguir en el medio plazo pero que contribuirá a reducir el tráfico por carretera y a conseguir los objetivos medioambientales que la **Comisión Europea** tiene marcados para el horizonte de 2030.

Para ello desde el Gobierno, como parte de la iniciativa **Mercancías 30**, apoyó en su momento la creación de una Oficina de Apoyo y Asesoramiento cuya finalidad es hacer posible una “ventanilla única” que facilite la implantación en nuestro país de las autopistas ferroviarias, al tiempo que sirva para coordinar la colaboración entre **Adif** y los operadores de las autopistas ferroviarias.

En este sentido en 2026 se prevé que pueda entrar en funcionamiento el itinerario **Algeciras-Sevilla-Madrid-Zaragoza**, una iniciativa que podría retirar de la carretera unos 360 camiones diarios teniendo en cuenta que al Puerto de Algeciras llegan anualmente unos 600.000 semirremolques procedentes de Marruecos. Esta autopista ferroviaria estará gestionada por el consorcio **Rail & Truck**, del que forman parte **EcoRail**, **Marcotran** y **Continental Rail**.

Por último, otras posibles autopistas ferroviarias que están sobre la mesa de trabajo son las que transcurren entre Huelva-Madrid-Zaragoza, Valencia-Badajoz-Lisboa, Madrid-Badajoz-Oporto o Algeciras-Zaragoza-Tarragona, itinerarios en los que **Adif** está trabajando en la adecuación de infraestructuras.

Por último, **TransItalia** también tiene sus propios planes con la autopista ferroviaria Valencia-Madrid, porque su intención es que los semirremolques que embarquen y desembarquen en el puerto de Livorno puedan dirigirse en ambas direcciones hasta Padua, una ciudad ubicada en el corazón industrial de Italia, lo que convertiría a esta autopista ferroviaria en un puente estratégico entre Portugal, España e Italia.

Los transportistas desconfían

Marcos Basante ha sido uno de los responsables sectoriales que han puesto voz a la histórica desconfianza que el transporte de mercancías por carretera tiene hacia el ferrocarril, al que siempre ha considerado un competidor demasiado favorecido por el Estado.

Para el presidente de **Astic** *“el tren nunca triunfará si no está apoyado por las empresas de transporte por carretera”*, un apoyo que el propio **Marcos Basante** se ha apresurado a declarar que no existe.

Por su parte, para **Carmelo González**, presidente de **Conetrans** y del **Comité Nacional**, *“el éxito del transporte multimodal pasa porque los transportistas por carretera puedan tener en su desarrollo un papel y una participación de igual a igual”*.

En opinión de **Juan Diego Pedreño**, *“los competidores de los transportistas por carretera son los propios transportistas y no el ferrocarril. El tren tiene que ser atractivo para los transportistas de mercancías y para serlo necesita ofrecer salidas frecuentes y precios competitivos”*. Para el

presidente de la asociación de operadores ferroviarios privados, *“el transporte intermodal permitirá que el acarreo de «última milla» de semirremolques y contenedores se pueda realizar con vehículos eléctricos al tratarse de itinerarios de corto recorrido”*.