



Los semirremolques de mercancías viajan desde el puerto de Valencia en un convoy que llega a Madrid con cinco veces menos emisiones

## Los camiones se suben al tren de la primera autovía ferroviaria de España

MIGUEL ÁNGEL MEDINA  
Valencia

El Puerto de Valencia es un tránsito de enormes cruceros que llevan turistas y barcos aún más grandes que mueven contenedores. En uno de sus rincones se ve una novedad sorprendente: una enorme grúa capaz de elevar camiones y subirlos directamente a trenes. Es el punto de partida de la primera autovía ferroviaria de España: los semirremolques procedentes de Italia bajan del buque, los colocan en fila y, gracias a los potentes brazos mecánicos de la máquina, se montan en un convoy con va-

gones especiales —para no superar la altura— que los llevará hasta Madrid. El gestor estatal Adif calcula que este medio de transporte genera cinco veces menos emisiones que la carretera. Mientras, el Ministerio de Transportes apostó hace dos años por este modelo en lugar de poner más peajes a los coches, por lo que está invirtiendo en adaptar otras rutas —como de Algeciras a Zaragoza— para elevar la cuota ferroviaria de mercancías del exiguó 4% actual a un 10% en 2030.

Adif define la autovía ferroviaria como "un servicio de transporte de mercancías que carga

tráileres de carretera o semirremolques, utilizando vagones especializados. El servicio se presta en corredores terrestres que unen puertos o nodos logísticos, donde se concentran grandes volúmenes de mercancía rodada". La iniciativa "ofrece una solución logística competitiva y colaborativa con importantes ahorros, tanto en coste externos como en emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI): las emisiones de la carretera respecto al ferrocarril son 4,7 veces superiores". Es un sistema nuevo en España, que lleva funcionando tan solo unos meses.

La ruta evitará cada año la emisión de 16.000 toneladas de CO<sub>2</sub>.

Transportes ya proyecta 20 trayectos más, entre ellos Algeciras-Zaragoza

"Hasta ahora, los trenes de mercancías cargaban contenedores marítimos, que tienen una distribución específica y más lenta. Con la autopista ferroviaria, los camiones llegan de Italia a Madrid en barco y en tren sin pisar la carretera ni usar gasolina", explica desde el puerto Carlos Pereda, subdirector de Tramesa, la empresa que ha puesto en marcha este primer trayecto, que ha requerido cuatro años de preparación y mucha colaboración de las Administraciones. "Con este sistema, se apuesta por la intermodalidad y se ahorra en gasolina, en sueldos de conductores —hay un problema de falta de estos profesionales—, y sobre todo es más ecológico", continúa.

Según los cálculos de Adif, la ruta llevará a unos 10.000 camiones al año, en cuatro trayectos de ida y vuelta semanales, con lo que el ahorro de emisiones llegará a las 16.000 toneladas de CO<sub>2</sub>. Más adelante esperan que sean muchos más. Es un sistema similar al que funciona desde hace años en otros países de Europa, pero en España no se había puesto en marcha

parte delantera del camión) coge los semirremolques (la parte trasera) recién descargados del buque, y los va colocando en fila, en paralelo a la vía del tren. La grúa, una enorme máquina verde, se coloca al inicio de las vías. Arranca sus motores una hora antes de que llegue el tren de mercancías. Abajo, dos operarios esperan pacientes, preparados para acompañar al monstruo de metal en su labor. El convoy, previsto para las 12.30, llega finalmente una hora más tarde. La locomotora se desengancha al entrar en el puerto y desde ahí la sustituye una máquina de maniobras. Se acerca hasta el principio de la vía, donde la grúa aguarda, deja los vagones en el punto exacto, se desengancha y se va.

### Grúa específica

Entonces comienza la parte más espectacular. La gigantesca grúa verde acerca sus cuatro brazos de metal al primer camión cargado sobre el tren, lo engancha y lo eleva muchos metros. El operario explica: "Esta grúa se ha construido específicamente para este servicio, y hemos tenido que aprender a utilizarla. Es distinta de las de contenedores. Los cuatro brazos de la grúa enganchan el camión por cuatro puntos. Lo sacan y lo dejan en el suelo. Nosotros solo tenemos que revisar que está todo bien y confirmar la operación. Aunque también se puede dirigir en automático". El camión queda dispuesto para llevarlo hasta el barco con destino Italia.

No vale cualquier vehículo. Se trata de semirremolques modelo P400, que tienen tanto matrícula para ir por carretera como un identificador para montarse en barco, ideales para la intermodalidad. Además, cuentan con cuatro refuerzos junto a las ruedas para que la grúa los pueda coger sin peligro. Los camiones que no tienen este refuerzo se puede montar, pero necesitan hacerlo encima de una especie de enorme cesta que se coloca bajo sus ruedas y viaja con ellas. Otros vehículos son más altos y no podrían viajar así, ya que chocarían con los túneles.

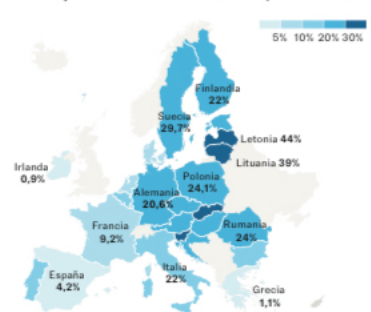
Después, toca la siguiente operación: coger uno de los camiones de la fila —que irán a Madrid— y colocarlo en el vagón. La grúa acomete el movimiento, y cuando está arriba, gira completamente el camión para que mire hacia el lado contrario. "Cada vagón tiene una composición de doble y triple, llevar dos camiones, aunque cada uno debe mirar hacia un lado, por eso la grúa los gira", comenta Pereda. También ocurre al sacarlos, pues en la fila deben quedar todos colocados de la misma forma. Es la grúa la que se mueve de un vagón a otro, a través de unos ralles. Los vagones han sido uno de los handicaps para poner en marcha este servicio. "Hemos tenido que construir vagones específicos para el ibérico —más ancho que el europeo— y con un galibio mínimo, porque al subir

Una grúa del puerto de Valencia carga un camión en un tren que irá a Madrid. MONICA TORRES

por el ancho ibérico de las vías españolas, distinto del resto de países. Vicente Herrero es director de Medwa, la marca que hace la tracción del trayecto. "Las locomotoras son modelo Euro 6000 totalmente eléctricas, de última generación y muy potentes. En cada trayecto llevan 19 vagones dobles, es decir, hasta 38 camiones, y unos 700 metros de largo". Los camiones son de Transitalia, una empresa italiana de transporte que mueve todo tipo de mercancías y busca "un sistema interconectado que combina carretera, mar y ferrocarril, para reducir la huella ambiental". Apuestan por el sistema cuando todavía no reduce el precio de la ruta por la carretera: "Cuando podamos llevar los vehículos en tren de Valencia a Portugal será mucho más competitivo", dice Pereda. Cuando lleguen los camiones a Valencia, se descargan en el puerto. Una sola cabeza tractora (la

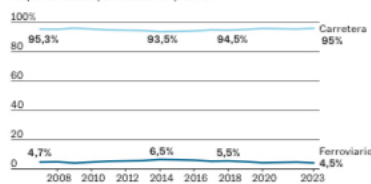
### Transporte de mercancías por tren

Porcentaje sobre el total de toneladas transportadas en 2023



### Transporte terrestre de mercancías en España

Reporte modal (toneladas-km). En %



Fuente: Eurostat, Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible



El tren de Tramesa llega al Puerto de Valencia. M. I.

encima el semirremolque la altura aumenta mucho", dice Pereda. Eso se comprueba al ver cómo los camiones suben en la grúa y luego encajan en el vagón. "Las ruedas del tráiler se quedan a solo 27 centímetros de la vía, así se permite que la altura del vagón más el camión no supere los cuatro metros y pueda pasar por los túneles", continúa.

Itaki Barrón de Angoitia, director técnico de la Alianza Europea de los Corredores Ferroviarios —una entidad que pide impulsar el transporte en tren—, apunta: "Los vagones que se están usando tienen la altura rebajada, por-

"Se ahorra en gasolina y sueldos, y es más ecológico", explica la empresa

La cuota nacional de mercancías está en un 4% frente al 16% de la media europea

que si no, no podrían pasar por los túneles. Además, hay que hacer obras en los túneles de otras vías para que se puedan incorporar más trayectos a este modelo y construir apartaderos más largos para que los trenes puedan llegar a los 750 metros".

De hecho, Adif tiene en marcha un plan en el que va a invertir 500 millones para adecuar el galibio de la ruta Algeciras-Madrid-Zaragoza (donde actuará sobre 43 túneles, 131 pasos superiores y ocho puentes metálicos) y redacta proyectos para hacer lo propio tanto en la ruta Huelva-Córdoba-Madrid como en Valencia-Badajoz-Entrenamiento (Portugal). En total, trabaja en 20 nuevos itinerarios. Otros 500 millones se están invirtiendo en adaptar las instalaciones logísticas.

"Cuando se pongan en marcha más rutas queremos participar. Poder llevar los camiones de Valencia a Portugal ahorrará muchísimos costes", apunta Pereda. En el sector hay otras compañías, como Renfe Mercancías y varios operadores privados. Mientras, la ruta Barcelona-Francia funciona desde 2018, pero con ancho europeo, trenes mixtos (con camiones y contenedores) y para el tráfico internacional. Con estas inversiones, el Ministerio de Transportes espera "potenciar el transporte ferroviario de mercancías como eje vertebrador de las cadenas logísticas multimodales", incluyendo "objetivos de descarbonización y sostenibilidad del transporte", así como "reducir las externalidades negativas asociadas al transporte (contaminación, accidentes, ruido, congestión, etcétera)".

La idea es darle la vuelta a los datos actuales: si desde 2007 la cuota de mercancías que se mueven en tren está disminuyendo del 4,7% al 4,2%, números muy alejados de la media europea del 16,9% (Eurostat, 2023), se pretenda que crezca hasta el 10% en 2030. "El riesgo es que cuando se acaben las obras el camión no quiera montarse en el tren porque no le salga rentable o tarde demasiado tiempo", dice Barrón de Angoitia. Pereda responde: "Con los contenedores se asume que pueden tardar varios días en llegar, pero con los camiones se espera una mediatez. Por eso el reto es llevar el ferrocarril a los tiempos de la carretera y hacer que sea siempre fiable".

Generalmente, los trenes de mercancías circulan de noche por los corredores de viajeros —cuando se cruzan, el de mercancías debe esperar— y el trayecto entre Madrid y Valencia se recorre por ahora en unas siete horas. "Cuanto más camiones seamos capaces de montar en tren, más fácil llegaremos al objetivo del 10%", dice, confiado, Pereda. Al llegar a A Broñal, en la capital, dos grúas bajan los camiones del tren y los colocan en fila. Allí esperan los conductores de camiones, capaces de manejar la cabeza tractora, se engancha a su semirremolque y arranca su ruta.