



ALERTA de MERCADO

“ La autopista ferroviaria entre Valencia y Madrid iniciará operaciones en junio con una conexión diaria ”

La autopista ferroviaria entre Valencia y Madrid, que comenzará a funcionar en junio, no solo mejorará la eficiencia en el traslado de mercancías entre dos de las principales ciudades de España, sino que también actuará como un puente estratégico hacia Europa, permitiendo conectar Madrid con Italia.

Además, y si bien Valencia ya dispone de una conexión ferroviaria con Portugal, con un servicio directo a Lisboa y Leixoes, dicha autopista ferroviaria planea expandirse a Portugal. Con esto, se espera que la misma esté operativa un año después del lanzamiento inicial, culminando un proyecto de más de cuatro años para fortalecer la red logística ibérica.

Indudablemente, este hito refuerza el papel fundamental que juega la Comunidad Valenciana en el posicionamiento de España como hub logístico del Sur y del puerto de Valencia como referencia logística en el arco mediterráneo.

Análisis de la Fundación Valenciaport

El proyecto de la Autopista Ferroviaria **Puerto Valencia-Madrid** ha experimentado un **avance significativo** desde su concepción en 2021, cuando se firmó el protocolo de colaboración entre el **Administrador de Infraestructuras Ferroviarias** (ADIF), la **Autoridad Portuaria de Valencia** (APV) y **Tramesa**. En la actualidad, el proyecto se encuentra en su **fase final de implementación**, con previsiones de iniciar operaciones en **junio de 2024** con **una conexión diaria**.

Sin lugar a duda, esta iniciativa está perfectamente alineada con la **Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente** de la **Comisión Europea**, que establece directrices a nivel europeo para transformar el sistema de transporte hacia uno más ecológico y digital en los próximos años. En particular, la Estrategia plantea el desafío de aumentar el transporte de mercancías por ferrocarril en un 50% para 2030, con miras a duplicarlo para 2050. Este enfoque representa uno de los pilares fundamentales para reducir las emisiones asociadas al transporte en un 90% para 2050, según lo estipulado en el Pacto Verde Europeo (European Green Deal).

De manera similar, a nivel **nacional**, el fomento de la multimodalidad e interoperabilidad mediante el lanzamiento de nuevos servicios de alto valor añadido para el sector del transporte y la logística, como son las Autopistas Ferroviarias, es una de las prioridades de la iniciativa **Mercancías 30** establecida en el Eje 6 (Cadenas Logísticas Intermodales e Inteligentes) de la **Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible** (MITRAMS), con el objetivo de elevar la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías hasta el 10% y, por tanto, reducir las externalidades negativas asociadas al transporte de mercancías.

Asimismo, dentro de la iniciativa Mercancías 30, se ha creado una **Oficina de Apoyo y Asesoramiento para la implementación de servicios de Autopistas Ferroviarias** para facilitar apoyo a las empresas del sector que estén interesadas en la puesta en marcha de estos servicios de transporte. Es importante destacar que las Autopistas Ferroviarias constituyen una **iniciativa conjunta** que involucra la sinergia de diferentes modos de transporte. En este sentido, reúnen a una **amplia gama de participantes** en el ámbito ferroviario, como cargadores, operadores logísticos, empresas de transporte por carretera, propietarios de vagones, empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras, autoridades portuarias y terminales, entre otros.

Focalizando en las iniciativas impulsadas por el sector portuario, el **Marco Estratégico del Sistema Portuario de Interés General** y la **asignación de fondos** a través de programas como el **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia** (PRTR), **Fondos FEDER** y **Conectar Europa** (CEF), tienen como meta duplicar la cuota ferroviaria nacional de mercancías, que actualmente se sitúa en un 5%. **Los puertos españoles desempeñan un papel crucial en la generación de carga para el transporte ferroviario**: en 2022 se movieron 24 millones de toneladas de mercancías por ferrocarril en España (295 trenes diarios), operadas por 10 empresas ferroviarias, de las cuales más del 50% tuvo como origen o destino los puertos.

Todas las acciones propuestas a diferentes niveles, tanto a nivel de la Unión Europea, nacional y en el ámbito portuario, convergen en un objetivo común: **promover el transporte ferroviario de mercancías** para lograr una **movilidad** más **sostenible y eficiente, contribuyendo** directamente a la **consecución** de los **Objetivos de Desarrollo Sostenible** (ODS) de la **Agenda 2030** de las **Naciones Unidas**. En particular, las acciones dirigidas a promover el transporte ferroviario de mercancías están alineadas con el **ODS 8**, que busca promover un crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible. Además, también contribuyen al **ODS 9**, que tiene como una de sus metas el desarrollo de infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad.

En este punto, resulta importante recordar que, el servicio que ofrecen las Autopistas Ferroviarias consiste en el **transporte de mercancía a través de la red ferroviaria existente** (en el caso de España la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG)), facilitando el **traslado de camiones de carretera**, ya sea mediante un sistema **acompañado**, en el que el conductor viaja junto a su vehículo en un vagón acondicionado para tal propósito, o mediante un sistema **no acompañado**, en el que los semirremolques son transportados sin la presencia del conductor del camión en el tren.

La puesta en marcha de los servicios de Autopista Ferroviaria conlleva una serie de **ventajas** significativas, entre las que se destacan:

- ✓ **Reducción de costes:** Permiten un ahorro considerable en costes operativos en medias-largas distancias al optimizar la logística y reducir el consumo de combustible.

- ✓ **Impacto ambiental reducido:** Ayudan a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos, ya que los costes externos de la carretera son 7 veces los del ferrocarril eléctrico y los niveles de emisiones de la carretera 4,7 veces superiores al ferrocarril. Esta reducción en el impacto ambiental es fundamental para abordar el cambio climático y promover la sostenibilidad.
- ✓ **Mejora de la seguridad vial:** Reducen el número de camiones en las carreteras disminuyendo el riesgo de accidentes de tráfico y mejorando la seguridad vial para todos los usuarios de la carretera.
- ✓ **Solución a la escasez de conductores y cabezas tractoras:** las autopistas ferroviarias ofrecen una solución que optimiza la gestión de la mano de obra y garantiza una operación eficiente y sin contratiempos.

Sin embargo, las Autopistas Ferroviarias también se enfrenta a **desafíos** importantes que merecen ser atendidos para garantizar su éxito a largo plazo, tales como:

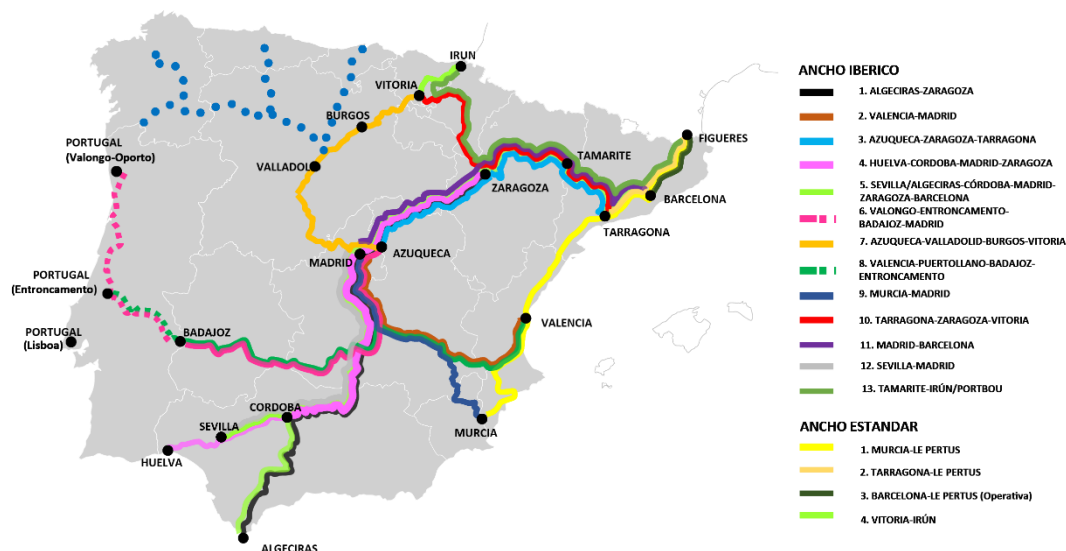
- ✓ **Adaptación de la infraestructura ferroviaria:** Adaptar los gálibos para permitir la circulación de los trenes y la operativa en las terminales ferroportuarias.
- ✓ **Fiabilidad en los tiempos de transporte:** Mantener altos estándares de puntualidad y fiabilidad en la entrega de mercancías es crucial para satisfacer las necesidades de los clientes y garantizar la competitividad del servicio.
- ✓ **Optimización de la frecuencia y servicios:** Asegurar una oferta frecuente y adecuada de servicios en las autopistas ferroviarias es necesario para satisfacer la demanda de transporte de mercancías de manera eficiente y oportuna.
- ✓ **Competitividad en costes:** Mantener costes competitivos en comparación con otras opciones de transporte para asegurar la viabilidad económica a largo plazo. Optimizar los costes operativos y logísticos es fundamental para mantener la atracción de las autopistas ferroviarias como una opción rentable y eficiente.
- ✓ **Explotación de terminales y gestión de movimientos de carga:** Disponer de espacios y servicios adecuados para garantizar las condiciones adecuadas para los semirremolques y operativa de los trenes.
- ✓ **Agilidad en los trámites:** Agilizar los procesos administrativos y burocráticos relacionados con el transporte de mercancías en las autopistas ferroviarias para reducir los tiempos de espera y mejorar la eficiencia del servicio.

El **concepto** de **Autopista Ferroviaria** se encuentra ampliamente **extendido** por **Europa**, con un total de **23 servicios**, con **distancia** entre **origen** y **destino** que oscilan **entre** los **91** y **1.457 km**. Con ejemplos como Salzburgo hasta Trieste, Turín a Lyon e incluso cruzando Suiza de Norte a Sur. En estos trayectos, se transportan camiones completos o sólo semirremolques, gestionados por operadores como VIL (del grupo SNCF), Rail Cargo y CargoBeamer, entre otros.

En **España**, tal y como se muestra en la Figura 1, varias propuestas de posibles servicios de Autopistas Ferroviarias han sido realizadas por operadores. **ADIF**, a través de la Oficina de Apoyo para Autopistas Ferroviarias, está **analizando la viabilidad** de las **diferentes rutas ferroviarias** propuestas, en base a la demanda de mercancía a

transportar, el ahorro ambiental, el material rodante a utilizar, los planes de negocio, las inversiones en infraestructura y otras variables.

Figura 1. Proyectos de servicios de Autopistas Ferroviarias propuestos por operadores (actualización fecha 15/06/2023)



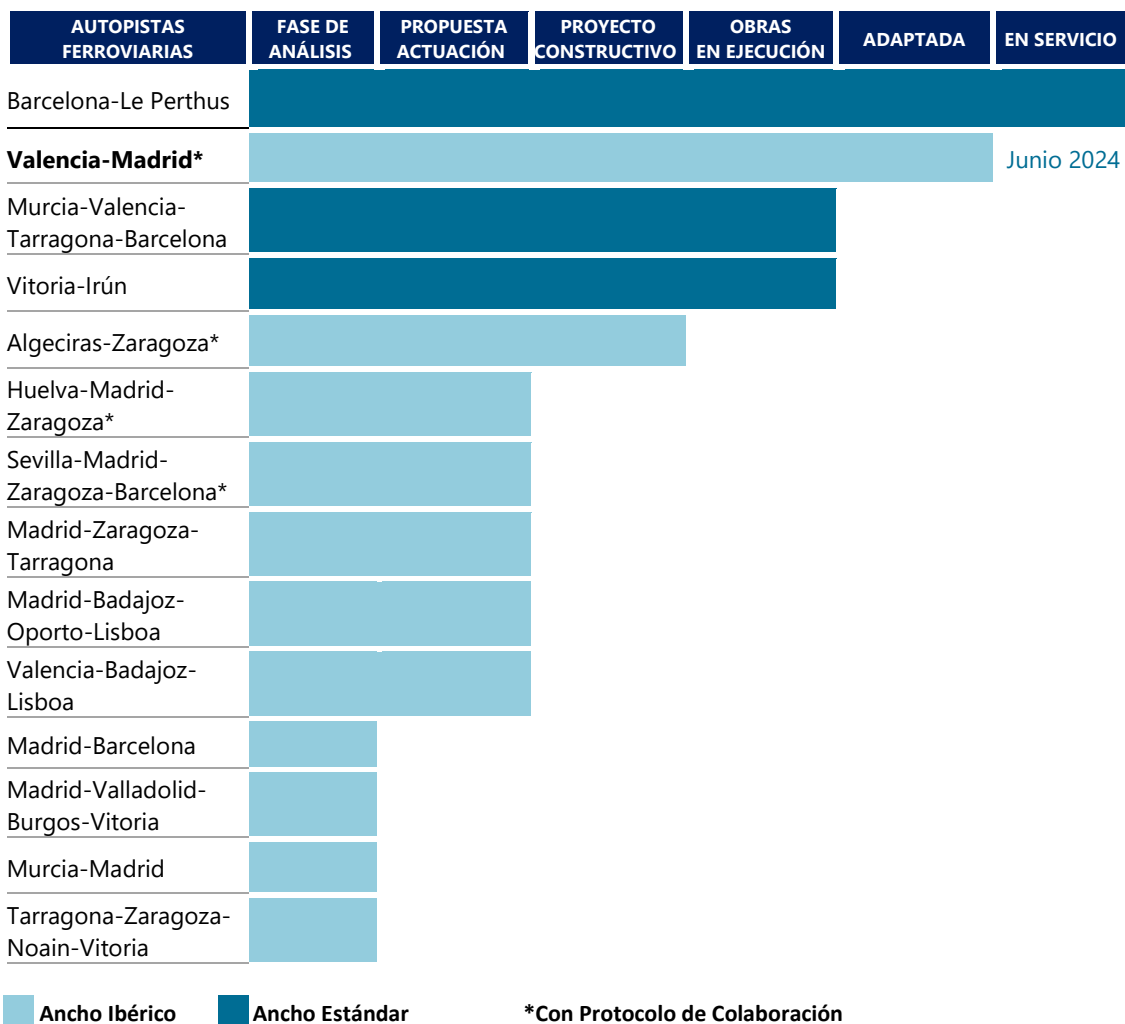
Fuente: ADIF

En esta línea, la **adaptación** de la **infraestructura ferroviaria** para los servicios considerados viables hasta ahora por parte de ADIF se encuentra en distintas etapas de madurez (Figura 2).

Como se observa, la primera y única Autopista Ferroviaria operativa hasta la fecha se puso en marcha en 2019, conectando **Barcelona Can Tunis con Betemburgo** (Luxemburgo) en ancho estándar. Sin embargo, este servicio dejó de estar operativo en marzo de 2020 debido a la disminución de la demanda, el cierre de las plantas de automóviles y el impacto de la pandemia. No obstante, en abril de 2022 se reanudó con una frecuencia de seis viajes de ida y vuelta por semana.

Desde la figura también se deduce el hito que aborda esta Alerta de Mercado, y es que, en **junio de 2024**, se espera que la Autopista Ferroviaria **Puerto Valencia-Madrid Abroñigal** entre en funcionamiento.

| Figura 2. Avance de los diferentes proyectos de Servicios de Autopistas Ferroviarias propuestos



Fuente: Elaboración propia en base a la información proporcionada por ADIF

Atendiendo a los **proyectos** más **avanzados** en desarrollo, destaca la Autopista Ferroviaria **Algeciras-Zaragoza**, cuya finalización está prevista para el año **2025**. Este proyecto se considera fundamental para impulsar la intermodalidad en la Península Ibérica y facilitar el tráfico entre Europa y Marruecos.

En cuanto a la **casuística** del itinerario, tanto los vagones como la tracción se realizará por parte de Rail & Truck con una frecuencia de **6 trenes diarios** (tres por sentido) que transportarán camiones con **origen/destino** en **Marruecos**. Además, se sumarán **2 trenes diarios** (uno por sentido) **desde Huelva a Zaragoza**, con camiones con **origen/destino** en **Canarias** y en la **zona de Huelva**.

También se prevén **4 trenes diarios** (dos por sentido) entre **Sevilla y Zaragoza**, transportando **camiones** con **origen/destino** en el Puerto de **Sevilla** y en **Andalucía**. Recientemente, ADIF ha puesto en marcha el plan de inversión para este proyecto, **licitando obras** de adecuación del gálibo ferroviario. Además, se contempla la

modernización de la señalización, la ampliación de las vías de estacionamiento hasta los 750 metros y la mejora de la infraestructura en puntos estratégicos.

Asimismo, destaca que los servicios de la Autopista Ferroviaria Algeciras-Zaragoza tendrán continuidad desde **Zaragoza hasta Tarragona**, pasando por Lleida. Para ello, ADIF se encuentra en el momento trabajando en la **licitación** de los **proyectos constructivos** de dicha Autopista, la cual se espera que esté adjudicada, previsiblemente, antes del verano para que las obras puedan tener su inicio en el cuarto trimestre del año. Se **adaptarán** los **gálibos de túneles** y **paso** superiores a los tráficos que generarán estos servicios en este tramo de ancho ibérico.

Otra iniciativa que se encuentra en una **etapa** más **inicial** es la Autopista Ferroviaria operada por Renfe Mercancías que conectará la **Puerto Huelva** con **Madrid, Zaragoza y Francia**, y que se estima que inicie en el **primer trimestre de 2025**.

Del mismo modo, el **Puerto de Sevilla** establecerá una **conexión directa** con **Madrid (y Zaragoza)**, la cual no formará parte de la ruta Algeciras-Zaragoza, pero la complementará. Inicialmente, Sevilla estará vinculada con la terminal de Abroñigal en Madrid y, posteriormente, con la terminal de Vicálvaro una vez finalizada la construcción. Según el plan inicial, se espera lanzar **un tren diario en 2025**, con la posibilidad de aumentar el tráfico a **dos** en **2026**.

Datos sobre Autopista Ferroviaria Puerto Valencia-Madrid Abroñigal

El caso de la **Autopista Ferroviaria Puerto Valencia-Madrid Abroñigal**, la primera existente con **origen-destino** un **puerto español**, destaca como un ejemplo de **avance** y **éxito**. Atendiendo a su implementación, la misma logrará la creación de un corredor libre de carbono entre el Puerto de Valencia y Madrid.

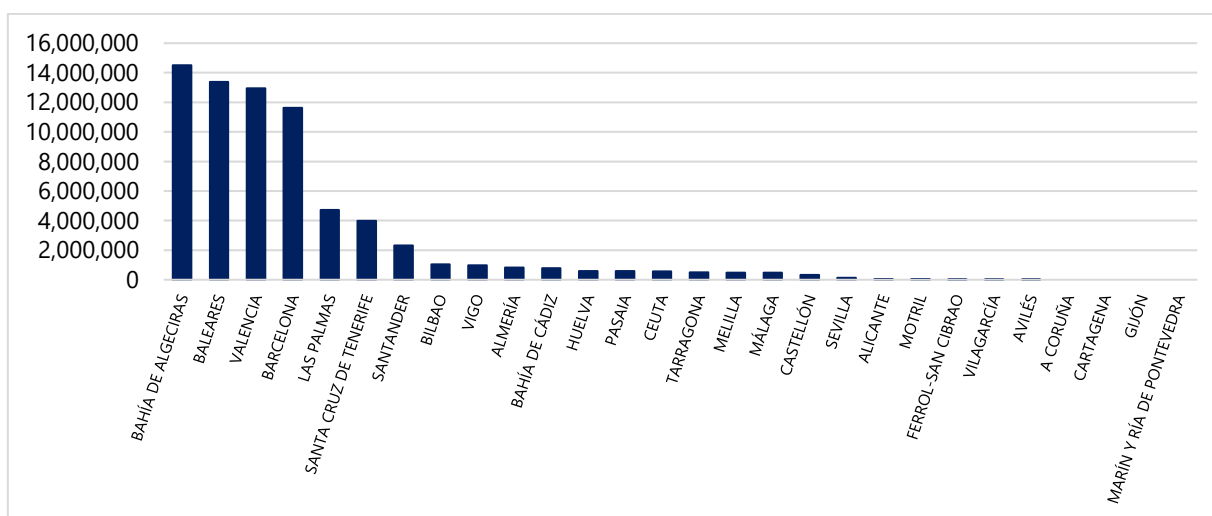
Este corredor, impulsado por **TRAMESA** (empresa española propietaria de los vagones) y **TRANSITALIA** (empresa italiana propietaria de los semirremolques), y traccionado por **MEDWAY** (empresa ferroviaria del grupo MSC), se plantea como una alternativa para el tráfico de semirremolques entre España e Italia en modalidad **no acompañado**. En cuanto a las características del servicio, tras la finalización de las obras en mayo de este año, se prevé iniciar operaciones con una salida diaria a partir de junio de 2024, transportando hasta **40 semirremolques en 20 vagones**. De esto modo, la iniciativa tiene el potencial de **trasladar** unos **10.000 camiones anuales de la carretera al ferrocarril**, facilitando su distribución marítima desde-hacia Italia.

Es innegable que un factor de suma importancia que ha favorecido la concreción y ejecución del proyecto en cuestión es su **viabilidad técnica y operativa**. Y es que, las Autopistas Ferroviarias demandan cumplir una serie de **requisitos** en cuanto a **infraestructura, terminales de carga y material rodante ferroviario**, entre otros aspectos, las cuales se cumplen adecuadamente para la puesta en marcha del servicio Valencia-Madrid. En esta línea, **TRANSITALIA, TRAMESA** y la **Autoridad Portuaria de Valencia** han efectuado inversiones considerables para llevar a cabo dicho proyecto.

Por su parte, TRANSITALIA ha adquirido **semirremolques tipo P400**, mientras que TRAMESA ha invertido tanto en **vagones ferroviarios** como en una **grúa-pórtico** que operará en la **Terminal del Dique del Este del Puerto de Valencia**. Esta terminal, cuya explotación TRAMESA asegura por **15 años**, contará con el equipamiento necesario para el manejo eficiente de los semirremolques, que podrán ser acoplados o desacoplados de los trenes con facilidad. Además, destaca el papel de la **Autoridad Portuaria de Valencia** por su **contribución con la remodelación de las áreas necesarias** para soportar la operativa de la nueva infraestructura ferroviaria, con una **inversión** en la **adecuación de espacios** y la **mejora** de las **instalaciones** para facilitar la carga y descarga de los semirremolques.

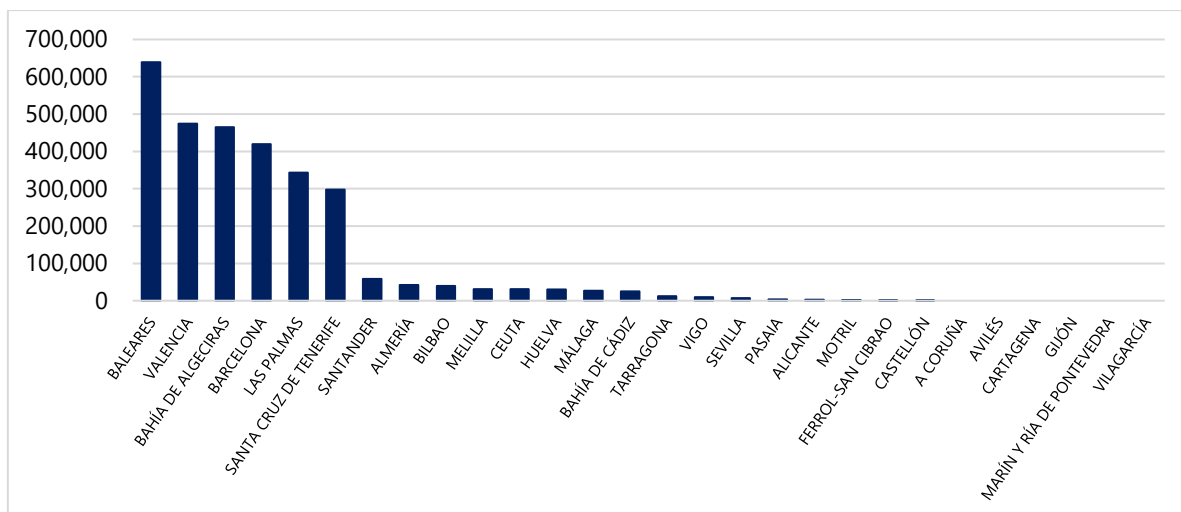
Además de la viabilidad técnica y operativa de la Autopista Ferroviaria Puerto Valencia-Madrid, es fundamental resaltar el **papel** de **Valenciaport** con respecto al **tráfico ro-ro**, lo que sin duda **impulsa** la consideración de **iniciativas** como esta. Como se puede apreciar en el Gráfico 1 y Gráfico 2, Valenciaport figura como una de las principales Autoridades Portuarias del Sistema Portuario Español, con una cuota de tráfico ro-ro superior a la media nacional.

| Gráfico 1. Ranking tráfico ro-ro para los puertos españoles, toneladas, 2022



Fuente: Elaboración propia en base a los datos publicados por Puertos del Estado

| Gráfico 2. Ranking tráfico ro-ro para los puertos españoles, Unidades de Transporte Intermodal (UTI), 2022



Fuente: Elaboración propia en base a los datos publicados por Puertos del Estado

Entrando en el detalle del tipo de unidades utilizadas para transporte rodado, la Tabla 1 detalla la desagregación para Valenciaport, destacando las utilizadas para **transporte no acompañado**, el cual es susceptible de continuar su recorrido por ferrocarril mediante el servicio de Autopista Ferroviaria.

| Tabla 1. Unidades de transporte intermodal (UTI) de ro-ro gestionadas por Valenciaport, 2022

	CABOTAJE			EXTERIOR		
	EMBARCADAS	DESEMBARCADAS	TOTAL	EMBARCADAS	DESEMBARCADAS	TOTAL
Camión articulado	41.177	41.785	82.962	197	208	405
Camión rígido	17.705	16.804	34.509	144	27	171
Tren de carretera	2.530	2.452	4.982	14	51	65
No acompañado						
Remolques	5.389	6.573	11.962	80.882	80.169	161.051
Semirremolques o plataformas	87.400	88.278	175.678	124	112	236
Resto						
Cabeza tractora	110	843	953	0	0	0
Furgón	182	809	991	0	0	0
TOTAL	154.493	157.545	312.038	81.366	80.569	161.935

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Valenciaport

Dentro del **hinterland de Valenciaport**, **Madrid** es uno de los **orígenes** y **destinos** de las mercancías **más relevante** (un **80% sobre el total**, según fuentes de Valenciaport), estando claramente dominado por el transporte por carretera desde o hacia el puerto de Valencia. En cuanto a los **países de origen** y **destino** del **tráfico ro-ro no acompañado** (Tabla 2), los **puertos italianos** conectados con Valenciaport por servicios de **autopista del mar** lideran el ranking.

| Tabla 2. Ranking de países por tráfico ro-ro exterior (no acompañado), gestionado por Valenciaport, 2022

DESEMBARQUE	UTIS - % sobre el total		EMBARQUE	UTIS - % sobre el total	
Italia	76.49	99,92%	Italia	70.481	99,99%
Túnez	51	0,06%	Turquía	4	0,005%
Bélgica	9	0,01%			

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Valenciaport

Finalmente, cabe mencionar que dado el potencial de Valenciaport para la atracción de carga y el interés de TRANSITALIA y TRAMESA por la puesta en marcha de nuevos servicios de Autopista Ferroviaria, está prevista una **futura expansión** hacia **Portugal**, lo que significaría conectar el Atlántico con el Mediterráneo y consolidar un servicio multimodal robusto.

Aunque estos planes de extensión se estiman para un año después del inicio de las operaciones entre Valencia y Madrid, se reconoce que proyectos de esta magnitud requieren tiempo y dedicación, evidenciado por los más de cuatro años de esfuerzo dedicados a la autopista ferroviaria con Madrid. Aunque entre Valencia y Madrid está resuelto todo el problema de gálibo, en **el servicio con Portugal** queda pendiente el tramo entre **Manzanares y Badajoz** que presenta **desafíos significativos**, con dos túneles y quince pasos superiores que requieren obras para adaptarse al proyecto. Esta cautela subraya la complejidad de la expansión, asegurando que los trabajos necesarios se planifiquen con precisión para integrar adecuadamente las redes ferroviarias y alcanzar los objetivos de interconexión.

Indudablemente, esta posición destacada refuerza la **relevancia** de **Valenciaport** en el **contexto nacional** y su **capacidad** para fomentar **iniciativas multimodales**. Esto se refleja en su objetivo de seguir aumentando la cuota de tráfico, priorizando el uso del tren, el desarrollo de líneas de largo recorrido, la expansión de puntos de carga y el respaldo a las conexiones ferroviarias. Además, las recientes iniciativas para dotar a las terminales del Puerto de Valencia **con ancho europeo y electrificación, así como la digitalización de las comunicaciones en la gestión y circulación ferroviaria** es una clara evidencia del enfoque proactivo hacia la mejora de las infraestructuras y la promoción del transporte ferroviario para la consecución de los objetivos de descarbonización y sostenibilidad del transporte.

A modo de conclusión, cabe resaltar que las Autopistas Ferroviarias en España están en una **fase crucial**, recibiendo un importante **apoyo** a nivel **nacional**. Y es que, las mismas ofrecen **ventajas** significativas en **competitividad** para los operadores de transporte por carretera al combinar sostenibilidad económica y ambiental, seguridad, fiabilidad, frecuencia, comodidad con las Autopistas del Mar, aspectos cada vez más demandados. Además, se reconocen sus **ventajas** en el ámbito **marítimo-portuario**,

especialmente para **aliviar cuellos de botella en momentos de escasez de conductores y cabezas tractoras**. Este impulso se da en un contexto de dificultad para atraer conductores de camión, motivando la búsqueda de nuevas vías colaborativas y la necesidad de ofrecer alternativas a la carretera en momentos de escasez de conductores.

Sin embargo, existen **desafíos** importantes que deben ser **atendidos** para garantizar el **éxito** a **largo plazo** de las Autopistas Ferroviarias, como la necesidad de que el **ferrocarril sea competitivo en costes** para las empresas, evitando desventajas en un mercado globalizado.

Indudablemente, el **compromiso** y apoyo de **ADIF y las Autoridades Portuarias** a las empresas interesadas en la puesta en marcha de servicios de Autopistas Ferroviarias en España es total, evidenciando un **enfoque integral y coordinado** hacia la mejora del transporte de mercancías en el país. En este sentido, proyectos como la Autopista Ferroviaria Puerto Valencia-Madrid representan un paso más para el fomento del transporte ferroviario de mercancías como eje vertebrador de las cadenas logísticas multimodales para la consecución de los objetivos de descarbonización y sostenibilidad del transporte