



Trenes que alimentan ciudades

» José Antonio Sebastián

Comisionado del Gobierno para el Corredor Atlántico

Resumen: En este artículo se analiza las iniciativas y proyectos en marcha para impulsar en España un fuerte desarrollo de la intermodalidad, para avanzar hacia una logística más sostenible. La presión climática, la volatilidad de los precios energéticos, la congestión vial o la escasez de conductores son factores que tensan las cadenas de suministros y que denotan que cada vez es más necesario el uso del ferrocarril para el transporte de mercancías de nuestro país en general y, en el ámbito agroalimentario, en particular, por la propia naturaleza de estos productos.

Asimismo, se destaca que la intermodalidad cobra un protagonismo esencial en los flujos logísticos de la red de Mercas, en los que integrar el ferrocarril permite reducir emisiones, optimizar recursos y ofrecer combinaciones complementarias que colaboren con el transporte por carreteras.

Para ello, se valora el gran potencial que tienen las autopistas ferroviarias para los productos de la red de Mercas, con servicios en los que el tráiler o semirremolque de un camión se sube literalmente al tren, utilizando vagones especializados, para ser movido por ferrocarril.

Palabras clave: Logística. Intermodalidad. Mercasa. Red de Mercas. Autopistas Ferroviarias. Corredor Atlántico. Adif.

La logística es el eslabón invisible que sostiene la vitalidad económica y social de un país. Cada madrugada, miles de toneladas de alimentos atraviesan nuestro territorio para abastecer mercados, supermercados y hogares. Que ese sistema funcione no es casualidad: depende de infraestructuras robustas, de cadenas de suministro eficientes y, cada vez más, de un compromiso compartido con la sostenibilidad.

En este contexto, el Corredor Atlántico se erige como una palanca de cambio clave para acompañar eficiencia logística y transición ecológica, porque trabajamos en el desarrollo de las infraestructuras de 13 Comunidades Autónomas y un total de 40 provincias. Estamos adaptando, creando y mejorando infraestructuras ferroviarias, terminales que serán referentes en Europa, conexiones a puertos y aeropuertos, y trabajando de la mano de las empresas del sector en el desarrollo de una verdadera multimodalidad en España. El objetivo está alineado al marcado por la Comisión Europea para crear una única red multimodal de transportes, que aporte cohesión territorial, social y económica a los Estados miembro.

Avanzar hacia una logística más sostenible y eficiente ya no es una opción, es una necesidad. La presión climática, la volatilidad de los precios energéticos, la congestión viaria o la escasez de conductores son factores que tensan nuestras cadenas de suministros y que denotan que cada vez es más necesario el uso del ferrocarril para el transporte de mercancías de nuestro país en general y, en el ámbito agroalimentario, en particular, por la propia naturaleza de estos productos.

Como vemos, en este contexto donde la intermodalidad cobra un protagonismo esencial. Integrar el ferrocarril en los flujos logísticos de las Mercas permite reducir emisiones, optimizar recursos y ofrecer combinaciones complementarias que colaboren con el transporte por carreteras. Pero esa transición no puede ser unilateral: requiere una planificación compartida, un ajuste fino entre oferta ferroviaria y demanda empresarial, entre necesidades e infraestructuras, y una visión de red que conecte plataformas logísticas, centros de distribución y mercados mayoristas.

Con 24 Mercas en funcionamiento que dan servicio a más de 30 millones de consumidores, la red de Mercasa desempeña un papel insustituible en la vertebración del sistema alimentario español. Sus centros concentran a miles de empresas mayoristas, operadores logísticos, transportistas y agentes del canal Horeca, garantizando el abastecimiento diario de productos frescos y procesados.



Terminal Marítima de Zaragoza (TMZ). Mercazaragoza

Esa capilaridad territorial, unida a su función de nodo logístico especializado, convierte a las Mercas en un socio natural del sistema ferroviario. Si logramos acercar el tren a las Mercas, o las Mercas al tren, estaremos dando un salto cualitativo en eficiencia, reduciendo miles de trayectos diarios por carretera y promoviendo cadenas de suministro más limpias, eficientes y resilientes.

Con esa misión y con esa visión, desde la Oficina del Corredor Atlántico estamos realizando junto a Mercasa un estudio para analizar la viabilidad de conectar la red de Mercas por ferrocarril. Se trata de una apuesta que encaja plenamente con los objetivos del Corredor Atlántico y que nos permite pensar en grande: diseñar rutas eficientes, mejorar la conectividad y adaptar la infraestructura ferroviaria a las necesidades específicas del transporte alimentario. Este análisis tiene un carácter eminentemente práctico y se centra en los centros ubicados en la geografía del Corredor Atlántico, abordando caso por caso su viabilidad logística, su relación con los nodos intermodales y el volumen de tráfico que podría subir al ferrocarril.

AUTOPISTAS FERROVIARIAS

El momento es el idóneo. Tanto por la velocidad de crucero que ya han tomado las infraestructuras del Corredor Atlántico, como por la proliferación de nuevos servicios que están llamados a revolucionar el mercado. Me refiero a los servicios de autopistas ferroviarias. Sí, son un servicio, no una infraestructura en sí. La particularidad es que en muchos casos la puesta en marcha de esos servicios requiere de adaptaciones en las infraestructuras.

Me voy a detener un poco más en este punto. ¿Qué son las autopistas ferroviarias de las que tanto se habla y qué tanto potencial tienen para los productos de la red de Mercas? Se trata de aquellos servicios en los que el tráiler o semirremolque de un camión se sube literalmente al tren, utilizando vagones especializados, para ser movido por ferrocarril. Estarán de acuerdo conmigo en que es la multimodalidad, la eficiencia y la colaboración elevadas a la máxima potencia. Y es que esta alternativa ofrece una solución logística competitiva y colaborativa con importantes ahorros, tanto en costes externos como en emisiones de gases de efecto invernadero, ya que las emisiones de la carretera respecto al ferrocarril son 4,7 veces superiores (esto supone hablar de un ahorro anual de 620.000 toneladas de CO₂).

Aún así, aunque la solución es óptima, en estos momentos servicios de autopistas ferroviarias están condicionados, en la gran mayoría de casos, a la adaptación de la infraestructura, ya que hay que adaptar los gálibos de túneles y puentes, que no estaban concebidos para que los trenes transportaran camiones.

Adif tiene en servicio dos itinerarios de autopistas ferroviarias: Valencia-Madrid (en ancho ibérico) y Barcelona-Le Perthus (en ancho estándar). Asimismo, trabaja en 23 itinerarios, 20 en ancho ibérico y 3 en ancho estándar, tras confirmar el interés de operadores logísticos, autoridades portuarias y empresas ferroviarias.

Es evidente que demanda en el mercado hay. Y mucha. Por eso, se ha establecido una hoja de ruta con obras de adaptación de gálibos para autopistas ferroviarias. Así, a finales de 2026 o principios de 2027 veremos, por ejemplo, cómo camiones subidos en trenes en Algeciras llegan en transporte ferroviario a Zaragoza.

En el caso de la línea Madrid-Valencia la adaptación, por las particularidades de dicha infraestructura, ha sido más sencilla y ya llevamos un año con el primer servicio de autopista ferroviaria activo. Los semirremolques llegan en barco desde Italia al puerto de Valencia, donde el semirremolque se sube al tren hasta Madrid. Desde Madrid, se enganchan a cabezas tractoras que conducen hasta su destino final.

Como es lógico, esta autopista ferroviaria pretende captar una parte sustancial del tráfico de mercancías por carretera entre el puerto de Valencia y Madrid. El objetivo es subir al tren 10.000 camiones al año en este itinerario, evitar la emisión de 16.000 toneladas de CO₂ a la atmósfera y ayudar a la descarbonización del transporte.

PLAN DE INVERSIONES

Las posibilidades de este tipo de combinaciones para la red de Mercas son infinitas. Conforme la infraestructura vaya adaptándose a estos servicios, veremos cómo se van activando progresivamente autopistas ferroviarias que conecten otras regiones. La demanda existe y las obras ya están en marcha. De hecho, el ministerio tiene en marcha, a través de Adif, un ambicioso plan de inversión en itinerarios clave como Algeciras-Madrid-Zaragoza, adaptando numerosas estructuras a las dimensiones requeridas por los semirremolques, entre otras mejoras.

Esta es la autopista ferroviaria que mayor interés ha suscitado y la de mayor longitud. Sus 1.048 kilómetros de trazado conectarán el puerto de Algeciras con la terminal Plaza de Zaragoza, sirviendo de nexo entre Europa y Marruecos. La previsión es que 48.000 camiones al año pasen de la carretera al ferrocarril y aprovechen los tres trenes diarios por sentido, con capacidad para transportar 30 semirremolques, que unirán ambos destinos.

¿Qué son las autopistas ferroviarias de las que tanto se habla y qué tanto potencial tienen para los productos de la red de Mercas? Se trata de aquellos servicios en los que el tráiler o semirremolque de un camión se sube literalmente al tren, utilizando vagones especializados, para ser movido por ferrocarril. Estarán de acuerdo conmigo en que es la multimodalidad, la eficiencia y la colaboración elevadas a la máxima potencia.

Dicho plan está dotado con más de 500 millones de euros y será determinante para impulsar el incremento de la cuota del transporte ferroviario. Además, reforzará la intermodalidad en la Península Ibérica con los tráficos entre Europa y Marruecos. En lo que se refiere a la adecuación del gálibo ferroviario entre Algeciras y Zaragoza (desde el Puerto de la Bahía de Algeciras hasta la terminal de Zaragoza Plaza), se actuará sobre 182 estructuras: 43 túneles, 131 pasos superiores y 8 puentes metálicos.

De hecho, ya están en marcha las obras para la ampliación del gálibo de 26 túneles y 40 pasos superiores situados entre Madrid y Zaragoza, y el resto de las actuaciones de esta tipología que se llevarán a cabo en el tramo entre Algeciras y Madrid se encuentran en fase de contratación. En paralelo, y para reforzar la eficiencia y competitividad de los tráficos de mercancías en este trayecto, se están llevando a cabo ampliaciones de vías y apartaderos de 17 estaciones para que puedan circular trenes de hasta 750 metros.

Pero no es el único caso. Adif tiene 15 proyectos de autopistas ferroviarias en distintas fases de avance y ejecución. En la red convencional hay seis proyectos en marcha y otros seis en evaluación socioeconómica, mientras que en la red de ancho estándar hay uno operativo (Barcelona-Le Pertús), otro pendiente de obras (Vitoria-Irún) y dos más en fase de evaluación (los que conectarán Murcia y Tarragona con Le Pertús).

Los itinerarios de la red convencional más avanzados, además del Algeciras-Zaragoza, son los siguientes:

- Zaragoza-Tarragona: este itinerario prolongará la autopista Algeciras-Zaragoza hasta la fachada noreste, configurando un eje sur-noreste que permitirá servicios en los itinerarios desde Algeciras, Huelva y Vitoria con Tarragona y Barcelona, al aprovechar los tráficos que llegan a España por autopistas del mar a través de los puertos. Se adaptarán los gálibos de 6 túneles y 15 pasos superiores, además de mejorar la interoperabilidad y la ampliación de vías de apartado hasta 750 metros en 6 estaciones.
- Sevilla-Madrid-Zaragoza: este itinerario conectará el puerto de Sevilla y la terminal Plaza en Zaragoza, vía Madrid-Abroñigal. El objetivo es captar parte del tráfico de mercancías por carretera del corredor Sevilla-Madrid, procedente en gran medida de la Zona de Actividades Logísticas y de las áreas industriales portuarias, así como de los buques ro-ro que llegan de Canarias. Según las previsiones, contará con 250 rotaciones/año de lunes a viernes.

• Huelva-Madrid-Zaragoza: el objetivo es hacer del puerto de Huelva un eslabón de autopistas ferromarítimas con Canarias y Marruecos. En este sentido, la Autoridad Portuaria construirá una tercera vía al muelle Sur para recibir los trenes y dispondrá las instalaciones necesarias para la carga y descarga.

• Valencia-Badajoz-Entrancoamiento y Madrid-Badajoz-Entrancoamiento-Oporto: son las primeras autopistas ferroviarias en vía convencional que traspasarán la frontera con Portugal. Se trata de dos itinerarios con distintos puntos de partida (Valencia y Madrid), tramos compartidos (Manzanares-Badajoz) y destinos diferentes en el país vecino (Entrancoamiento la que parte de Valencia y Oporto la que se inicia en Madrid).

Son solo algunos ejemplos. El caso es que, para que esta transición a un mayor uso del ferrocarril para el transporte de mercancías sea viable, debemos eliminar barreras y facilitar canales de comunicación fluida. En nuestra oficina, precisamente, trabajamos como facilitadores de ese diálogo con cargadores y empresas interesadas en subirse al ferrocarril, con el objetivo de facilitarles el proceso y darles a conocer las posibilidades de las infraestructuras que estamos desarrollando. Actuamos como una especie de ventanilla única que facilite una logística colaborativa y multimodal. Creemos que las infraestructuras no son un fin en sí mismo, sino la clave para dotar de eficiencia a nuestras cadenas de suministro.

Lo que está en juego no es solo la modernización de la logística, sino su alineamiento con valores de eficiencia, sostenibilidad y competitividad que la sociedad y la economía demandan. En este sentido, la relación entre Mercasa y el Corredor Atlántico tiene mucho que aportar. Con visiones complementarias y objetivos convergentes, esta alianza puede convertir la intermodalidad en una herramienta real al servicio del abastecimiento alimentario. ■

