

# Medway traccionará la autopista ferroviaria entre Valencia y Madrid de Tramesa y Transitalia



Las locomotoras de Medway, filial del gigante marítimo MSC, moverán los vagones de la primera autopista ferroviaria en ancho ibérico, que conectará el puerto de Valencia y la terminal de Abroñigal (Madrid) a finales del primer trimestre de 2024. Según Tramesa, que junto a Transitalia lideran este servicio intermodal para subir semirremolques al tren, el contrato suscrito con la empresa de tracción abarca un periodo de tres años y se circunscribe concretamente a dicha ruta.

En todo caso, como ha explicado el director general de Tramesa, Jesús Calvo, la alianza con Transitalia es «bastante superior» en plazos al acuerdo suscrito con Medway y también va más allá de esta línea entre Valencia y Madrid. A este respecto, confían en desarrollar otras líneas de autopistas ferroviarias en España, aunque supeditadas a que la infraestructura sea la adecuada.

En el caso concreto de la ruta Valencia-Madrid, la iniciativa liderada por la alianza entre Transitalia y Tramesa «no descarta colaborar» con más actores para involucrarlos en la autopista ferroviaria. Sin embargo, ahora mismo el diseño y concepción de la misma «están basados en las necesidades de Transitalia» para los flujos entre Italia y España, tal y como ha manifestado el director general de la compañía en España, Juan Carlos Arocas. El directivo ha explicado también que «el transporte ferroviario es fundamental para nuestra distribución», que aglutina una tipología de productos «muy diversificada».

De hecho, la compañía multimodal, apoyada por Tramesa (Grupo Armando Álvarez) y su socio estratégico Grimaldi, logrará «el traslado ferroviario de semirremolques de camiones procedentes de Italia vía marítima, para evitar así el tráfico por las carreteras españolas y sus emisiones de CO2». En este sentido, Juan Carlos Arocas ha destacado que la autopista ferroviaria permitirá subir al ferrocarril más de 10.000 camiones anuales y que ahora mismo se encuentran trabajando para «acompañar las operaciones de la llegada de buques y la

capacidad de los trenes».

Los promotores del servicio se proponen alcanzar, en un breve espacio de tiempo, cuatro trenes a la semana, lo que serían aproximadamente 200 salidas anuales. Ahora bien, se muestran prudentes sobre la evolución de las frecuencias ante la novedad que representa una operativa de este tipo en España y también por la necesidad de ser flexibles para afrontar las nuevas dinámicas y situaciones que puedan producirse en el propio servicio y en el mercado. Además, han reconocido la complejidad técnica que representa una autopista ferroviaria en las terminales. En el caso de la de Abroñigal (Madrid), contemplan el uso de hasta 4.000 metros cuadrados para operar con semirremolques y estacionarlos.

## **INVERSIONES DE TRANSITALIA Y TRAMESA PARA LA AUTOPISTA FERROVIARIA**

Tanto Transitalia como Tramesa están realizando «una fuerte inversión en este proyecto». Por su parte, la compañía italiana ha asumido la adquisición de semirremolques específicos de camión del tipo P400. Para reforzar su flota de 2.500 unidades, realizó el año pasado un pedido valorado en seis millones de euros a Lecitrailer para incorporar 150 semirremolques que deben entregarse en su totalidad antes de que finalice el año. Además, según ha confirmado Juan Carlos Arocas, «se está ultimando un nuevo pedido de un centenar de semirremolques para este segundo semestre».

Por su parte, Tramesa ha adquirido 35 vagones T4000 a Tatravagónka en propiedad por un montante cercano a los 10 millones de euros, inversión que ha contado con el apoyo de ayudas públicas. Asimismo, ha cerrado un acuerdo con Wascosa para sumar a esta flota otros 20 vagones más en alquiler. En todo caso, Jesús Calvo deja la puerta abierta para nuevos acuerdos referidos al material rodante en función de las necesidades de la autopista ferroviaria.

Más allá de la inversión en vagones, Tramesa también ha asumido la inversión de la grúa pórtico que operará en la futura terminal del Dique del Este del puerto de Valencia para acoplar o desacoplar los remolques en los convoyes ferroviarios. Este equipo lo está montando la compañía Grualia y supone una inversión de dos millones de euros. Según el director general de Tramesa, la grúa pórtico se ha diseñado con el mayor grado de automatización posible, sus componentes corresponden al fabricante multinacional Konecranes y estará lista entre los meses de octubre y noviembre.

## **PAVASAL SE PREPARA PARA INICIAR LA OBRA CIVIL EN EL DIQUE DEL ESTE**

La constructora valenciana Pavasal será la responsable de remodelar la playa de vías para la autopista ferroviaria en el Dique del Este del puerto de Valencia, junto a las concesiones de Grimaldi y Ford. Se trata de una actuación básica para proceder a la instalación de la grúa pórtico y para la operativa del nuevo servicio intermodal. Tras aclarar la presunta anomalía de la oferta, Pavasal se adjudicará el contrato, al que optaban 13 propuestas, por unos tres millones de euros (impuestos incluidos) y tras haber liderado el concurso en la parte técnica.

Una vez oficializada la adjudicación, se contempla un plazo de ejecución de seis meses. En este sentido, Jesús Calvo (Tramesa) confía en que se produzca una entrega parcial para montar el pórtico antes de esos seis meses y así «testear la grúa a final de año», porque la instalación del equipo y su operativa corresponden a Tramesa. El pliego de prescripciones técnicas de la licitación concreta que la obra civil que acometerá Pavasal consiste en las cimentaciones de los dos carriles sobre los que se desplazará el pórtico grúa y las instalaciones asociadas a la implantación del mismo (alumbrado de la zona de trabajo y las áreas adyacentes y baja tensión para las tomas de corriente del pórtico).

## **SE FIRMA EL PROTOCOLO PARA EXTENDER EL SERVICIO A PORTUGAL EN 2025**



Infraestructuras de Portugal y Tramesa suscribieron el pasado 28 de junio el

protocolo para hacer posible en el tramo portugués la extensión de la autopista ferroviaria desde Valencia y Madrid hasta Entroncamento (Portugal), prevista para 2025. Con la firma de este protocolo, «se establece la colaboración necesaria entre Infraestructuras de Portugal y Tramesa para el desarrollo y puesta en servicio de un autopista ferroviaria en ancho ibérico en el corredor ferroviario entre Valencia y Entroncamento en una primera fase, y posteriormente hasta los puertos de Setúbal y Sines, comprometiéndose cada una de las partes a realizar estudios e inversiones adecuadas para la prestación del servicio», según ha comunicado el gestor portugués de infraestructuras ferroviarias. En una segunda fase, ha continuado la firma pública portuguesa, «se evaluarán los requisitos del corredor Lisboa-Valongo y la conexión con España a través de la Línea Beira Alta».

El gestor ferroviario se compromete a «verificar la compatibilidad del transporte de semirremolques P400» y a «coordinar con Adif la homogeneidad de los requisitos de las vías ferroviarias en los corredores internacionales». Por su parte, la filial del Grupo Armando Álvarez garantizará «la homologación de los vagones ante las autoridades ferroviarias portuguesas, la obtención del material rodante necesario y la adecuación de las terminales de origen y destino para la operación de trenes y los medios de carga y descarga necesarios para la operación de vagones en Portugal».