PREMIOS CORREDORES 2026

CORREDOR ATLÁNTICO



Radar de Tendencias

Premios Corredores

Categoría Autopista Ferroviaria

2026

Índice

Premios Corredores: Categoría Autopista Ferroviaria

01 Sistema Intermodal Manzano (SIM)

02 Transglobal – Grupo Dávila

Premios Corredores: Categoría Autopista Ferroviaria

Sacar camiones de la carretera trasladando al ferrocarril la parte más larga de sus recorridos. Esa es la lógica de las autopistas ferroviarias y el denominador común de los tres proyectos presentados a esta categoría de los Premios Corredores 2026.

El sistema permite transportar los semirremolques por tren durante los trayectos de larga distancia y reservar la carretera para los tramos inicial y final. Una fórmula que busca reducir costes operativos y emisiones, descongestionar las carreteras y hacer más eficiente el transporte de mercancías.

En el Corredor Atlántico, este modelo tiene además una **dimensión estratégica**: conectar los flujos de mercancías de la Península Ibérica con el resto de Europa a través de una red ferroviaria interoperable, reforzar la conexión de los puertos con el interior y trasladar al tren parte del tráfico que hoy recorre largas distancias por carretera. Todo ello manteniendo el semirremolque como unidad de transporte y facilitando la integración del ferrocarril en la operativa habitual del sector.

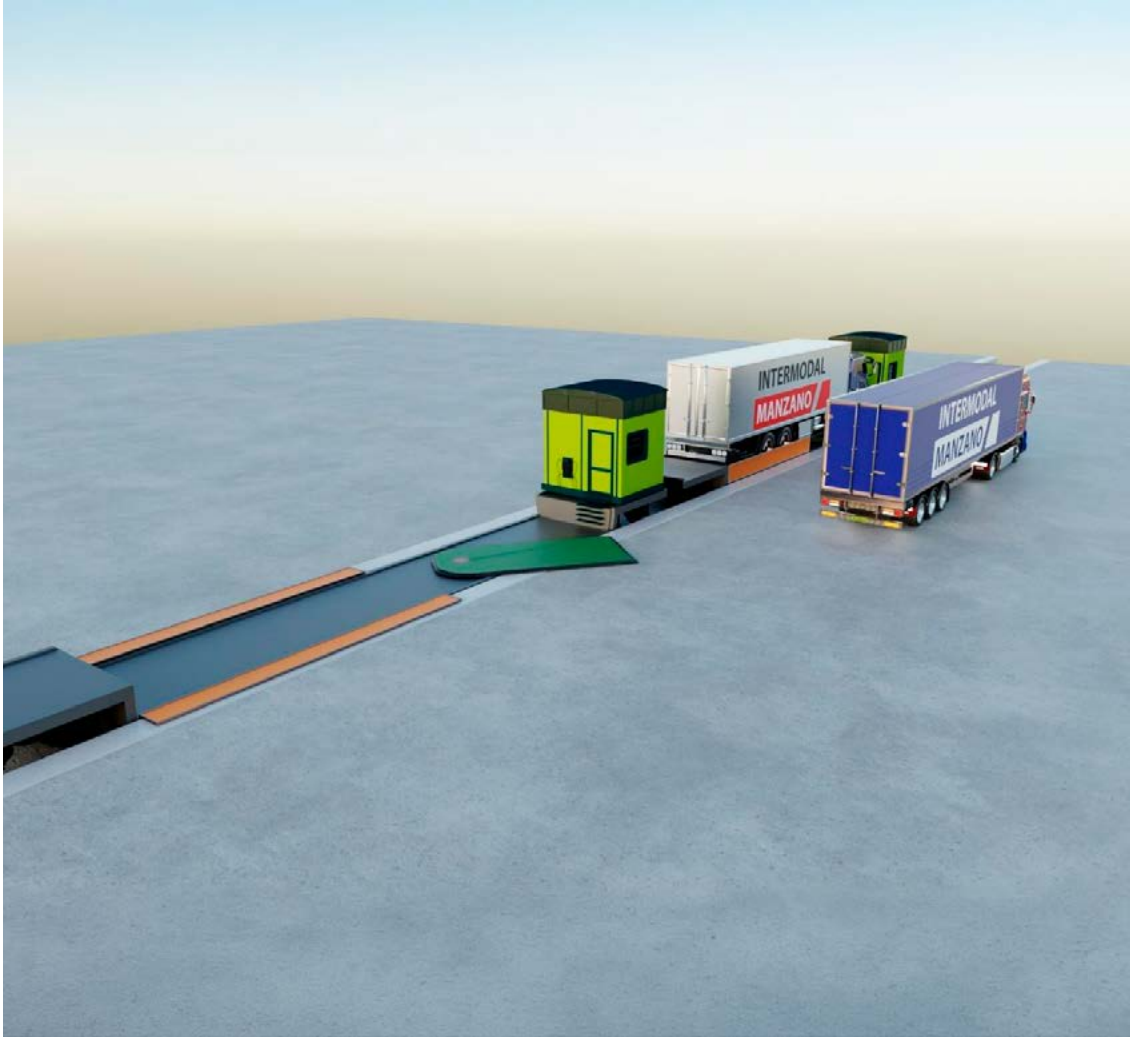
La segunda edición de los Premios Corredores reunió **tres proyectos** en esta categoría. El galardón fue para Tramesa–Transitalia, que en enero de 2026 puso en servicio la primera autopista ferroviaria internacional en ancho ibérico, entre el Puerto de Valencia y Entroncamento, en Portugal, y que ya se presentó en la primera entrega del Radar de Tendencias.

Las otras dos candidaturas plantean soluciones diferentes para avanzar en esa misma dirección: **Sistema Intermodal Manzano**, con un vagón de perfil bajo diseñado para cargar semirremolques sin necesidad de grúa, y **Transglobal (Grupo Davila)**, con un corredor que propone conectar el Puerto de Vigo con Madrid y Barcelona.

Esta nueva entrega del Radar se detiene en ambas candidaturas y en las soluciones que plantean para llevar más mercancías de la carretera al ferrocarril.

Nota sobre las fuentes
Los datos, cifras y descripciones que figuran en este documento proceden de las memorias técnicas presentadas por las propias candidaturas y de las entrevistas grabadas a sus responsables. Recogen, por tanto, lo declarado por cada candidatura sobre su propio proyecto..

01



Sistema Intermodal Manzano (SIM)

INTERMODAL MANZANO

Un vagón para cargar semirremolques sin grúa.
Su aportación: un vagón de perfil bajo que permite cargar semirremolques y conjuntos completos sin grúa y llevar la autopista ferroviaria a terminales. más pequeñas.

El proyecto

Sistema Intermodal Manzano ha diseñado un vagón de perfil bajo con pivotaje lateral automatizado. Está pensado para transportar semirremolques P400 y conjuntos completos con cabeza tractora, que pueden subir y bajar por sus propios medios. La empresa trabaja además en la creación de un consorcio industrial para fabricar el vagón en España.

DOS OBSTÁCULOS

Este proyecto parte de dos obstáculos. El primero, la dependencia de grúas pórtico y de grandes terminales que acaban saturadas. El segundo, las nueve u once horas diarias que un camión está parado mientras su conductor cumple el descanso obligatorio.

CARGAR SIN GRÚA

El vagón pivota lateralmente y permite que el conductor suba directamente el semirremolque o el conjunto completo sin grúa pórtico. Según los cálculos de la empresa, la operación podría hacerse en menos de cinco minutos por vehículo.

Al no depender de la grúa, el sistema se adapta a infraestructuras más sencillas. Manzano propone apeaderos de proximidad con vías de apartado de entre 200 y 300 metros, que llevarían la autopista ferroviaria a pymes y polígonos industriales medianos. Esos mismos puntos servirían también para agrupar mercancías y reducir los retornos en vacío: el transportista que llega sin carga recogería allí la del viaje de vuelta.

EL CAMIÓN TAMBIÉN VIAJA

El SIM transporta no solo el semirremolque, sino también la cabeza tractora y al conductor. Para ello incorpora módulos de descanso privados, climatizados y con ducha, de modo que el conductor cumple sus descansos mientras el tren sigue avanzando. La candidatura calcula que, de este modo, un recorrido internacional de 1.500 kilómetros podría pasar de unas 48 horas por carretera a menos de 24.

Llevar la cabeza tractora tiene otra ventaja adicional: al bajar del tren, el mismo vehículo continúa el reparto hasta destino. El proyecto prevé además recargar las baterías de las tractoras eléctricas durante el trayecto ferroviario.

UN DISEÑO DE DOBLE USO

El vagón está pensado también para usos militares. Como cada unidad se descarga de forma independiente por el lateral, un mismo convoy podría descargar distintos vehículos pesados sin depender de una salida secuencial. La empresa cita entre sus aplicaciones el transporte de carros de combate Leopard 2A6 y 2E junto con sus tripulaciones.

DEL DISEÑO A LA FABRICACIÓN

El sistema cuenta con patentes registradas en la Oficina Española de Patentes y Marcas. El siguiente paso es constituir el consorcio industrial y la cadena de suministro necesaria para fabricar el vagón en España.

**Sistema Intermodal Manzano reserva parte del detalle técnico por motivos de propiedad industrial.*



VALORES PREVISTOS POR LA CANDIDATURA

INDICADOR	ESCENARIO CONVENCIONAL	VALOR PREVISTO CON SIM
Tránsito internacional (1.500 km)	48 horas	Menos de 24 horas
Estiba y desestiba por vehículo	30 a 45 minutos (sistemas con grúa pórtico)	Menos de 5 minutos por camión completo
Infraestructura requerida	Terminales de gran tamaño	Apeaderos con vías de apartado de 200 a 300 m
Reducción de emisiones de CO_2		80 % a 85 %

FICHA TÉCNICA

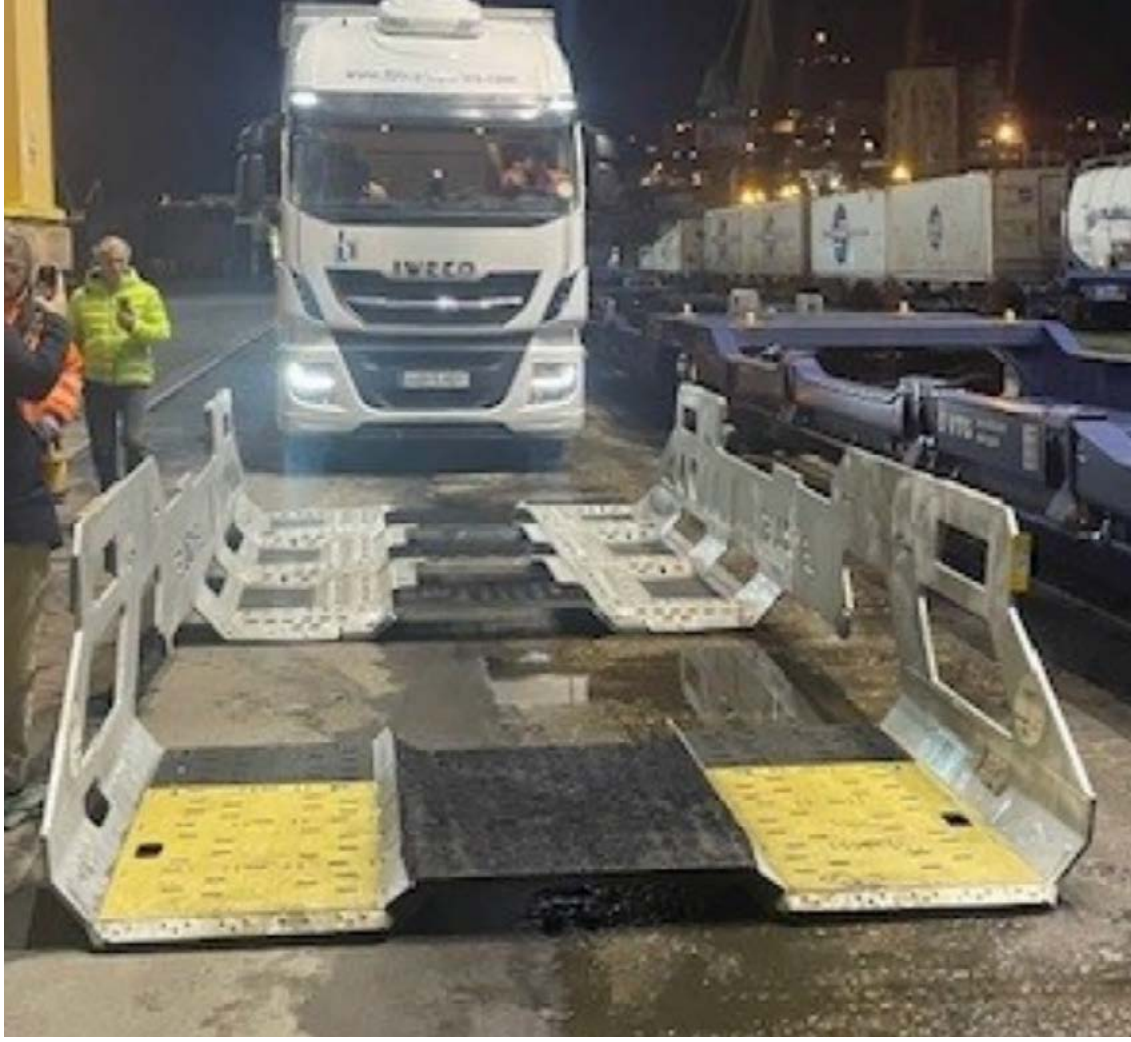
Categoría 3. Autopista Ferroviaria

Empresa: Sistema Intermodal Manzano

Ámbito geográfico: Corredor Atlántico y Corredor Mediterráneo

Mercancías: semirremolques P400 y cabezas tractoras completas

02



Transglobal – Grupo Davila

Una autopista ferroviaria para conectar Vigo con Madrid y Barcelona

Su aportación: un servicio ferroviario para trasladar semirremolques entre Vigo, Madrid y Barcelona, apoyado en una terminal portuaria ya equipada y en tráficos de larga distancia que hoy circulan por carretera.

El proyecto

Transglobal, empresa del Grupo Davila, propone poner en marcha dos autopistas ferroviarias desde Vigo: una hacia Madrid, de unos 663 kilómetros, y otra hacia Barcelona, de alrededor de 1.100. Según la candidatura, ambos itinerarios figuran entre las propuestas de autopista ferroviaria del Plan de Mercancías / PE2030.

El objetivo es trasladar al ferrocarril parte de los semirremolques que hoy recorren esas distancias por carretera, manteniendo este modo para los tramos inicial y final del viaje.

UNA DEMANDA QUE YA EXISTE

La candidatura parte de los flujos que ya existen. Según su estudio de demanda, en 2023 salieron de Galicia hacia el resto de España 17,1 millones de toneladas de mercancías y entraron 12,3 millones. A esos movimientos se suman algo más de seis millones de toneladas de tráfico internacional.

Madrid y su entorno, junto con el eje Zaragoza–Barcelona, concentran más del 60 % de las mercancías que entran y salen de Galicia. La distancia media recorrida por los camiones en Galicia es de 538 kilómetros.

SALIDA DESDE EL PUERTO DE VIGO

El servicio tendría como punto de partida la terminal TG Rail / TECO Guixar, en el Puerto de Vigo. Cuenta con 35.000 metros cuadrados, seis vías de 450 metros (cuatro de ellas bajo grúa pórtico), tres reach stackers, funcionamiento las 24 horas y conexión directa con la terminal marítima.

La propuesta prevé utilizar vagones tipo VTG Pocket Wagon adaptados al transporte de semirremolques P400, con tracción eléctrica.

La ubicación permite, además, conectar el servicio ferroviario con los tráficos Ro-Ro y las Autopistas del Mar del Puerto de Vigo, entre ellas las conexiones con Tánger, Saint-Nazaire, Zeebrugge y Liverpool.

UN SISTEMA DE ELEVACIÓN CERTIFICADO

Según la memoria, Transglobal es la primera empresa en España certificada por R2L para manipular su sistema de elevación de semirremolques.

Este sistema facilita la implantación de servicios ferroviarios capaces de atender tanto semirremolques aptos para grúa como soluciones específicas de carga vertical.

EMPEZAR CON CUATRO SERVICIOS SEMANALES

La empresa plantea como referencia inicial cuatro servicios de ida y vuelta por semana, con capacidad para 28 semirremolques por circulación.

A partir de ahí, la frecuencia podría crecer según las condiciones de la infraestructura, especialmente la adaptación de gálibos y apartaderos.

IMPACTO PREVISTO

La candidatura plantea distintos escenarios de capacidad en función de la frecuencia del servicio.



PREMIOS CORREDORES 2026

INDICADOR	VALOR PREVISTO
Frecue referencia ncia inicial de	4 servicios de ida y vuelta por semana
Capacidad por circulación	28 semirremolques
Capacidad anual estimada	Hasta 12.000 remolques
Escenario ampliado	8 servicios de ida y vuelta por semana
Capacidad potencial ampliada	Hasta 24.000 semirremolques al año

FICHA TÉCNICA

Categoría: 3. Autopista Ferroviaria

Empresa: Transglobal – Grupo Dávila

Ámbito geográfico: Vigo–Madrid y Vigo–Barcelona

Corredor: Atlántico

Mercancías: semirremolques P400

Terminal de origen: TG Rail / TECO Guixar, Puerto de Vigo

Material rodante previsto: vagones tipo VTG Pocket Wagon

Tracción prevista: eléctrica

Certificación: R2L para la manipulación de su sistema de elevación de semirremolques

EL PROYECTO GANADOR

Tramesa-Transitalia: Valencia-Entroncamento

El galardón de esta categoría fue para Tramesa–Transitalia, que en enero de 2026 puso en servicio la primera autopista ferroviaria internacional en ancho ibérico. Une el Puerto de Valencia con la terminal intermodal de Entroncamento, en Portugal, y permite mover semirremolques completos entre el Mediterráneo español y el eje atlántico portugués.

Cada tren puede llevar 26 semirremolques por sentido, en 13 vagones pocket. Hasta mayo de 2026 se habían realizado 24 circulaciones, con una frecuencia semanal. La candidatura prevé duplicarla a corto plazo y, con dos trenes por semana, estima una reducción de emisiones de 3.000 toneladas de CO_2 equivalente al año.

El proyecto se analizó en la primera entrega del Radar de Tendencias.