

El AVE tendrá la seguridad más avanzada

Los tramos de Murcia, Cartagena y Lorca contarán con el sistema ERTMS que permite frenar los trenes

INFORME

MANUEL
BUITRAGO

✉ mbuitrago@laverdad.es



La tragedia de Santiago puede trastocar los planes para mejorar el ferrocarril en la Región; Valcárcel quiere asegurar los plazos y la financiación

MURCIA. La Región contará con el sistema de control de tráfico ferroviario más avanzado cuando estén contruidos y operativos los tramos de alta velocidad entre Monforte del Cid y Murcia, así como los de Cartagena y Lorca-Almería. Se trata de la señalización ERTMS (Sistema de Gestión de Tráfico Ferroviario Europeo) que regula la velocidad del trayecto y que puede frenar los trenes de forma automática para evitar accidentes como el ocurrido en Santiago de Compostela, según se especifica en el diseño del Administrador de Infraestructura Ferroviarias (Adif) y que permite alcanzar los 300 kilómetros por hora en la red de alta velocidad.

Este mecanismo se aplicará de forma progresiva, como ocurre en la línea Madrid-Alicante, donde los trenes operan con el sistema ASFA en una primera fase con un límite de velocidad de 200 kilómetros por hora. A partir de enero lo harán con señalización ERTMS. En el caso de la Región, este sistema funcionará en toda la red, incluida la entrada a las estaciones de Murcia (se estudia que sea en Los Dolores), Cartagena y Lorca.

A diferencia de la línea Madrid-Galicia, en la Región de Murcia no hay ningún kilómetro de vía electrificada, por lo que si en una primera fase operan los trenes híbridos –como el siniestrado– tendrían que combinar todas sus posibilidades: alternar la tracción diesel y eléctrica con los diferentes anchos de vía.

Cambios en el calendario

El trágico accidente de Santiago de Compostela puede trastocar el calendario para las mejoras ferroviarias en la Región de Murcia, tanto en lo que afecta a las obras pendientes de la alta velocidad, como al reparto de los escasos fondos estatales disponibles y a la puesta en servicio de los trenes híbridos, idénticos al accidentado. Con el Gobierno de la nación volcado ahora en Galicia, el presidente Ramón Luis Valcárcel tendrá que esperar, sin fecha, para poder reunirse con Mariano Rajoy y los responsables del Ministerio de Fomento.

Una inquestionable causa mayor impidió el pasado miércoles dos reuniones relevantes para desbloquear las reivindicaciones ferroviarias de la Región, en las que Valcárcel y el

consejero Antonio Sevilla esperaban un compromiso definitivo del secretario de Estado de Infraestructura, Rafael Catalá, e indirectamente del propio Rajoy, sobre los calendarios, las obras y la financiación. Además de la implicación del Ministerio y de AENA para despejar el futuro del aeropuerto de Corvera.

El Ejecutivo murciano aguarda a una nueva cita, que espera que no se dilate en el tiempo. Es probable, no obstante, que la Región deje de estar entre «los primeros puestos de la lista» –así se lo dijo la ministra Ana Pastor a Valcárcel– para el reparto del escaso presupuesto. La catástrofe del tren de Santiago puede hacer que el Gobierno vuelque su esfuerzo inversor en Galicia para agilizar la línea de alta velocidad entre Olmedo (Valladolid) y Orense, y entre Vigo y La Coruña. El dinero se ha reducido considerablemente para los corredores de alta velocidad, según el reciente y polémico informe de Adif, de tal forma que

para Galicia queda pendiente de licitar 2.819 millones de euros, más otros 3.840 que se han diferido para después de 2018.

En el caso de Murcia, quedan por adjudicar 939 millones para completar el tramo Monforte-límite con la Región (505 millones) y la conexión con Cartagena, mientras que se han diferido otros 627. Entre Murcia, Lorca y Almería han sido apartados 1.495 millones. La cuestión es que el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) solo puede disponer por ahora de 8.000 millones de euros, según datos ofrecidos por el Gobierno regional, y además de Galicia y Murcia también

hay fuertes compromisos con Asturias, Extremadura, País Vasco y la Comunidad Valenciana.

El accidente ha abierto otro debate sobre el diseño de la alta velocidad española que ha puesto en cuestión la fórmula intermedia de los trenes híbridos. Siguen en servicio mientras se aclaran las causas del accidente, en las que juegan también un papel relevante los sistemas de seguridad y señalización de las vías. En el hipotético caso de que en el transcurso de la investigación se detectara algún fallo técnico, los híbridos tendrían que ser revisados. En caso extremo, podría reconsiderarse su operatividad.

Prueba positiva del híbrido

Hay diez unidades en funcionamiento, principalmente para Galicia y Alicante, aunque Renfe no ofrece demasiados detalles, y menos en lo que respecta a la Región de Murcia, que no dispondrá de estos trenes a corto plazo, según anunció días atrás un

portavoz. Dependen de una decisión comercial que aún no se ha tomado, pese a que se prometieron hace tres años para acortar en más de 40 minutos el viaje a Madrid.

El año pasado circuló una unidad S730 de la clave Alvia realizando pruebas de homologación en los trayectos de Águilas, Cartagena, Alicante y Chinchilla. Hizo el recorrido habitual de los talgo con resultados positivos, según el Ministerio, adaptándose a las condiciones de cada tramo. En la vía convencional que Cartagena-Murcia-Chinchilla puede alcanzar teóricamente los 160 kilómetros por hora –menos que en Santiago–, con una reducción de velocidad considerable en el tramo de Camarillas. A partir de Albacete, el híbrido circularía a 250 por el trazado del AVE.

El maquinista de Santiago pasa hoy a disposición judicial ESPAÑA P31

Un tren híbrido como el accidentado en Galicia probó el año pasado las vías de la Región



El tren híbrido que realizó pruebas el verano pasado en la red ferroviaria de la Región. Es igual al accidentado en Galicia.. :: PACO ESPADAS



La primera travesía del AVE en Murcia, hace diez años. :: JUAN LEAL

El sistema ASFA controla los talgos en la línea de Chinchilla

En la línea de Chinchilla se instaló el sistema ASFA (Anuncio de Señales y Frenado Automático) años después del trágico accidente de junio de 2003, cuando chocaron un Talgo y un mercancías. Los trenes de pasajeros y los mercancías leen la información que les proporcionan las balizas para

que actúen los maquinistas, aunque no se regula la velocidad de forma automática. Existe una comunicación directa con el centro de control de Valencia. Este sistema es el que está operativo en el tramo donde se produjo el accidente de Santiago, donde la vía es de ancho ibérico, y que está considerado de alta velocidad. Con el sistema ERTMS los AVE podrán alcanzar los 300 kilómetros por hora, aunque habrá tramos –como en la Vega Baja– donde no se pasará de 240.