

La variante permitirá circular a las locomotoras diésel para facilitar el paso de mercancías



Una locomotora tipo bitrac carga mercancía en la rampa. La unidad puede circular a 3.000 voltios y alternar a diésel. / JUAN CARLOS ROMÁN

AEFP. Asociación de Empresa Ferroviarias Privadas

C/ Mario Roso de Luna nº29 post.; 28022 Madrid
Tlfn: 917475207 – gestion@aefp.es

El nuevo proyecto de ventilación y la normativa europea hacen posible una opción descartada en 2009 y que mitiga la falta de unidades bitensión

□ La variante de Pajares multiplica sus opciones de absorber tráfico de mercancías entre Asturias y la Meseta. La primera decisión para ello fue la de instalar en uno de los túneles vía de ancho mixto o 'triple hilo'. Este ingenio consiste en traviesas sobre las que se montan tres carriles. Sobre las dos más próximas circulan los trenes en ancho internacional, esto es, el AVE y otras unidades cuyos ejes están separados por 1.435 milímetros. La distancia mayor la aprovechan los de ancho ibérico, que tienen los ejes a 1.668 milímetros.

En España el 95% del transporte de carga es en ancho ibérico. Sobre el papel, montar 'triple hilo' permite compatibilizar el paso de mercancías y el AVE, al precio, eso sí, de limitar las velocidades máximas. En los últimos ocho años se han puesto en servicio cinco tramos de ancho mixto en España, siendo la velocidad máxima en ellos los 200 kilómetros por hora proyectados en Valencia-Castellón. En Adif, sin embargo, diseñan el montaje de la variante para velocidades de 275 kilómetros por hora, entendiendo que la escasez de desvíos ferroviarios del tramo permite alcanzar nuevas cotas.

El ancho mixto ayuda, pero no despeja toda la ecuación de las mercancías. Por compromiso con la Comisión Europea, la catenaria de la variante es de corriente alterna, tensionada a 25.000 voltios. Son las características propias de las líneas de alta velocidad, pero aplicadas a los macrotúneles suponen en el momento actual una nueva barrera para el paso de la carga. La red convencional asturiana está a 3.000 voltios en corriente continua, igual que la catenaria del tramo León-La Robla. Una locomotora monotensión como las que circulan por el puerto se quemaría en la variante. Para alimentarse sin problemas bajo ambas tensiones el tráfico de carga precisaría de cabezas tractoras bitensión, un tipo de material del que Renfe carece de unidades disponibles.

Renovación

El problema viene siendo largamente advertido. Un informe de 2009 para el ministerio señalaba que con esa catenaria el paso de mercancías exigía de una «renovación total» del parque de locomotoras. Las asociaciones del transporte logístico señalan desde hace meses que la inversión en este tipo de material es muy alta y que solo contemplan su uso si es en régimen de alquiler a Renfe.

Uno de los errores de la variante se está revelando como una oportunidad para solventar el dilema. En 2014 el ministerio licitó las instalaciones de protección

civil, obra que incluye su sistema de ventilación. Pronto el contratista demostró que los cálculos del diseño eran insuficientes. Adif lleva más de un año haciendo estudios y análisis para redefinir y potenciar ese sistema, buscando la combinación óptima. Fuentes próximas al encargo confirman que «sí está previsto que las prestaciones del sistema de ventilación permitan la circulación de maquinaria diésel» por los túneles.

El informe de 2009 ponía en duda esta posibilidad, dadas las normativas de seguridad que entonces regían, las emisiones de estas máquinas y su menor velocidad. El panorama ha cambiado desde entonces. Ahora rige una especificación técnica de interoperabilidad que la Comisión Europea dictó en 2014 y que permite el paso de locomotoras diésel en los túneles siempre que cuenten con sistemas antiincendios autónomos y otro tipo de cautelas. Cabe recordar que la mayoría de empresas opera con material de régimen diésel o capaces de ir a 3.000 voltios y tracción diésel.

El cambio de vía y del proyecto de ventilación facilitará el paso de productos, pero no son las únicas medidas que madura Fomento.

Compra de nuevas máquinas

El ministro Íñigo de la Serna presentó un Plan de impulso del transporte de mercancías por ferrocarril 2017-2023, que incluye cien millones para que Renfe adquiera entre 30 y 45 locomotoras. La compañía ultima el análisis para determinar cuántas comprará de cada tipo. En el sector se da por seguro que aprovechará la oportunidad para hacerse con máquinas bitensión.

El equipo de De la Serna está poniendo también el centro en los proyectos de investigación. Azvi y Tría desarrollan para el ministerio un eje de ancho variable para el tráfico de mercancías, con la idea poder comercializar la tecnología este mismo año.

Desviar a la variante todos los tráficos que ahora acoge la vieja rampa, por otra parte, ahorra costes, emisiones y tiempo, pero también tiene el efecto de mermar la utilidad de la decimonónica infraestructura. La última vez que se le planteó el interrogante, el ministro de Fomento dijo que «por ahora» no se baraja el cierre de la rampa y que en lo venidero hay cercanías que seguirán necesitando parte del trazado.

.