elEconomista.es

Londres presenta sus nuevos trenes automáticos para el metro

La obsesión por incrementar la capacidad termina con los conductores

CAF se disputa un contrato de hasta 2.500 millones de libras



FERNANDO PUENTE – 9/10/2014

El ferrocarril metropolitano de Londres, el primero de la historia y uno de los sistemas de transporte masivo más eficientes y -a menudo- más injustamente criticados por los usuarios, ha recibido el aplauso generalizado tras la presentación del diseño de su nueva generación de material rodante.

Transport for London (TfL), la autoridad del transporte londinense, está preparándose para comprar nada menos que 250 trenes que irán destinados a cuatro de las líneas más usadas: Piccadilly, Central, Bakerloo y Waterloo & City.

El diseño previo propone un frontal de líneas simples que juega con los colores del logotipo del metro: rojo vivo para el círculo exterior, luces de led en sendas diagonales descendentes y un enorme ventanal de color azul oscuro.

El cristal se convierte así en la seña principal de los nuevos trenes, que por el momento seguirán siendo conducidos por personal humano, pero que dentro de unos años se moverán de forma completamente automática. **En un vehículo en el que la cabina pierde todo su sentido, el frontal se convierte en una ventana más** por la que los usuarios pueden mirar hacia adelante.

Obsesión: la capacidad

El objetivo de la automatización es la respuesta de Londres a la falta de capacidad en el sistema. En túneles angostos, que fueron diseñados con el objetivo de minimizar el coste de construcción (y que son los responsables de cierta sensación de claustrofobia), las únicas soluciones para mover a más gente sin recurrir a las obras pasan por hacer que los trenes circulen más cerca unos de otros... y que el interior se aproveche al máximo.

El diseño presentado respeta esa necesidad fundamental. El tamaño de sus puertas, el pasillo continuo (sin divisiones entre coches) y hasta la configuración de los asientos se han pensado para maximizar la capacidad por metro cuadrado.

TfL espera, con estas mejoras, incrementar la capacidad hasta en un 60% en el caso de la línea Picadilly, donde se espera que el flujo de viajeros anual crezca en un 20% en los próximos cinco años, respecto a los 210 millones de pasajeros actuales (a modo de comparación, toda la red Metro de Madrid transporta unos 600 millones).

Completa la lista de mejoras previstas la introducción del aire acondicionado, una petición realizada por muchos usuarios y que hasta ahora (en parte por el reducido diámetro de los túneles, que limita el equipamiento embarcado) no había podido ser atendida y que ya se está atendiendo en otras líneas (Circle, Hammersmith & City, Metropolitan y District, entre otras).

Un contrato de 3.200 millones

TfL ha preseleccionado a cinco fabricantes que se disputarán el contrato de suministro de los 250 trenes **cuya vida útil se estima en nada menos que 40 años**, por un montante que va de los 1.000 a los 2.500 millones de libras (1.300 a 3.200 millones de euros).

Entre las preseleccionadas está la española CAF, con larga experiencia en la fabricación de trenes para metropolitanos de todo el mundo, así como Siemens, Alstom, Hitachi y Bombardier (las dos últimas con una presencia relativamente relevante en Reino Unido).