EL ECONOMISTA
MADRID

20/11/12

Prensa: Diaria
Tirada: 35.079 Ejemplares
Difusión: 21.574 Ejemplares

Cód: 63794474

Página: 24

Sección: OTROS Valor: 9.329,00 € Área (cm2): 854,5 Ocupación: 95,2 % Documento: 1/1 Autor: M. F. MADRID. Núm. Lectores: 42000

Nuestro mejor producto: la innovación ferroviaria

Las exportaciones de este sector crecieron un 26% el año pasado

M. F. MADRID.

Desde que nació la línea de Alta Velocidad Española en 1992, la industria ferroviaria refleja un saldo positivo y posiciona a nuestro país como líder y referente internacional. Y lo es no tanto por la extensión cuantitativa de su red ferroviaria, y especialmente de su red de alta velocidad, sino por la innovación alcanzada con su desarrollo. Prueba de ello es la creciente presencia en el extranjero de las empresas del sector. El mejor ejemplo es la compañía estatal de infraestructuras Adif. Su modelo ferroviario traspasa fronteras, y en la actualidad lidera varios consorcios que llevan a cabo proyectos por el mundo.

El proyecto estrella es la construcción de la superestructura ferroviaria y explotación de la Línea de Alta Velocidad (LAV) entre La Meca y Medina, en Arabia Saudí. El contrato para la construcción del tren de alta velocidad a La Meca por parte de un consorcio de empresas españolas pone en valor el esfuerzo en I+D+i más allá del desarrollo viario.

De las 12 empresas que forman el consorcio, la mitad del peso recae en Renfe, Adif y Talgo. El grupo será el suministrador y el encargado de explotar el tren de alta velocidad entre las ciudades de La Meca y Medina en Arabia Saudí. El resto del grupo empresarial estará formado por compañías españolas como OHL, ACS, Copasa, Indra, Dimetronic, Cobra, Inabensa, Imathia, Consultrans e Ineco. La adjudicación de este proyecto, cuyo valor supera los 6.700 millones de euros, supone un hito para la industria y la tecnología ferroviaria española y para la estrategia de internacionalización de Talgo. Para su cartera de negocio supone una inyección de más de 2.000 millones de euros.

El proyecto contará con la última tecnología de billetaje, control de accesos y servicios TI de Indra, por valor de 440 millones de euros. Su sistema DaVinci, desarrollado por Indra y propiedad intelectual de Adif, es la plataforma de gestión de tráfico ferroviario más avanzado del mundo. Además de la red de alta velocidad española, la plataforma gestiona redes tan diferentes como la del metro de Medellín o el metro de Londres, y ha sido elegida por Marruecos y Lituania para gestionar sus respectivas líneas de ferrocarril.

Tecnología punta en gestión

El sistema de señalización ERTMS (Gestión de Tráfico Ferroviario Europeo) desarrollado por Adif y los sistemas bidireccionales aplicados en el Trambaix de Barcelona sitúan a España a la cabeza en tecnología de comunicación ferroviaria.

El European Rail Traffic Management System, o Sistema de Gestión de Tráfico Ferroviario Europeo (ERTMS), nació para facilitar la comunicación de las líneas ferroviarias comunitarias. España sigue siendo el único Estado de los 27 en el que la mayor parte de las líneas de alta velocidad cuentan con dicho sistema, lo que permite mejorar la interoperatividad ferroviaria a partir de un estándar técnico de señalización y seguridad.

Destaca el Sistema de Auscultación de Balizas ERTMS (Sabe) desarrollado por Adif y el Instituto de Magnetismo Aplicado (IMA) de la Universidad Complutense de Madrid. Este sistema recibe, demodula y decodifica los mensajes emitidos desde la vía, además de permitir la medición de muchos parámetros físicos de la señal baliza-tren, algo muy útil para las tareas de mantenimiento de la señalización. El Sabe lee no sólo las balizas ya usadas en España sino también las del sistema de transmisión continua de las balizas europeas, o Euroloop.

En la actualidad, Adif está desarrollando un proyecto de investigación para mejorar la alta velocidad ferroviaria. El proyecto Ifzone tiene como objetivo incrementar la operatividad de la explotación, mejorando los tiempos de viaje y disminuyendo posibles riesgos de averías en los trenes y en la catenaria.



Adif está desarrollando un proyecto de investigación para mejorar la alta velocidad. GUILLERMO RODRÍGUEZ

LA EMPRESA ESTATAL ADIF LIDERA VARIOS CONSORCIOS QUE LLEVAN A CABO PROYECTOS POR TODO EL MUNDO

El proyecto, desarrollado desde el Centro de Tecnologías Ferroviarias en Málaga y dependiente del Plan Nacional de I+D+i, cuenta con un presupuesto de 2.262.142 euros mediante la colaboración público-privada, con participación de compañías como Trainelec, Traintic, Electrans, Ziv y Sener Ingeniería y Sistemas, y organismos como el Instituto de Magnetismo Aplicado (Ima/Ucm), CSIC y la Universidad de Alcalá de Henares.

Adif y la Fundación Caminos de Hierro para la Investigación y la Ingeniería Ferroviaria (FCH) han firmado un convenio de colaboración para impulsar la I+D+i y la ingeniería ferroviaria. En virtud del acuerdo, que tendrá una duración de dos años prorrogables anualmente, ambas entidades se comprometen a "identificar actuaciones de formación, de I+D+i, de asesoría, vigilancia y prospectiva tecnológica", así como de validación de servicios ferroviarios.

La compañía estatal tiene entre sus objetivos estratégicos el "incremento de la cooperación con entidades públicas y privadas en actividades de investigación, desarrollo e innovación tecnológica dentro de sus potenciales áreas prioritarias de negocio, y en proyectos de I+D+i promovidos por las Administraciones Públicas españolas y de la Unión Europea a través del Programa Marco de I+D+i.

En este contexto, el Centro de Tecnologías Ferroviarias de Málaga resulta clave. En él se concentra la gestión y la mayor parte de la actividad innovadora de la entidad. En la actualidad acoge a un total de 81 investigadores del ámbito empresarial que participan en 49 proyectos de I+D+i, que se suman a 26 tecnólogos e investigadores de Adif. Desde el pasado mes de septiembre se han incorporado 17 nuevos investigadores procedentes de siete empresas de vanguardia tecnológica.