



Las nuevas unidades entrarán en servicio comercial a partir de octubre.

FGC recibe la primera unidad 113 para cercanías

Alstom ha entregado a FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya) el primero de los nuevos trenes que el operador incorporará a su flota de cercanías. Se trata de la serie 113, perteneciente a la familia X'trapolis de Alstom, que circulará por la línea del Barcelona-Vallés y dará servicio a las áreas metropolitanas de Terrassa y Sabadell. A partir de octubre está previsto que se inicien los servicios comerciales. Estas unidades forman parte de un pedido de 24 trenes fabricados por Alstom y CAF.

nes, que sustituirán gradualmente a algunos de los trenes de la serie III que operan actualmente en la línea Barcelona-Vallés. FGC modernizará su flota, mejorará la calidad del servicio y reducirá el coste de mantenimiento. Al contar con una mayor capacidad -cuentan con cuatro coches, frente a los tres de las unidades actuales- FGC podrá también aumentar significativamente la capacidad de la línea.

La línea Barcelona - Vallés dispone actualmente de un total de 42 trenes, de los cuales veinte son de la serie UT-III y están formados por tres coches. Los otros 22 (serie UT II2) están formados por cuatro coches. Con este parque se presta actualmente el servicio, tanto en los tramos urbanos (L6 y L7) como en los suburbanos (S1, S2, S5 y S55). En hora punta se realizan hasta un total de 32 circulaciones por hora y sentido, lo cual requiere 35 trenes en servicio, de modo que quedan siete como reserva para incidencias y mantenimiento, un 16 por ciento de la dotación.

Las actuaciones en curso, como la nueva estación de Volpelleres, la prolongación de los ramales de Tarrasa y Sabadell y la nueva cola de maniobras en Plaza Cataluña, cuyo proyecto se encuentra en fase de redacción, supondrán un incremento del ser-

Galería fotográfica 
<http://xurl.es/s7e90>

El viaje se ha hecho por autopista desde la planta de Alstom en Santa Perpètua de Mogoda. Durante los próximos tres meses se realizarán las primeras pruebas de estos nuevos trenes, de noche y sin pasajeros, para no alterar el funcionamiento habitual de la red.

FGC adjudicó esta compra a un consorcio formado por las empresas Alstom y CAF, por un importe de 155 millones de euros. Uno de los aspectos importantes de la valoración técnica ha sido la inclusión de los proyectos de investiga-

ción, desarrollo e innovación (I+D+i) en las ofertas presentadas.

Los trenes forman parte de un pedido de 24 unidades firmado en noviembre de 2009, la mitad de los cuales corresponden a Alstom. La planta de Alstom en Santa Perpetua (Barcelona) se encarga de la fabricación de doce unidades, así como del diseño y dirección del proyecto.

Los nuevos trenes eliminan la separación entre coches e incorporan mejoras para el confort de los pasajeros. Los trenes, con capacidad para 780 viajeros, están contruidos en aluminio, y están formados por cuatro coches de 80 metros de longitud.

Gracias a estos nuevos tre-

■ Más amplios y sin separación entre coches

Más amplios, con mayor capacidad de pasajeros y sin separaciones entre vagones. Así serán los nuevos trenes que Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) estrenará en las próximas semanas en las líneas del Vallès, que unen Barcelona con Sabadell y Terrassa. Los nuevos trenes son más luminosos, amplios y accesibles. También incorporan pantallas digitales que informarán a los pasajeros de las próximas paradas, horarios e incidencias del servicio.

La nueva Serie 113 de la familia X'trúpols de Alstom, incorpora los últimos avances tecnológicos y mejorará el confort de los viajeros. Entre sus características destacan:

- Cada tren está compuesto por cuatro coches de aluminio, con una longitud de 80 metros y una capacidad de 780 pasajeros.
- El interior es diáfano y permite el desplazamiento entre los coches.
- En su diseño, se ha mejorado la ergonomía de los asientos, la climatización interior y el aislamiento acústico.
- Se ha incorporado un sistema de recuperación de la energía durante la frenada, que permite reducir el consumo energético considerablemente.
- En el desarrollo de los nuevos trenes se ha hecho hincapié en la accesibilidad para pasajeros con movilidad reducida, con 12 puertas de doble apertura.
- Mantenimiento más sencillo. Se minimiza los puntos de anclaje de asientos, con el fin de agilizar la limpieza del interior.
- Se ha remodelado la cabina del conductor, para crear un espacio más ergonómico y cómodo, obteniendo el certificado de ergonomía de la Universidad Politécnica de Cataluña. La cabina cuenta también con una pantalla para controlar el interior del tren, dotado con cámaras de vigilancia.
- Se han incorporado pantallas de televisión que informan sobre el trayecto y posibles incidencias.
- La ergonomía de la cabina ofrecerá más amplitud y más confort para el maquinista.
- La climatización interior, junto con un aislamiento acústico óptimo, aportará un ambiente de alta calidad y confort para el usuario.
- Distribución de los asientos similar a la existente en los trenes actuales (2 +2), con asientos dispuestos en tertulia de cuatro, y otros adosados lateralmente, con una capacidad de transporte de 800 personas entre sentadas y de pie.
- Las prestaciones a nivel de velocidad y aceleración serán las mismas que las actuales, de acuerdo con los condicionantes de trazado de la línea, con motores de corriente alterna gobernados electrónicamente y que permiten grandes tasas de recuperación de energía mientras el tren frena. Incorporan sistemas de protección de la circulación tipo ATP y están preparados para la conducción asistida tipo ATO.
- Sistemas de información, señalización y comunicaciones avanzados. Sistema de vigilancia mediante circuito cerrado de TV, con grabación de imágenes en caja negra y transmisión en tiempo real al Centro Mando Integrado. Equipados con radiotelefonía, telefonía GSM y UMTS, localización GPS, sistemas de información al viajero con pantallas planas, megafonía, interfonía, etc
- Alimentación a 1500 V cc.

vicio que hacen necesaria la adquisición de más trenes. Según el plan de Transporte de Viajeros de Cataluña, la demanda podría llegar a crecer más de un 30 por ciento en los próximos diez años.

■ Incremento de la oferta

Así, teniendo en cuenta la disponibilidad de nuevas infraestructuras y la evolución de la demanda futura, FGC ha diseñado un incremento de oferta evolutivo que tiene como objetivo llegar a cuarenta trenes a la hora en el 2015. Para dar este servicio se requerirá un parque de hasta 66 unidades. Teniendo en cuenta la obsolescencia tecnológica de los trenes de la serie UT III, se prevé que el parque de 66 unidades necesarias esté formado por los actuales veintidós trenes de la serie II2 y por cuarenta y cuatro nuevos de la serie II3.

La adquisición de este nuevo parque móvil se hará en dos etapas. En una primera fase harán falta veinticuatro trenes, que es el pedido ya en curso, y en una segunda, se fabricarán y suministrarán las veinte trenes restantes.

Los trenes de la serie II3 se utilizarán en las líneas S1, S2, S5 y S55, dos de ellas con parada en Rubí. Las nuevas unidades permitirán retirar los trenes más antiguos de la red, los de la serie III, que llevan treinta años en circulación. Muchos de ellos se utilizaban en la actualidad para cubrir la línea S5 Barcelona-Rubí. En cambio, los trenes de la serie II2, la mayoría de los que hay ahora, continuarán en circulación ya que aún se encuentran en buen estado.

La entrada en servicio de la nueva serie II3 no implicará ningún cambio en la frecuencia de la red FGC, pendiente de las obras de construcción del nuevo intercambiador de Plaza Cataluña, un proyecto parado como consecuencia de la crisis económica. ■

YOLANDA DEL VAL