A. PAUKNER

El ferrocarril representa uno de los hitos más destacados de la Revolución Industrial. A lo largo de estos 175 años, ha experimentado una profunda transformación, que ha desempeñado un papel fundamental en el desarrollo y la modernización de las ciudades, especialmente en las últimas décadas.

En la España peninsular, el ferrocarril se ha consolidado como el medio de transporte más rápido, eficiente, económico, fiable, seguro y respetuoso con el medio ambiente. Además, las redes de cercanías, metros y tranvías locales complementan la creciente demanda de movilidad.

La descarbonización de las ciudades debe ser un objetivo prioritario, lo que implica recuperar los espacios públicos, reduciendo la presencia de vehículos privados. Para logarlo se debe ampliar y mantener el ferrocarril de proximidad.

En cuanto a los retos para el futuro, es esencial mejorar la conectividad entre diferentes modos de transporte, comenzando por el propio ferrocarril. Las diversas administraciones deben colaborar estrechamente para facilitar al usuario su experiencia de viaje. Por otro lado, se deben completar los corredores actuales, fortalecer la comunicación con los puertos, promover el transporte de mercancías por ferrocarril, sin olvidarnos de fomentar la conexión con nuestros países vecinos.

Roberto Isabel Palacios
Director Departamento Ferroviario,
A. PAUKNER, S.A.

ACOSTA INGENIEROS

Han pasado 175 años del primer ferrocarril en nuestro país y podemos afirmar que en la actualidad estamos a la vanguardia de la tecnología más alta en la construcción, mantenimiento y gestión de líneas férreas, tanto en sistemas metropolitanos como en líneas de alta velocidad y cercanías.

Nunca debemos olvidar que tenemos una de las redes de alta velocidad más extensas del mundo y en sistemas metropolitanos contamos con unas redes también extensas que dan servicio diariamente a millones de ciudadanos. Sin todo ello la movilidad actual no sería posible.

Para que esto suceda diariamente, contamos con personal y técnicos altamente cualificados y no siempre correctamente reconocidos. Los retos de futuro son muchos y de gran envergadura donde necesitamos personal bien formado y motivado para seguir en la cima del ferrocarril, construyendo, manteniendo y gestionado los sistemas ferroviarios, no solo de nuestro país sino exportando nuestro conocimiento al resto del mundo como estamos realizando en la actualidad.

Necesitamos que las nuevas generaciones se “suban al tren”, nunca mejor dicho, debemos motivar y formar a los jóvenes para seguir la labor iniciada hace 175 años y que tan buenos frutos ha cosechado.

Gaspar Acosta
Director General

ALSTOM

Parte esencial de nuestra historia contemporánea, el ferrocarril ha estado íntimamente unido a los grandes cambios y retos de la sociedad española. Desde su llegada a finales del siglo XIX, y durante gran parte del siglo XX, ha sido sinónimo de desarrollo económico, industrial, creación de riqueza, empleo y vertebración del territorio.

Con la llegada de la alta velocidad en 1992, el ferrocarril se convirtió en un pilar de crecimiento económico, contribuyendo a la modernización de la sociedad y desarrollando una tecnología reconocida y admirada en el mundo. Hoy afrontamos un nuevo reto, si cabe aún más transcendental que aquel que iniciaron las primeras locomotoras de vapor hace 175 años o la alta velocidad hace 30. La sociedad demanda al ferrocarril ser el centro de las políticas de descarbonización, sobre el que pivote una movilidad más sostenible, que integre el desarrollo económico con el cuidado del planeta y los desafíos del cambio climático.

Decía Isaac Asimov que mientras la ciencia nos puede divertir o fascinar, con la ingeniería conseguimos cambiar el mundo. Como ingeniero y ferroviario, estoy seguro de que lo conseguiremos y de que el ferrocarril continuará siendo un eje transformador y vertebrador de la sociedad española en el siglo XXI.

Leopoldo Maestu
Presidente y Consejero Delegado de
Alstom España y Portugal

CAF

La transformación del ferrocarril se ha acelerado enormemente en estas últimas décadas, con aspectos que han marcado el devenir del sector a lo largo de todos estos años: el desarrollo tecnológico, la incorporación de la tecnología en la fabricación, los avances en el diseño, la internacionalización de los proyectos y de las operaciones, hasta llegar en los últimos tiempos incluso a cambiar las características de lo que el mercado demanda, pasando de producto a servicios, de tren a un sistema integral de transporte. Todo ello ha definido la transformación y crecimiento de CAF a lo largo de los años.

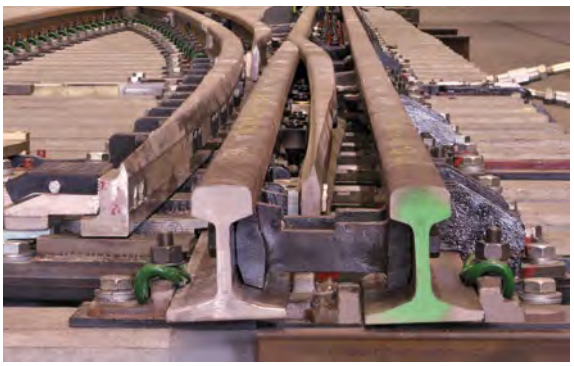
En la actualidad, la movilidad ferroviaria y de autobuses cero emisiones, actividades principales de CAF, tienen el viento a favor y se han convertido en los ejes principales de los planes de la mayoría de los operadores y autoridades de transporte.

En este contexto, CAF alcanzó en 2022 un nivel de contratación de máximos históricos, llegando a una cifra record en su cartera de pedidos y destacando su posicionamiento como proveedor de soluciones integrales de transporte y autobuses urbanos cero emisiones, todo ello en los principales mercados accesibles del mundo, reforzando así nuestro posicionamiento para el futuro.

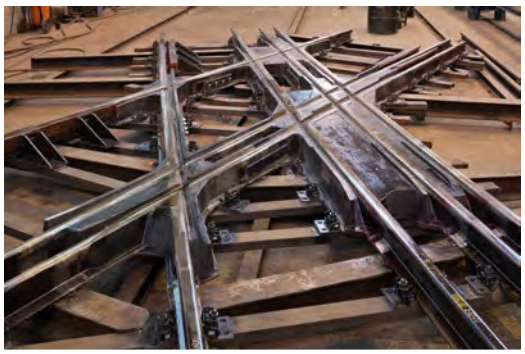
Avanzamos con una apuesta clara por la descarbonización, ampliando nuestra gama de trenes y autobuses dotados de sistemas de propulsión alternativa, eléctrica y de hidrógeno, en la automatización de los sistemas de transporte, y en la digitalización de los procesos, entornos de validación y homologación virtual o ciberseguridad, entre otras materias.

A día de hoy, aspiramos a un crecimiento de ventas por encima del mercado, comprometidos con la excelencia, el trabajo bien hecho, y el continuo desarrollo tecnológico. Asumiendo en todo momento nuestra responsabilidad por lograr un mundo más sostenible y mejor conectado, en el que todos podamos viajar de forma eficiente, segura y cómoda.

Javier Martínez Ojinaga
Consejero Delegado
Chief Executive Officer- CEO





MieresRail

Shall we connect?

mieresrail@mieresrail.com www.mieresrail.com (+34) 985 45 63 31

AZVI

A lo largo de sus 175 años de historia en España, el ferrocarril ha sido fundamental para el desarrollo del país. Un pilar básico para el crecimiento económico al permitir el transporte eficiente de mercancías y pasajeros, conectando regiones y fomentando la industrialización.

Además, la modernización y la electrificación de líneas desarrollada, junto con la construcción de la amplia red de Alta Velocidad de la que disponemos, han llevado a un relevante aumento de la conectividad y la eficiencia.

Para Azvi, de orígenes centenarios vinculados al ferrocarril, ha sido y es un gran orgullo formar parte desde sus inicios de la historia y el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias en España.

Sin embargo, el futuro presenta retos importantes. La conectividad regional ha de mejorar ya que es esencial para garantizar que todas las áreas del país se beneficien por igual. La sostenibilidad es una preocupación clave y se necesita una mayor electrificación y el uso de fuentes de energía limpias para reducir las emisiones de carbono. Sin olvidar, además, que la inversión continua en la modernización de la infraestructura es crucial para garantizar la seguridad y la eficiencia.

En definitiva, tenemos que seguir apostando por el ferrocarril como el medio de transporte más sostenible, inteligente y seguro.

Manuel Contreras Caro
Presidente de Grupo Azvi

CAF SIGNALLING

La señalización ferroviaria, siempre en continua evolución

En sus orígenes, la señalización ferroviaria en España era muy rudimentaria. Se basaba en señales manuales y mecánicas. Transcurrió un siglo desde el primer trayecto de tren hasta que se introdujeron las señales luminosas, que supusieron una mejora significativa en la seguridad, nuestra principal razón de ser.

En los 70 se desarrollaron los primeros sistemas de bloqueo automático, que evitaban la necesidad de la manipulación manual. Desde entonces, hemos dado pasos de gigante. Hoy contamos con sistemas avanzados de protección en la red ferroviaria española, como el ERTMS. Asimismo, disponemos de unos sistemas de Control, Mando y Señalización con los más altos niveles de seguridad y eficiencia.

En el siglo XXI, el ritmo de la (r)evolución tecnológica del sector es vertiginoso. Nos hemos adaptado a las necesidades de un mapa de tráfico ferroviario tremendamente complejo por su densidad, con mayor frecuencia de trenes, velocidad, destinos y, por supuesto, cuota de pasajeros y mercancías. A ello, le sumamos otros grandes avances como el aumento de la calidad del servicio o las sustanciales mejoras en la ergonomía.

Hoy afrontamos ambiciosos desafíos: la digitalización, que permitirá mejorar la eficiencia y seguridad; el compromiso incondicional con la sostenibilidad y la integración de sistemas, que mejorará la interoperabilidad del sector ferroviario. Por supuesto, la seguridad sigue siendo el pilar fundamental, lo que incluye fortalecer nuestros sistemas de ciberseguridad. Todo ello en convivencia con un mundo hiperconectado en el que hemos de funcionar como una pieza más de un gran engranaje.

Jon Alzate
Director General de CAF Signalling

CEFF

En este año se conmemoran los 175 años de la primera línea ferroviaria en territorio peninsular, de lo que hoy es la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG): la línea Barcelona-Mataró. Este 2023 es un año muy especial para nosotros en Centro Europeo de Formación Ferroviaria (CEFF) por esta efeméride y por la de haber cumplido 15 años desde nuestro nacimiento como escuela formativa.

Aunque formamos parte de la historia reciente del ferrocarril español, nos sentimos parte importante y capital de este gran coloso centenario que ha logrado desarrollar países, acercar continentes, construir sociedades más verdes, limpias y amables para nuestro planeta. Desde la creencia y la convicción de la absoluta relevancia de la formación, como centro formativo, desde CEFF siempre apostamos por el valor estratégico de la enseñanza. Para la resolución de las trabas y obstáculos del pasado, así como para la conquista de los futuros retos en el sector, creemos firmemente que la labor formativa ha desempeñado un papel crucial digno de celebrar hoy con todos los que forman parte de la familia ferroviaria, reafirmándonos en la importancia de establecer una cultura de la seguridad a través de la enseñanza para la consolidación de un sector fuerte, sano y fundamentalmente seguro. Desde CEFF decimos hoy al ferrocarril en España, ¡Felicidades!

Juan Manuel Rivas Mena
Director General

CEMBRE

A lo largo de los años CEMBRE ha participado y sigue haciéndolo actualmente de forma activa en el diseño y desarrollo de productos en el mundo ferroviario, tanto en la parte de infraestructura de vía como en material rodante, apostando e innovando en maquinaria y herramientas de aplicación ferroviaria, así como en los diferentes productos CEMBRE para las necesidades y avances actuales que requieren una optimización de los trabajos a ejecutar.

A lo largo de los últimos años, combinar nuestro know-how y las indicaciones de nuestros clientes nos ha permitido mejorar siempre la calidad de nuestros productos, tener una gran aceptación y ser como no un gran referente en el sector.

Desde CEMBRE queremos unirnos y celebrar este 175 aniversario de un gran hito que marcó no solamente la historia de España, sino que sirvió de referente a otros países a nivel mundial,

Luis Miguel Sánchez de la Morena
Director Comercial Rail & Power

CEMOSA

CEMOSA es una empresa familiar, cercana, comprometida con la sostenibilidad, la innovación y el desarrollo tecnológico. Estamos muy orgullosos de los logros conseguidos en nuestros primeros 50 años. Ya somos un equipo de más de 1000 empleados, de múltiples nacionalidades, con presencia en más de 25 países, de 4 continentes.

El propósito y las características de nuestro inicio nos han definido y marcado hasta hoy: aportar VALOR, a nuestros Clientes, a nuestros Equipos y a la Sociedad. Esta es nuestra esencia.

En CEMOSA, miramos al futuro con ilusión, nos movemos y actuamos. Nuestro reto es contribuir a la consecución de Infraestructuras más Sostenibles, Eficientes y Resilientes a eventos extremos, mediante las nuevas tecnologías: digitalización, monitorización IoT, ciencia de datos e Inteligencia Artificial. Así, desarrollamos herramientas que nos permiten gestionar de manera óptima las infraestructuras durante todo el ciclo de vida, desde la planificación y diseño, la operación y mantenimiento, la renovación y, finalmente, la deconstrucción.

Encaramos estos nuevos retos y desafíos, con la herencia de las enseñanzas del pasado, con el esfuerzo presente y, sobre todo, con la confianza en las nuevas generaciones, que ya están con nosotros, con lo que sabemos que el futuro está en buenas manos.

Luis Jiménez Redondo
Consejero Delegado

CERTIFER

Logros y retos de futuro

Desde hace más de 25 años, CERTIFER es uno de los líderes del sector de la certificación ferroviaria. A lo largo de los años, hemos prestado asistencia a nuestros clientes en más de 60 países y realizado más de 5.000 proyectos.

Actualmente en España participamos en más de 100 proyectos en los que priorizamos la experiencia y calidad hacia nuestros clientes para la consecución de sus objetivos. En 2023 hemos cerrado proyectos como la certificación del nuevo tren Talgo AVRIL S106 en unidad simple, la verificación CE de interoperabilidad del único viaducto atirantado para LAV de la Y Vasca del tramo Hernani-Astagarriaga o la certificación del TDS en la línea 1 de cercanías de Barcelona. En 2022 fuimos reconocidos como Organismo Designado en Portugal, y uno de nuestros primeros trabajos ha sido la certificación de la instalación de radio GSMR en los trenes de FERTAGUS.

Nuestros retos más próximos son la certificación del Puerto de Tarragona-Marchamalo y Puerto de Gijón. También trabajamos para la homologación de varias locomotoras Euro6000 de Stadler, para su uso en Portugal y la evaluación de los trenes AKT y SJ para Suecia de CAF.

Nuestra ambición es hacer del ferrocarril el transporte por excelencia y que las nuevas movilidades sean más seguras, fiables y conectadas con el mundo.

CERTIFER BELGORAIL

CETREN

El nivel español de cumplimiento de la interoperabilidad ferroviaria y de la evaluación independiente de seguridad es muy alto, por la responsabilidad y capacitación técnica de todos los actores que intervienen, empezando por los proyectistas, constructores y asistencias técnicas y direcciones de obra y acabando por los administradores de la infraestructura, los organismos de evaluación y la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. De forma inminente se va a poner en servicio la variante de Pajares, entre La Robla y Pola de Lena, que es un orgullo para todos los que hemos intervenido, tanto por la envergadura colosal de la obra como por la complejidad técnica de su diseño y ejecución.

Han entrado ya en vigor las instrucciones ferroviarias de infraestructura y energía, de obligado cumplimiento, que establecen los parámetros de evaluación del ancho métrico de forma análoga a los anchos ibérico y estándar, junto con características adicionales o con especificación más exigente que la establecida por las ETI en estos anchos, lo que influirá en la mejora de la calidad del diseño y de la operación, sin perder la condición de interoperabilidad de las líneas, que es el requisito básico ineludible.

Alejandro Cisneros Müller
Director General

COMSA

La efeméride del primer ferrocarril peninsular entre Barcelona y Mataró es una buena ocasión para poner de manifiesto la vigencia de este medio de transporte. Son múltiples las razones que sustentan el desarrollo e impulso de los proyectos ferroviarios, tanto por su contribución a la lucha contra el cambio climático, como por las posibilidades que ofrece su intermodalidad y conectividad.

En COMSA Corporación apostamos por el ferrocarril desde nuestros orígenes, siendo uno de los artífices de la transformación del mapa español de infraestructuras. Nuestra experiencia centenaria abarca desde los primeros trabajos de construcción y mantenimiento ferroviarios a finales del siglo XIX, hasta la participación en la ejecución de todas las líneas de alta velocidad de España -desde las primeras en los años 80-, desarrollando siempre soluciones innovadoras que mejoran la ejecución y gestión de los proyectos en el sector.

El futuro de la movilidad sostenible pasa por el impulso del ferrocarril a través de nuevos accesos portuarios y polos logísticos, invirtiendo en la mejora de la conectividad y apostando por la innovación y la sostenibilidad como elementos inseparables. Porque sumando esfuerzos, el resultado es siempre mejor.

Guillermo Lorenzo
CEO de Infraestructuras, Ingeniería y Servicios de COMSA Corporación

CONSULTRANS

El transporte ferroviario se ha consolidado en los últimos años como medio de transporte seguro, sostenible y respetuoso con el medio ambiente. Se ha ganado la batalla de la interoperabilidad -con trenes que cruzan fronteras sin necesidad de cambiar ni material rodante, ni personal-, y la liberalización del mercado ha estimulado la utilización de una infraestructura costosa ofreciendo precios más atractivos.

Sin embargo, para alcanzar una nueva dimensión, el próximo desafío es tecnológico: sistemas y redes de comunicación avanzadas que ofrezcan alta capacidad, velocidad y cobertura, y tiempos de respuesta instantáneos que permitan la operación y el mantenimiento remotos. Hablamos de ERTMS, CTCs, 5G, IoT, Ciberseguridad, AI, Cloud/Edge computing, ATP, Smart Manteinance, etc. Activos concentrados en centros redundantes de alta eficiencia que agregarán valor al viajero y al operador logístico.

Viajar en tren será parte de una experiencia global de infoentretenimiento para los pasajeros. Y los operadores logísticos dispondrán de información precisa y en tiempo real de sus mercancías. Desde Consultrans, creemos en la necesidad de repensar los modelos de negocio dentro del marco de los nuevos grados de libertad, y para ello contamos con un equipo con la experiencia ferroviaria, tecnológica y capacidad de innovación necesarias para afrontar el desafío.

Antonio Vílchez Fajardo
Director General/General Manager

CONVENSA

Convensa, especialistas en obras ferroviarias

Convensa es una empresa especializada en la ejecución de obras ferroviarias. Su dilatada experiencia es de más de 50 años en este sector. Convensa forma parte del Grupo FCC lo que le otorga una capacidad tecnológica y financiera sin igual entre las constructoras ferroviarias.

En la actualidad ejecuta la construcción de la plataforma del Corredor Mediterráneo de Alta Velocidad Murcia-Almería. Tramo: Níjar-Río Andarax; Tramo Totana-Lorca y el Tramo Totana-Totana. También en el Corredor Mediterráneo, en el tramo Valencia Nord-Valencia Joaquín Sorolla está implantando el ancho estándar. Está trabajando en la mejora integral de la infraestructura de la línea de alta Velocidad Madrid-Sevilla. Tramo C: Guadalmez-Córdoba; en la modernización de la Línea del Oeste Tramo Mira Sintra / Meleças – Caldas da Rainha y tramo Mira Sintra-Meleças-Torres Vedras, en la Linha do Oeste (Portugal).

Realiza los mantenimientos de la vía y desvíos en líneas convencionales en las Subdirecciones de ADIF Norte, Centro y de Sur. Los servicios de mantenimiento de infraestructura, vía y aparatos de vía de la línea de Alta Velocidad Madrid-Noreste, entre otros.

En obras de metro lleva el mantenimiento del 50 % de la Red de Metro de Madrid. En la actualidad está ejecutando la renovación de vía de la Línea 1 de Metro de Madrid; y la construcción del parque de material y oficinas del Sistema de movilidad del Mondego (Coimbra, Portugal).

Comunicación del área de construcción del Grupo FCC

CRÉATE

La importancia del talento profesional

En el siglo XIX los ferrocarriles desataron una revolución industrial que transformó el mundo. Hoy, la historia se puede repetir.

Estamos en un momento crucial de la evolución del sector ferroviario, donde los desafíos que se presentan son decisivos. No solo para la eficiencia y sostenibilidad del transporte, también para el medio ambiente y la economía global.

El primer reto radica en la creciente complejidad de las tecnologías ferroviarias. Los avances en sistemas de control, seguridad y sostenibilidad demandan una fuerza laboral altamente cualificada. Por ello, las empresas deben promover la formación continua e invertir en programas de desarrollo que permitan a sus empleados adquirir nuevas habilidades y conocimientos.

Sin embargo, la formación es solo la mitad de la ecuación. La atracción de jóvenes profesionales, la diversidad e inclusión social y la retención del talento son esenciales. Además de salarios atractivos, hay que ofrecer un ambiente de trabajo enriquecedor, oportunidades de crecimiento y reconocimiento.

En nuestras manos está repetir la historia y hacer del sector ferroviario un pilar en la construcción de un futuro sostenible y conectado. Apostemos por la formación. Atraigamos a nuevos perfiles. Comprometámonos con el talento. La inversión en la capacitación constante y la creación de entornos laborales atractivos garantizará el éxito para esta industria.

El tren del progreso está en marcha; aseguremos que nuestro personal esté preparado para el viaje.

Alicia Raigón Pleguezuelos
Directora-Gerente de Créate HR

DEIMOS

El sector ferroviario es estratégico para un país y para su correcto desarrollo, y por lo tanto la calidad, adecuación y modernización de su servicio es un elemento crítico. La movilidad del futuro se enfrenta a grandes retos en los que serán decisivos la tecnología, el medioambiente, la regulación normativa y la conectividad.

Los hábitos de los ciudadanos, sus preferencias y necesidades, así como las nuevas tendencias que están marcando el futuro de la actividad económica y social han cambiado en un corto espacio de tiempo. En consecuencia, también lo ha hecho la forma en la que la sociedad se desplaza. Todo ello ha provocado que la tarea de planificar la demanda de movilidad esté en constante cambio. Aun así, la hoja de ruta de la industria ferroviaria está clara: la sostenibilidad, la seguridad y la digitalización serán los ejes sobre los que debe asentarse un sistema de transporte que debe empezar a adoptar una visión global y multimodal para facilitar y agilizar el transporte del usuario.

En definitiva, el sector ferroviario tiene un horizonte atractivo en el que debe entender y proyectar una nueva realidad que atienda a las necesidades económicas y sociales de las nuevas generaciones.

Miguel Lizondo del Amo
Director de Sistemas y Tecnología

ENYSE

Para Enyse, la celebración del 175º aniversario del primer ferrocarril peninsular entre Barcelona y Mataró viene prácticamente a coincidir con el 100º aniversario del primer enclavamiento eléctrico en España. En agosto de 1924 ponemos en servicio el enclavamiento de la bifurcación de Don Carlos, en Barcelona, y en 1927 el enclavamiento de Barcelona Término (hoy Barcelona França).

Desde entonces, hasta los últimos proyectos en Cantabria, Valencia o Madrid, Enyse y sus predecesoras han desarrollado una forma de trabajar que se basa en el más alto nivel de adaptación a las necesidades funcionales y de explotación de las diferentes administraciones ferroviarias, con una clara vocación de servicio al cliente. Esta flexibilidad y experiencia han permitido a los clientes depositar en Enyse su confianza para proyectos tan relevantes como el Corredor del Henares o el Centro Neuronal de Estaciones (CNE), lo que a su vez nos ha colocado como la empresa que ha logrado poner en servicio el mayor número de enclavamientos electrónicos durante el pasado año. El CNE señala el camino para resolver los retos del futuro: digitalización y sostenibilidad para hacer del ferrocarril la mejor herramienta de movilidad en el combate al cambio climático.

José Luis Domingo
Director General

EVO RAIL

Conexión, un nuevo hito para el tren

Conmemoramos un hito en la historia del ferrocarril en España, al que han seguido otros muchos en estos 175 años y no dudo que asistiremos a más. Porque podemos asegurar que, dentro de otros 175, seguiremos viajando en tren. Así ha sido la capacidad de esta industria de superar todos los retos que se le han presentado.

Estos días, cerca de donde el ferrocarril cubrió su primer trayecto peninsular, celebramos otro éxito: la instalación de la primera conexión ultrarrápida a Internet, concretamente en la línea de alta velocidad Llers-Figueras-Perpiñán.

Entre los desafíos que afronta el tren del siglo XXI, cruciales serán las comunicaciones como elemento diferenciador de otros medios de transporte. Uno de los grandes atractivos que hoy el ferrocarril puede procurar a sus usuarios es ofrecer máxima conectividad para enriquecer la experiencia de viaje. La tecnología ya es capaz de facilitar esta solución, cuyos beneficios se extienden a la propia operativa y mantenimiento, así como a la posibilidad de ofrecer nuevos servicios innovadores a los clientes.

El tren tiene un papel esencial en la necesaria transición hacia un modelo de movilidad sostenible, segura y conectada. Atraer más pasajeros será primordial para avanzar en este nuevo hito y seguir ganándose el futuro.

Antonio Muniesa
Director de Ventas
para Europa de Evo-rail

EXPLEO

Expleo, grupo internacional de servicios de consultoría e ingeniería, trabaja en continuar la expansión internacional de su Centro de Competencia en Señalización Ferroviaria.

Expleo apuesta por la digitalización para lograr una movilidad más eficiente, con un ambicioso objetivo de inversión en proyectos de i+D relacionados con las tecnologías de futuro.

Todo ello queda reflejado con la participación de Expleo en el diseño, la puesta en marcha y la monitorización de soluciones en todo el ciclo de vida de desarrollo del software de los diferentes sistemas de señalización ferroviaria existentes, así como en la parametrización y configuración de enclavamientos y los distintos elementos que componen dichos sistemas de señalización (ERTMS/ETCS Nivel 1 y Nivel 2, CBTC, ASFA Digital, Pasos a Nivel, TMS…). Expleo realiza actividades de desarrollo, V&V, ingeniería RAMS, ciberseguridad, integración, pruebas y puesta en servicio, entre otros trabajos, para los principales tecnólogos del sector (Alstom, Siemens, Thales, Enyse, CAF, Indra, Revenga…).

Adicionalmente, Expleo cuenta con un organismo de inspección Tipo C, acreditado por ENAC en cumplimiento de la norma 17020, para la realización de evaluaciones independientes de seguridad para los sistemas Control, Mando y Señalización e Infraestructura, respecto a la normativa CENELEC UNE-EN 50126/28/29 y el reglamento UE 402/2013.

Miguel Muñoz
Global Rail Signalling Industry
Leader and Sales Director

FCC

FCC Construcción líderes en infraestructuras

FCC Construcción es una compañía especializada en grandes proyectos de infraestructuras en todo el mundo. FCC Construcción pertenece al Grupo FCC cuyas líneas de negocio principales son los servicios medioambientales, el agua y las infraestructuras. Es un grupo con una experiencia de más 120 años y es uno de los principales contratistas a nivel mundial.

La compañía ejecuta en la actualidad el proyecto RER3 Go Expansion On-Corr Project. Toronto - Ontario (Canadá); distintos contratos ferroviarios en Rumania (Rumanía); la modernización de la Línea del Oeste Tramo Mira Sintra / Meleças – Caldas da Rainha (Portugal); y los accesos a la Estación de La Sagrera, Barcelona, entre otras.

En proyectos de infraestructuras metropolitanas, destacan: Metro de Riad. Líneas 4, 5 y 6 (Arabia Saudí); Metro de Lima. Línea 2 y ramal de la Línea 4 (Perú); Metro de Toronto. Ampliación de la TTC Line 2 (Toronto, Canadá); y mantenimiento del Metro de Madrid (España) el cual abarca aproximadamente el 35 % de la Red de Metro de Madrid.

Comunicación del área de construcción del Grupo FCC

FERROVIAL

Forjando el futuro ferroviario de España

Desde nuestros inicios, en Ferrovial hemos tenido la ambición de desempeñar un papel destacado en el desarrollo del sistema ferroviario de nuestro país, gracias a nuestra activa colaboración en la construcción de infraestructuras ferroviarias y el montaje de vías en diferentes corredores de alta velocidad. Esta visión nos ha llevado a alcanzar hitos como la construcción de más de 525 kilómetros de plataforma y el montaje de superestructuras en más de 2.000 kilómetros.

Nuestra misión se enfoca en continuar aportando nuestra experiencia y talento a proyectos estratégicos de futuro para nuestro país. En esta línea, hemos sellado un fuerte compromiso con la economía circular y asumimos la responsabilidad de mantener 1.500 kilómetros de vía de alta velocidad y gestionar el control de vegetación en la red ferroviaria española. Además, llevamos nuestro compromiso sostenible más allá de las fronteras nacionales, liderando la investigación y desarrollo de tecnologías sostenibles como socios principales del Railway Innovation Hub, una colaboración compuesta por 80 empresas dedicadas a promover la innovación y la tecnología en el sector ferroviario, del que actualmente ejercemos la presidencia.

Estamos orgullosos de haber contribuido a la historia del sector, siempre movidos por el compromiso con la construcción de un futuro ferroviario sostenible y avanzado en nuestro país.

Miguel Verde López-Herce
Director de Ferrocarriles y Obra Civil
Centro de Ferrovial Construcción

GMV

El ferrocarril, pionero como medio de transporte colectivo terrestre, es también el medio más eficiente y seguro. El transporte en general representa el 25% de las emisiones de gases de efecto invernadero. Sin embargo, el ferrocarril es responsable de tan solo el 0.4 % de dichas emisiones en la Unión Europea. Al estar en gran medida electrificado, se trata del único medio de transporte que ha reducido considerablemente sus emisiones en los últimos 35 años, lo que justifica su papel fundamental en el turismo sostenible. Además, con unas cifras muy bajas de accidentes, es el medio de transporte por tierra más seguro.

Se espera que el futuro desarrollo de la industria ferroviaria y de la gestión de tráfico ferroviario se base en sistemas de transporte inteligentes.

Esto exigirá a la industria ferroviaria una "transformación digital". Esta estrategia pasa por lo que se ha denominado "Tren Conectado", es decir, que permita que las innovaciones digitales en el campo de las redes de comunicaciones y de los ITS en particular puedan resolver los problemas de la operativa de la seguridad ferroviaria, satisfacer las necesidades de conectividad del viajero y un mejor control y monitorización de los parámetros operativos.

Isidro Prieto Valderrey
Responsable de desarrollo de negocio para el sector ferroviario

HISPACOLD

En 2023 la compañía prevé alcanzar los 70 millones de euros de facturación, un crecimiento de un 35% sobre las ventas del año 2022. La actividad ferroviaria crecerá en facturación más de un 30%.

La cartera de pedidos ferroviarios alcanza en el 2º semestre del 2023 máximos históricos, con un importe superior a los 50 M€ ya confirmados para suministrar en los próximos años, garantizando una actividad muy fuerte a medio plazo y una consolidación dentro del sector.

Aunque es verdad que el mercado ferroviario está en auge durante los últimos dos años, el notable crecimiento en cartera de pedidos de HISPACOLD, se debe principalmente a nuevas colaboraciones con más empresas del sector ferroviario, tanto en el norte como en centro Europa.

Hispacold sigue apostando por la innovación y el desarrollo de tecnología propia, durante el 2023 se suman al amplio porfolio de producto HVAC Ferroviario, unidades HVAC utilizando el Propano como refrigerante natural, con proyectos asignados y fecha de entrada en producción en serie prevista para finales del tercer trimestre.

Roberto Recuerda Hernández
Director general de Hispacold

INDRA

Tecnología para un ferrocarril que vertebra país y hace verde la movilidad

En solo 175 años, nuestro país ha pasado de estrenar su primera línea a tener una de las redes ferroviarias más avanzadas del mundo, segunda en kilómetros de alta velocidad solo por detrás de China, y que ha sido clave para la conectividad y la modernización del país.

Desde Indra celebramos este aniversario, con el convencimiento de haber contribuido a situar a España como referente mundial a la vanguardia del sector con nuestra tecnología.

Hemos sido socio tecnológico de ADIF y Renfe para el desarrollo de sistemas críticos y pioneros para la gestión del tráfico, la seguridad ferroviaria o la información al viajero, y hemos desarrollado tecnología de vanguardia que hemos exportado a países como Australia, Holanda, Irlanda, Estonia, Lituania, Arabia Saudí, México, Argentina o India, entre otros muchos.

Como reto, tenemos por delante impulsar la digitalización del sector y sacar el máximo partido a las últimas tecnologías como inteligencia artificial, comunicaciones inalámbricas y autónomas, CiberRail IoT, o tecnología satelital para reforzar el transporte ferroviario como centro de una movilidad más sostenible, segura, eficiente y accesible.

Juan March
Director global de Rail&Transit de Indra

INECO

En 2023 Ineco celebra 55 años al servicio del transporte y en especial del ferroviario, del que desde su fundación en 1968 ha sido parte muy activa, tanto convencional como de alta velocidad, cercanías, transporte urbano, etc., y en todas las fases del ciclo de vida: planificación, construcción, mejora, mantenimiento y explotación. Una experiencia que aplica en grandes proyectos tanto en España como en el exterior, en cinco continentes. Los retos actuales siguen siendo muchos: la interoperabilidad con Europa, la mejora de la accesibilidad y la movilidad urbana o el transporte ferroviario de mercancías son algunos de los más inmediatos en los que Ineco está totalmente implicada.

Las nuevas tecnologías como el Big Data, el internet de las cosas, la inteligencia artificial o el posicionamiento por satélite son herramientas que ya se aplican para lograr un ferrocarril más sostenible, inteligente, liberalizado, interoperable e intermodal. Ineco apuesta en dos direcciones: por las personas y el talento; y por otro, por la innovación en proyectos a nivel europeo. Además, ha puesto en marcha nuevas líneas de negocio: eficiencia energética y energías renovables; estudios de mitigación y adaptación a los efectos del cambio climático en infraestructuras; y digitalización del sector ferroviario.

Moisés Gilaberte
Director de Negocio Nacional de Ineco

IN-MOVE

175 años de innovación sobre raíles

En 1948, el innovador proyecto de Miquel Biada suponía una auténtica revolución social. Para otros, era como una idea descabellada que no funcionaría. Esa hostilidad le obligó a ponerse en manos de inversores ingleses para cumplir su sueño y lograr que el ferrocarril llegara a su Mataró natal.

Desde entonces, en estos 175 años, el ferrocarril ha continuado avanzando, innovando y también sufriendo periodos de decaimiento frente a la eclosión del coche. Hoy en día el ferrocarril es el modo de transporte más eficiente y sostenible y un claro exponente de la evolución tecnológica, desde el vapor a la digitalización.

El ferrocarril se enfrenta a grandes retos de futuro y está inmerso en el cambio de paradigma del sistema de movilidad, un nuevo escenario hacia una movilidad "puerta a puerta". El que debe ser el eje vertebrador de la movilidad. Ello requiere innovación, conocimiento, cooperación y nuevas fórmulas de gobernanza del ecosistema de la movilidad. Y el transporte colectivo, y el ferrocarril, debe ser su espina dorsal

Sobre estos grandes ejes trabajamos desde el clúster In-move, creando un innovador y plural ecosistema que permite a sus organizaciones asociadas crecer en proyectos y nuevas oportunidades de negocio, trabajando en red con otras asociaciones nacionales e Internacionales para monitorizar el sector a nivel mundial y conectarnos con los programas de innovación y de cooperación de las principales universidades y centros tecnológicos.

En 2021 y ante la complejidad y dinámica de los nuevos escenarios de la movilidad de personas y bienes, Railgrup decidió ampliar su perímetro de actuación, estrictamente ferroviario, y abarcar toda la cadena de valor del sector de la movilidad y la logística multimodal.

El ferrocarril del siglo XXI continúa sobre carriles, pero para aumentar su capilaridad "puerta a puerta" necesita de la integración funcional con el conjunto del ecosistema de movilidad

Esta habilidad para interpretar escenarios de futuro y para diseñar servicios adecuados a los tiempos, con la cooperación tecnológica y la digitalización, continúa siendo la clave diferenciadora del ferrocarril, y ahora también, del conjunto de la movilidad.

Manel Villalante i Llauradó
Presidente de In-move



175 AÑOS DEL TREN BARCELONA MATARÓ

COMSA Corporación conmemora el 175 aniversario del ferrocarril entre Barcelona y Mataró

COMSA CORPORACIÓN
Construimos un futuro sostenible
www.comsa.com

LANTANIA

El ferrocarril tiene un papel protagonista en la transformación hacia una movilidad más sostenible. El tren es uno de los medios de transporte más ecológicos que existe, pero aún tiene por delante el reto de ser igual de competitivo en tiempo y coste para viajeros y empresas que el avión o la carretera. Es imprescindible seguir desarrollando, manteniendo y renovando las infraestructuras ferroviarias. Hoy coexisten en nuestro país infraestructuras muy modernas -tenemos la segunda mayor red de alta velocidad del mundo-, con otras más antiguas y tramos al límite de su capacidad con otros infrautilizados.

Corregir estas carencias y desequilibrios debe ocuparnos en los próximos años. Tenemos, además, el reto de potenciar la red de transporte de mercancías, la directriz de la Unión Europea es que el 30% del transporte de mercancías sea por ferrocarril un porcentaje que en España solo alcanza el 4%. Asimismo, debemos desarrollar los corredores europeos y la interoperabilidad para crear un espacio ferroviario único en toda la UE. Sin olvidar la importancia de las cercanías en las grandes ciudades. Estas son solo algunas tareas pendientes, porque el futuro del tren va más allá, pasa por la tecnología, por los trenes de hidrógeno o los eléctricos e híbridos y por los trenes autónomos y conectados.

José Alberto Carrasco
Director general
de Infraestructuras de Lantania

MAFEX

Con motivo del 175º aniversario de la inauguración de la primera línea ferroviaria en España, debemos celebrar el camino recorrido en todo este tiempo, el cual ha situado a nuestro país a la vanguardia dentro del sector ferroviario internacional.

Durante todo este tiempo, el ferrocarril se ha convertido en un pilar de nuestra movilidad, economía y sociedad. Ha conectado ciudades y regiones de una forma más sostenible, eficiente y respetuosa con el medioambiente, favoreciendo la cohesión territorial y generando oportunidades.

Como presidente de Mafex, en representación de la industria ferroviaria española, que ha jugado un papel clave en este desarrollo, felicito a todas las personas involucradas en este sector por su aportación constante.

Hoy, el sector ferroviario continúa avanzando con determinación. Nuestro liderazgo tecnológico entre otros ha facilitado la espectacular transformación de nuestras infraestructuras, que cuenta con una red de referencia mundial, a la vanguardia de la innovación y la competitividad global.

Sin embargo, los desafíos futuros son igual de importantes. Debemos mantener el esfuerzo y enfocarnos en la sostenibilidad, la digitalización y la expansión internacional para seguir prosperando como sector, como industria y como país. Trabajando con la capacidad de innovación que nos caracteriza y de manera conjunta.

En este aniversario, reafirmemos nuestro compromiso con la excelencia y el progreso. La movilidad del futuro viaja en tren.

Víctor Ruiz Piñeiro
Presidente de Mafex

MIERES RAIL

Desde la inauguración de la línea Barcelona – Mataró en 1848 hasta nuestros días, el ferrocarril ha evolucionado en España hasta conseguir, entre otros, que su red de Alta Velocidad sea la segunda del mundo en extensión, sólo por detrás de China, permitiendo hoy en día que las empresas españolas exporten este conocimiento y tecnología al resto del mundo, situando al sector industrial ferroviario español en vanguardia.

Esa misma Alta Velocidad llegó a España en 1992 con un ancho de vía de 1.435 mm para, en un principio, estar aislada de la red de ancho ibérico de 1.668 mm. Hoy en día, ambos anchos conviven de manera simultánea en parte de la red de ADIF, incluso en la de Alta Velocidad, gracias a la tecnología de infraestructura de vía desarrollada, donde sociedades como Mieres Rail han aportado novedosas soluciones técnicas que permiten importantes ahorros de costes de diferente índole.

Como grandes retos para el futuro del ferrocarril español, destacaríamos la necesidad de desarrollar soluciones estructurales para potenciar de manera sostenible y eficiente el transporte de mercancías al máximo, del mismo modo que en su día se potenció el transporte de pasajeros.

Julio Fernández
Director Gerente
de Mieres Rail S.A.

KNORR-BREMSE ESPAÑA

El ferrocarril en España ha experimentado una notable transformación en las últimas décadas, con logros significativos que han fortalecido su posición como un pilar fundamental del transporte en el país.

Uno de los hitos más destacados es la expansión de la red de alta velocidad (AVE). España ha desarrollado una extensa red de trenes de alta velocidad que, junto al desarrollo de tecnologías como el cambio automático de distancia entre ruedas para poder circular por vías de destino ancho, ha conectado nuestras principales capitales en tiempos récord, reduciendo así la dependencia de los viajes en avión y automóvil.

La electrificación de gran parte de la red ferroviaria ha mejorado la eficiencia energética y reducido las emisiones de carbono, contribuyendo a los objetivos de sostenibilidad y mitigación del cambio climático.

Adicionalmente la liberalización del sector y la entrada de operadores privados han contribuido a incrementar substancialmente la demanda de viajeros.

Sin embargo, el ferrocarril en España enfrenta retos significativos. La conectividad en regiones rurales y áreas remotas sigue siendo un desafío importante. Además, se requiere una mayor sostenibilidad, con la adopción de energías renovables y trenes más eficientes.

La competencia con otros modos de transporte, como el automóvil y el avión, exige ofrecer tarifas competitivas y tiempos de viaje atractivos. Además, la digitalización de la red ferroviaria plantea desafíos de seguridad cibernética que deben abordarse.

Superar estos retos requerirá inversión, colaboración y una visión a largo plazo. El ferrocarril en España tiene el potencial de desempeñar un papel crucial en un futuro de transporte sostenible y eficiente si se abordan estos desafíos de manera efectiva.

Desde Knorr-Bremse España estamos orgullosos de nuestra contribución a que el ferrocarril en España siga siendo una referencia a nivel mundial.

Gustavo González Fernández
Presidente y Consejero Delegado

KNORR-BREMSE
MERAK
IFE
RAILSERVICES
MICROELETTRICA



Stadler conmemora el 175 aniversario de la llegada del ferrocarril a la Península Ibérica reconociendo la importancia de este hito en el desarrollo económico y social de España.

www.stadlerrail.com

STADLER

RAILWAY INNOVATION HUB

175º aniversario del primer ferrocarril peninsular entre Barcelona y Mataró en 1848

Dada las fechas de las que partimos, el siglo XIX, es fácil concluir que el principal logro del modo ferroviario ha sido la renovada vigencia como medio fundamental de la movilidad actual.

El gran despliegue de la red viaria y el avance tecnológico producido en infraestructuras y material móvil han sido factores de éxito para que el tren sea el mejor medio de transporte masivo, sea de personas, sea de mercancías.

Partiendo de aquí, el gran reto del tren es que sea el modo más utilizado para el transporte en los ámbitos indicados. Más aún con la mayor contribución que puede aportar a los crecientes desafíos climáticos del planeta. Además de lograr una mayor optimización de las infraestructuras, y de alcanzar mayores ratios de eficiencia de la gran inversión que se precisa.

Para ello, nada mejor que avanzar en innovación: aun caben nuevos desarrollos tecnológicos si aprovechamos los nuevos dominios de tecnología del panorama ferroviario. Y caben, aún, nuevos modelos de servicios que desarrollar en torno al tren. Hablar de viaje frente a transporte integrando la intermodalidad como vector del servicio.

En definitiva, es fundamental que el tren sea el protagonista de la nueva movilidad del siglo XXI.

Antonio González Arellano
Director General RIH

REDALSA

Se cumplen 175 años de la entrada en servicio de la línea que unía Barcelona con Mataró en un recorrido de 29 kilómetros. Se ha escrito mucho y muy bien sobre el ferrocarril español y sintetizar su contribución en un párrafo es tan ambicioso como pretender meter todo el agua del mar en una botella. El ferrocarril transformó radicalmente la comunicación del país con una incidencia en la economía y sociedad difícilmente exagerable.

Del vapor al AVE, todavía en nuestro recuerdo el hito de 1992, es la síntesis del avance e incorporación de tecnología al tren y su infraestructura. Dicho avance continúa implementando nuevas energías, trenes y vías más eficientes, señalización por satélite y adaptación de los operadores a la movilidad actual.

En pleno siglo XXI sigue abierta la competencia entre la carretera y el ferrocarril, pero estoy convencido de que su seguridad implícita, su rapidez y mayor sostenibilidad, así como las renovadas conexiones con puertos y con nuestros vecinos europeos, permitirán al transporte ferroviario pautar nuevos modelos de tránsito de mercancías y seguir liderando el presente y futuro del transporte de pasajeros.

Sergio López Lara
Director General de Redalsa S.A; S.M.E

REVENGA

Con este 175º aniversario no sólo celebramos un hito industrial y del transporte en España, sino también el comienzo de una era en la que personas y empresas estarían progresivamente más cerca. Más y mejor comunicadas.

Hoy, con una red de Alta Velocidad de referencia mundial, este acercamiento es un elemento esencial en el funcionamiento de nuestro país. El continuo movimiento que esta red ha habilitado entre ciudades como Barcelona, Málaga, Sevilla, Valencia, Madrid, Coruña y otras muchas ya en red y otras que pronto lo estarán, ha cambiado la fisonomía de España, permitiendo, por ejemplo, que nuestros jóvenes tengan una mayor movilidad profesional, que crezca el turismo interior o que las empresas funcionen de una forma más ágil y descentralizada.

El futuro es muy prometedor. Las tecnologías de transporte inteligente están dando lugar a una calidad de servicio al usuario sin precedentes y a la integración de la red de ferrocarril con otros medios de transporte público sostenible, pudiendo desplazarnos desde la puerta de nuestra casa hasta nuestro destino final sin causar daño alguno al medio ambiente. Desde RSS queremos felicitar a todos los participantes de este proceso histórico y manifestar nuestro orgullo por haber formado parte del mismo desde hace más de 50 años.

Arturo Revenga Shanklin
CEO

SEGULA

A lo largo de su historia, el mayor logro del ferrocarril ha sido convertirse en el medio de transporte más sostenible del mundo, con mucha diferencia sobre cualquier otro. Gracias a ello, hoy en día es un pilar fundamental en las estrategias de los países (y especialmente de la Unión Europea) para conseguir los retos de descarbonización, y esta tendencia seguirá imparable en los próximos años.

A corto plazo, el ferrocarril será una movilidad 100% sostenible, y en un futuro un poco más lejano, tendremos trenes cero emisiones, completamente eficientes gracias al impulso que se está dando a ciertos vectores energéticos, como las baterías o el hidrógeno. Como sociedad tecnológica, progresamos muy rápidamente, como por ejemplo ha ocurrido con la telefonía móvil en apenas 20 años. Y quién sabe, quizás el futuro nos brinde trenes impulsados por otro tipo de energía más limpia e infinita.

Además, con el boom reciente de la Inteligencia Artificial, está claro que están por venir mejoras significativas en el sector. Desde pequeños trenes autónomos que podrán gestionar en tiempo real la demanda y la disponibilidad de servicio, hasta trenes de pasajeros capaces de reconfigurarse de un día para otro para adaptarse a la demanda.

José Ángel Martín,
Director Ejecutivo de la División Ferroviaria de SEGULA Tecnologías España

SENER

Logros y retos del ferrocarril en España: por 175 años más

Hace casi dos siglos, "La Mataró" recorrió 30 kilómetros entre Barcelona y la ciudad que le granjeó su cariñoso apodo a esta locomotora: en octubre de 1848, el ferrocarril nacía en la Península Ibérica.

Sabemos cómo era entonces el ferrocarril español y cómo evolucionó la industria nacional hasta situarse a la vanguardia tecnológica, pues España es hoy un referente internacional en proyectos de alta velocidad y otras áreas. Por supuesto, resulta complicado saber cómo será en el futuro, pero, sin duda, su contorno dibuja dos figuras: la digitalización y la sostenibilidad.

El ferrocarril es y será clave para la movilidad sostenible del futuro. Como muestra, la Comisión Europea se ha propuesto potenciar su uso hasta llegar a absorber el 50% del tráfico de mercancías por carretera para 2050.

Vamos, por tanto, hacia una red ferroviaria más integrada, eficiente, moderna y libre de emisiones. Para conseguirlo y seguir celebrando futuros logros del ferrocarril, debemos abordar sus retos presentes, que exigen esfuerzos en I+D en materia de digitalización, de sostenibilidad y eficiencia energética. El objetivo es claro: tan solo resta seguir trabajando e innovando para reforzar el papel del ferrocarril en el transporte y la movilidad sostenibles del futuro.

Jesús Planchuelo
Director de Ferrocarriles en Sener

SIEMENS

El transporte ferroviario español celebra con orgullo 175 años de logros ininterrumpidos. Desde la inauguración de la primera línea ferroviaria en 1848, España ha forjado una red ferroviaria extensa y moderna que conecta ciudades, impulsa la economía y mejora la movilidad de sus ciudadanos. Los hitos incluyen la alta velocidad, con servicios como el AVE, que han consolidado la posición de España como líder en el transporte ferroviario en Europa y en el mundo. El ferrocarril se presenta como el eje vertebrador de la movilidad en nuestro país, por sus bajas emisiones y su alta capacidad de transporte.

Teniendo en cuenta que, para 2050, el 70% de la población mundial vivirá en ciudades y sumidos como estamos ya en la digitalización, globalización y cambios demográficos, la movilidad se erige como un factor crítico que continuará en constante crecimiento. Por ello, este desarrollo debe armonizar con la necesidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y proteger nuestros recursos naturales. Es esencial adoptar estándares de sostenibilidad que aborden la descarbonización de la cadena de valor de la movilidad. La movilidad del futuro debe ser cien por cien eléctrica, conectada y disponible. El tiempo apremia, y debemos actuar con determinación para proteger nuestro planeta.

Enrique Torres
Director de Ventas de Siemens Mobility España

SINTERSA

Se cumplen 175 años de la primera línea ferroviaria en la Península Ibérica que conectó Barcelona y Mataró, un hito muy importante para el mundo del ferrocarril en nuestro país.

En esta oportunidad me gustaría repasar la aportación al mercado ferroviario de SCP Sintersa, perteneciente al Grupo ALA, durante nuestros 35 años de trayectoria.

La dilatada experiencia de SCP Sintersa en el suministro de soluciones de interconexión para vehículos de transporte de pasajeros y de mercancías, avala la confianza depositada en nosotros por las distintas empresas y organismos para afrontar con éxito sus proyectos ferroviarios.

Hemos participado en importantes proyectos nacionales e internacionales, aportando valor en el diseño, fabricación y suministro de componentes y sistemas eléctricos/electrónicos para interconexiones profesionales para explotación ferroviaria.

Somos una empresa en constante evolución tecnológica que, además, trabajamos con las mejores marcas representadas que se encuentran siempre a la vanguardia. Con este objetivo, ofrecemos las soluciones más óptimas para cualquier desarrollo ferroviario yendo siempre un paso por delante.

Desde SCP Sintersa queremos dar la enhorabuena al ferrocarril en nuestro país, ¡por una larga vida conectando España!

Guillermo Bravo Alonso
Director Comercial y Marketing de SCP Sintersa

STADLER

Rememoramos el 175 aniversario de uno de los principales hitos de la historia del desarrollo económico y social de España: la puesta en marcha de la línea ferroviaria entre Barcelona y Mataró, la primera de la Península Ibérica. 1848 es una fecha histórica que supuso el inicio de la transformación profunda que iba a vivir el país y el germen de una larga y fructífera trayectoria de un sector que, hoy, representa el 8% del PIB industrial de España. Desde esta perspectiva, miramos con orgullo el papel que ha jugado la planta de Stadler en Valencia, heredera de un proyecto que nació hace más de 125 años y que nos convierte en la industria metalúrgica decana de la Comunidad Valenciana.

La dilatada historia de nuestro sector nos avala para hacer frente a los nuevos y apasionantes retos a los que nos enfrentamos, conscientes de que el ferrocarril es un modo de transporte clave para la estrategia de movilidad sostenible que está impulsando la Unión Europea. La promoción de este modo de transporte, tanto en su vertiente de pasajeros como de mercancías, resulta esencial por sus innumerables ventajas: su sostenibilidad y bajas emisiones, su gran capacidad, su seguridad y fiabilidad, su función como vector de vertebración territorial, etc.

Stadler Rail Valencia

SYSTRA

A lo largo de la historia, las vías de comunicación han sido los ejes que han vertebrado los territorios y que han transportado ideas, mercancías y personas. En nuestro país, hace 175 años este papel comunicador de las infraestructuras vivió una revolución radical con la llegada de un invento que iba a transformar para siempre la manera en la que percibíamos las distancias.

Desde aquel primer ferrocarril entre Barcelona y Mataró, más de 15.000 km de vía interurbana (con todos los puentes, túneles y estaciones que le permiten atravesar montañas, salvar distancias y entrar al corazón de las ciudades) han sido construidos en nuestro país, convirtiéndonos en uno de los países que más ha apostado por el mismo a nivel mundial.

Imaginar una infraestructura todavía más ecológica, más conectada, más inteligente, más resiliente a los cambios climáticos y a los eventos extremos, todavía más integrada en nuestras ciudades, más intermodal, y creando una experiencia cada vez más agradable para los usuarios, es el gran desafío que todos los *stakeholders* implicados tenemos que resolver juntos para que dentro de 175 años nuestros descendientes puedan mirar atrás y decir: ¡que 350 años increíbles de historia del ferrocarril!

Joan Serrano
Director General SYSTRA Ibérica

Talgo

La respuesta inmediata a la crisis climática

Con casi dos siglos de historia, el ferrocarril peninsular español no puede tener más energía: la red de alta velocidad sigue extendiéndose, sus diferentes anchos de vía son cada vez más permeables gracias a soluciones como las de los trenes Talgo, y la red convencional revive gracias a las reformas que animan los tráficos de viajeros y que impulsarán los de mercancías.

Es el escenario perfecto para una economía marcadamente dinámica, la española, que sin embargo debe hacerse más resistente frente a posibles crisis sistémicas y que está embarcada en una revolución hacia medios de transporte menos intensivos en carbono ante la emergencia climática, una realidad sencillamente indiscutible y aplastantemente urgente.

Este feliz 175º aniversario no puede llegar en un momento más paradigmático: apenas unas semanas antes de que se celebre la COP 28, una cita que vendrá marcada por la lógica propuesta de encontrar gradualmente alternativas energéticas. Hago aquí mías las recientes palabras de Antonio Guterres, Secretario General de Naciones Unidas: "es hora de despertar y dar un paso al frente".

Hablemos pues serena, pero también claramente: sólo un trasvase masivo de viajeros y mercancías al ferrocarril y otros modos de transporte colectivo descarbonizado puede limitar de forma realista el calentamiento global. El tren es la mejor respuesta, también la más inmediata, a este gigantesco desafío de la humanidad. En Talgo seguiremos dando pasos al frente, desde España para el mundo y con orgullo, y aportando nuestras soluciones de ingeniería ligeras y energéticamente eficientes.

Carlos Palacio Oriol
Presidente de Talgo

THALES

Un aniversario, el de la primera línea de ferrocarril en España, que es imprescindible celebrar

El próximo 28 de octubre se celebrará el 175 aniversario de la inauguración de la primera línea de ferrocarril en España. Aquello sucedió en 1848, con un tren que hizo el trayecto entre Barcelona y Mataró en un ferrocarril de financiación privada.

Desde la irrupción del ferrocarril en la España peninsular, los grandes hitos se han ido sucediendo hasta llegar al momento actual, en que el transporte ferroviario se ha convertido en el modo más fiable, rápido y sostenible de viajar.

Sin duda, a ello ha contribuido de manera decisiva el desarrollo e innovación en señalización y control de tráfico ferroviario. En nuestro país, Thales España lleva desde 1951 mejorando la gestión del tráfico ferroviario de líneas convencionales regulares, de cercanías y de alta velocidad, con tecnología que garantiza la seguridad a los más de 500 millones de usuarios de la red de transporte ferroviario de nuestro país.

La relación entre la red española y Thales tiene aún mucho camino por delante, con objetivos y retos ambiciosos como la modernización de la red convencional y la de cercanías, el desarrollo de la red de alta velocidad, o la vertebración del transporte de mercancías por el país, entre otros, todos ellos clave además para reducir la huella de carbono.

Asimismo, afrontamos nuevos retos con las tecnologías digitales emergentes que deben ser incorporadas poco a poco al transporte ferroviario para hacer de él un medio más avanzado, seguro y fiable.

Fernando Ortega
Director General de Transporte de Thales España, Turquía y Grecia

TRANSFESA

Hace 175 años el ferrocarril se concibió como una solución para transportar mercancías e impulsar la economía de una España que estaba en pleno desarrollo. Siempre ha sido un elemento clave para transportar productos de manera fiable, segura y medioambientalmente sostenible. Hoy nos hace mucha falta echar la vista atrás y recordar por qué el ferrocarril fue, es, y será clave para el transporte de mercancías y para el impulso de la economía. Pero no solo eso. Hoy el principal reto al que nos enfrentamos a nivel global es el cambio climático, y en el tren volvemos a tener un aliado estratégico esencial por sus bajas emisiones de CO2.

Un solo tren puede transportar la carga de 40 camiones ahorrando como mínimo un 80% de CO_2.

Como país debemos disponer de un plan estratégico para el impulso del tren de mercancías, que hoy solo transporta un 4% del total. Un plan que esté por encima de ideologías, de partidos, de gobiernos. Debe ser un plan de todos y para todos. Porque, aunque las mercancías no se vean, son fundamentales para que todo funcione. Ya lo vimos durante la pandemia, somos un servicio esencial. Que este aniversario sirva para recordarnos a todos la importancia tan relevante que tiene el ferrocarril para nuestra sociedad. ¡Mercancías al tren!

Idoia Galindo
CEO de Transfesa Logistics

TYPSA

El histórico tramo Barcelona-Mataró fue un hito que marcó el comienzo de una nueva era de transporte, conectividad y desarrollo económico en nuestro país.

Desde entonces, el ferrocarril ha experimentado una evolución asombrosa, en cuyo desarrollo han participado empresas como TYPSA, siendo una pieza clave en la modernización y expansión de la red ferroviaria española, participando en proyectos y supervisión de obras en todas las líneas de Alta Velocidad en España.

Hoy, los logros son palpables: un sistema ferroviario que aúna eficiencia, velocidad y sostenibilidad. Sin embargo, los desafíos persisten. La digitalización, la correcta gestión de los activos, la mejora de eficacia en las labores de mantenimiento, las mejoras en los sistemas de seguridad y las comunicaciones, la mejora de la conectividad con los ya demandados de manera continua servicios "puerta a puerta" o el reto climático, son sólo algunos de los parámetros que marcarán la continua evolución y necesidad de reinvención del ferrocarril actual.

El futuro del ferrocarril en España, y en el mundo, estará marcado por la innovación y la adaptabilidad. TYPSA, con su legado de excelencia en ingeniería, está idealmente posicionada para liderar este cambio, demostrando que el espíritu pionero que impulsó la creación del ferrocarril Barcelona-Mataró sigue muy vivo hoy en día.

Rafael Morán
Director de Transportes TYPSA

VÍAS

De los 175 años del ferrocarril en España, VÍAS lleva más de 95 años construyendo obras de ferrocarriles (desde 1928).

A mediados del siglo XX, VÍAS participa en innumerables obras en la red ferroviaria española: las nuevas líneas Madrid – Zamora – Orense – Vigo (MZOV) y Madrid – Burgos, en tramos de cercanías, renovaciones y mejora de líneas ferroviarias, construcción y remodelación de estaciones de viajeros y terminales de mercancías...

A finales del siglo XX, la llegada de la Alta Velocidad en España convierte a VÍAS en la empresa española con mayor número de contratos ejecutados en la Línea Madrid – Sevilla (infraestructura, superestructura, accesos a ciudades, etc.).

El liderazgo de VÍAS se mantiene en el siglo XXI en el resto de líneas AV en España: Barcelona – Frontera francesa, Málaga, Levante, Corredor Norte - Noroeste y el Corredor Mediterráneo.

En menos de 5 años cumpliremos 100 desarrollando obras de ferrocarriles, acercando ciudades, centros de trabajo y, lo más importante, uniendo personas.

VÍAS continúa mirando con optimismo su prometedor futuro, colaborando con nuestros clientes y proveedores, confiando en las personas, en su motivación, en su competitividad, en su capacidad de aprender, de integrar, de innovar, lo que nos permite aportar valor y satisfacción a todos nuestros clientes.

José María Aguirre Fernández
Presidente

VOITH

En los inicios del siglo XIX, una parte muy relevante de la población española murió sin haber salido nunca de su pueblo, el castellano no era todavía una lengua franca para todo el territorio y la expansión de los canales navegables avanzaba a un ritmo muy lento. Puesto en perspectiva, el plan Subercase supuso todo un hito en la modernización del país: el de la introducción de un medio de transporte que durante estos 175 años ha supuesto un beneficio indiscutible.

En su desarrollo, el ferrocarril ha ido solventando problemas sociales y económicos en una orografía muy complicada. Todavía quedan aspectos pendientes, como la muy necesaria modernización del transporte de mercancías, en la que, tras el boom de la alta velocidad, se están centrando las miradas actualmente. Innovaciones como el tren digital, la sostenibilidad, seguridad y la agilidad son los objetivos perseguidos. El DAC, o Acoplamiento Digital Automático, elemento en el que compañías como Voith trabajan intensamente, marca la diferencia en ello. En España se traducirá en un mayor aprovechamiento de la infraestructura, una reducción de costes y la consecuente mejora de cuota del ferrocarril. Nos esperan todavía años apasionantes.

Alberto Bethencourt
Director de negocio