

En diez días la empresa CAF Santana tendrá terminado el primer nuevo tranvía de Sevilla, más estrecho y con el sistema que le permite circular sin conexión directa a la red eléctrica, sin catenarias, ya incorporado. Esta primera unidad llegará a la capital hispalense a primeros de febrero para iniciar su período de pruebas y se espera que a lo largo de ese mes arriben las otras tres unidades previstas. En marzo, y tras un período de homologación que incluirá pruebas nocturnas, se espera que entren en servicio. Eso sí, antes, tal y como señaló ayer el delegado de Movilidad del Ayuntamiento, Francisco Fernández, en la visita que realizó junto a la delegada de Hacienda, Nieves Hernández, a la fábrica jiennense, habrá que acondicionar las estaciones a los nuevos trenes, ya que estos son 25 centímetros más estrechos y obligan a un recrecimiento de los andenes de 12,5 centímetros.

. Desde el Ayuntamiento aseguran que será una operación fácil pero que obligará a suspender el servicio tranviario todo un fin de semana pero vuelve a poner de manifiesto la improvisación con la que se ha desarrollado la recuperación de este sistema de transporte para Sevilla. Apenas tres años después de la puesta en servicio del tranvía, las estaciones entre Plaza Nueva y el Prado —la nueva de San Bernardo que se ha adecuado a las nuevas dimensiones de la unidad móvil— volverán a estar en obras para adecuarse a las unidades móviles.

. Y puede que no sea la única vez.

### Los dos sistemas supondrán nuevos cambios en las estaciones

El sistema que permite circular sin catenarias a estos tranvías es un acumulador de carga rápida que en teoría le permitiría circular de forma autónoma en torno a los 1.500 metros aunque no se alcanzará esa distancia, aseguran, por seguridad. Por el momento, el tranvía circulará sin cables, tal y como se preveía en el contrato de adjudicación, entre las estaciones del Archivo de Indias y la Plaza Nueva. Como esa batería se carga entre estación y estación, esa distancia, unos cuatrocientos metros, no precisa hacer ninguna modificación en las estaciones; otra cosa será cuando se plantee que el tranvía vaya más allá, por ejemplo hasta la estación de la calle San Fernando. Al quitarse las catenarias entre esta estación y Archivo de Indias,

e

l vagón tendrá que buscar algún sistema para recargarse, que aún no está definido. Según explicó Luis Terradillos, director comercial y de proyectos nacionales de CAF Santana, hay dos posibilidades: una es que se cargue a través de la marquesina (el pantógrafo sube y carga la batería mientras suben y bajan los viajeros); la otra —que Zaragoza ha pedido que se estudie para su tranvía— es un sistema que permita captar energía del suelo, algo que actualmente Industria no permite. Los dos sistemas supondrán nuevos cambios en las estaciones, con instalación de otras marquesinas o obras en las zonas de vías.

Cuándo, cómo y si se llevará a cabo ese cambio es aún algo tan incógnito cómo cuándo, y por dónde, llegará el tranvía hasta Santa Justa y la Encarnación.

El Ayuntamiento sigue defendiendo que estos nuevos tranvías tendrán coste cero para las

arcas municipales. Cabe recordar sin embargo que en su día la Corporación, al ver como la fecha de la entrega del tranvía sin catenarias se alargaba, y con ello el coste del alquiler de las unidades provisionales (35.000 euros al mes), decidió adquirir los tranvías por 12 millones de euros.

Esa cantidad podría incrementarse en breve unos tres millones más, ya que el Ayuntamiento negocia ya con CAF la adquisición de una quinta unidad móvil que servirá para hacer frente al posible incremento de usuarios con la entrada en servicio del tramo hasta San Bernardo, previsto también en marzo. El coste de la unidad no se define, ni cuando estará operativa, pero Tussam ya tiene consignada en el capítulo de inversiones del presupuesto de este año una partida de unos tres millones de euros para este fin y esa es la cifra que barajaba la empresa.

A pesar de todo ayer el delegado de Movilidad, Francisco Fernández, señalaba que con este nuevo tranvía sin catenarias Sevilla se situará con estos nuevos sistemas «a la vanguardia de la movilidad urbana», con un sistema innovador a nivel mundial y que como señaló, el director comercial y de proyectos nacionales de CAF Santana, Luis Terradillos, en el año que ha estado en pruebas en las antiguas unidades, con la caja de la batería incorporada, ha demostrado su eficacia ya que ha realizado 10.000 operaciones y recorrido más de 5.000 kilómetros sin ningún incidente.

### Más vagones para el metro

Los cuatro nuevos tranvías sustituirán a las actuales unidades móviles, que quedarán en poder de CAF. Estos cuatro vagones fueron construidos inicialmente para la línea 1 del metro para la que precisamente, señaló ayer Terradillos, miembro del consejo de administración de Metro de Sevilla, se negocia una solución al colapso que sufre en algunos momentos que podría pasar por la pronta incorporación de nuevos vagones que permitan ampliar la oferta.

### Más estrecho, con menor consumo

El nuevo tranvía, Urbos 3, será más estrecho que el actual y algo más estilizado; interiormente su diseño ha sido modificado pero sigue las mismas líneas que el actual aunque integra la máquina de validación. El sistema que le permite funcionar sin suministro eléctrico continuo a través de cables se basa en una serie de condensadores y baterías. Así obtiene energía a través tanto del suministro eléctrico como del sistema de frenado, lo que le permite una reducción del gasto energético de hasta el 76%. Esa energía la almacena en dos cajas de baterías que se integran en la parte superior del coche. El sistema le otorga una autonomía de hasta 1.500 metros y de hecho en las pruebas realizadas en Sevilla se ha demostrado que tiene más margen de uso de energía que el que usa en el tramo sin catenarias. En las paradas, las baterías se recargan en el tiempo de parada, apenas 20 segundos.