

Firma de un convenio con el Ministerio de Ciencia e Innovación

Adif recibe una cofinanciación con fondos Feder para el desarrollo del sistema de ancho variable automático para tráfico de mercancías por ferrocarril

La ayuda concedida, por importe de 6,4 M€, se destina a Compra Pública de Innovación (CPI) para actividades de I+D+i en los sistemas de eje y cambiador de ancho variable, y a actuaciones de apoyo, como la creación de la oficina de proyecto El eje de ancho variable para trenes de mercancías resuelve el problema de la existencia de redes con distintos anchos de vía, al permitir el cambio de ancho de vía sin necesidad de transbordar la carga o interrumpir la configuración de la composición

30 DICIEMBRE 2020

Adif y el Ministerio de Ciencia e Innovación han firmado un convenio por el que se formaliza la selección del sistema de ancho variable automático para tráfico de mercancías por ferrocarril para recibir una ayuda al amparo de la Línea Fomento de la Innovación desde la Demanda (FID) y de la Compra Pública de Innovación (CPI), cofinanciada con fondos Feder a través del Programa Operativo Feder Plurirregional de España (POPE) 2014-2020. La ayuda consiste en la concesión por el Ministerio de Ciencia e Innovación de un anticipo reembolsable, destinado a las actividades correspondientes a la Fase I (Fase de I+D+i) del proyecto, con un importe de 6,4 millones de euros, para un presupuesto financiable de 10 millones. Según se establece en el convenio, este presupuesto se distribuirá en dos grandes partidas: Compra Pública de Innovación (licitaciones), a la que deberá destinarse como mínimo el 80% del presupuesto, y actuaciones de apoyo (entre otras la oficina técnica), que recibirá como máximo el 20% de total. Precisamente Adif ha publicado la consulta preliminar del mercado cuyos resultados le permitirán contar con el conocimiento suficiente sobre las soluciones más innovadoras existentes en el mercado para la posterior realización de una licitación. El pasado 11 de diciembre Adif organizó una jornada de presentación virtual, enmarcada en dicha consulta. El objetivo global es que el sistema pueda estar disponible para equipar todo el material rodante de Adif con este sistema para ganar en eficiencia en sus competencias de gestor de la infraestructura. Para alcanzar este objetivo son necesarias actividades de I+D+i, tanto en la mejora de los ejes como del cambiador de ancho, que serían el objeto de compra pública de

innovación en el ámbito competencial de la entidad. En este sentido, las actividades de I+D+i, que se ejecutarán en la Comunidad Autónoma de Andalucía, se centran en los siguientes ámbitos:

- Equipar con ejes de ancho variable vagones para la operación de uso propio de Adif (tren carrilero, vagón quitanieves, tolvas balasto, plataforma de auscultación de carril...) los cuales constituirán el marco de ensayo de I+D+i necesario para evolucionar las soluciones a su versión comercial. Circularían por ancho ibérico y ancho estándar verificándose su eficiencia al estar dotados de estos ejes mejorados de ancho variable.
- Desarrollar dos cambiadores de ancho de mercancías que requieren ser experimentados y mejorados con fases de I+D+i, incorporando nuevos sistemas de supervisión del correcto cambio de ancho y conexión con la señalización ferroviaria.
- Realizar un estudio de viabilidad técnica. Actividades de I+D+i ligadas al desarrollo de un estudio de viabilidad técnica sobre la posibilidad de incorporar este tipo de eje de ancho variable en locomotoras, para contar con la tracción de ancho variable de mercancías. Aunque el marco de aplicación de las soluciones de material rodante adquiridas se limitará a la actividad de Adif, el cambiador será de aplicación a todo el transporte de mercancías, lo que unido al conocimiento generado dará lugar a un impacto socioeconómico considerable. Gracias a este proyecto se pondrá a disposición del mercado un sistema de cambio de ancho automático en su versión comercial para el uso de las empresas ferroviarias y Adif. Una solución a los distintos anchos de vía. El desarrollo del sistema de eje de ancho variable tiene su precedente en el contrato adjudicado por Adif en 2015 a la UTE formada por Azvi y Tria, que incluye la fabricación de diez ejes de dos tipos -cinco para ruedas de 920 mm y cinco para ruedas de 760 mm de diámetro-, así como la construcción e instalación de un cambiador de ancho con esta tecnología en la base de mantenimiento de Adif en La Gineta, Albacete. El sistema resuelve el problema de la existencia de redes con distintos anchos de vía, que dificulta de manera significativa el tráfico de mercancías. En este sentido, un tren de mercancías equipado con este eje de rodadura desplazable puede circular entre las diferentes fronteras existentes con anchos de vía distintos, al realizar el eje el cambio de ancho automático, con lo que se eliminan los puntos de rotura de carga. De esta forma se acortarán los tiempos de recorrido de las mercancías y se reducirá el coste económico asociado que supone el intercambio de ejes de distinto ancho o el transbordo de cargas entre vagones. El eje de ancho variable para vagones de mercancías, desarrollado en el contrato precedente, cuenta con la autorización de entrada en servicio de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF), lo que permite que los vagones plataforma porta-contenedores MMC3 y porta-vehículos LTF equipados con los conjuntos de ejes OGI de ancho variable puedan circular en servicio comercial. La homologación se ha producido tras concluir satisfactoriamente los ensayos en laboratorio y dos fases de pruebas en vía. La tercera fase de estos ensayos, que consiste en la realización de 150.000 km en vías de ancho ibérico y

estándar, concluirá a mediados del mes de diciembre. La última etapa del proyecto ha supuesto la formalización del contrato de concesión de la licencia exclusiva de los derechos de explotación de las patentes y la propiedad intelectual asociada al sistema de ancho variable (ancho ibérico/ancho estándar) en el ámbito geográfico de la Unión Europea y por el tiempo vigente de las patentes. El contrato también otorga a Adif la facultad de conceder sublicencias a fin de poner la tecnología a disposición de los fabricantes de ejes para incorporarla en el material rodante de mercancías y con ello impulsar el tráfico de mercancías por ferrocarril al mejorar su competitividad en los puntos de frontera de distintos anchos de vía. Igualmente, la incorporación de esta tecnología en el material rodante de Adif permitirá optimizar el uso de su flota en la red ferroviaria de interés general al ser factible el uso del mismo material para distintos anchos de vía.