

[Inicio \(/\)](#) / [Economía \(/economia/\)](#)

# El primer tren propulsado con gas empieza a rodar en Asturias

Renfe ha iniciado en Asturias las pruebas del primer tren de viajeros autopropulsado con gas natural licuado, con el objeto de reducir las emisiones de óxidos de nitrógeno y la reducción de costes, dado el menor precio de este nuevo combustible

Maica Méndez ([/autores/maica\\_mendez/](#))

12/01/2018 - 20:44h



Imagen del tren propulsado por gas licuado.

El aluvión de millones anunciado hace unas semanas por el Ministerio de Fomento para mejorar los graves problemas que sufren las cercanías ferroviarias en Asturias, 580,96 millones de euros, la mayoría a cargo de Adif y el resto a aportar por Renfe, incluye una actuación más. Asturias será banco mundial de pruebas del primer tren de viajeros con gas natural licuado (GNL).

El nuevo convoy adaptado recorrerá durante los próximos cuatro meses 15.000 kilómetros por una línea de Cercanías de Asturias, entre las localidades de Collanzo (Cabañaquinta) y Baíña (Mieres), para probar la eficacia y ventajas de este nuevo soporte energético, a priori, más

barato y menos contaminante que el diésel. El gas licuado es una mezcla entre propano y butano, presentes en el petróleo puro y el gas natural.

El objetivo es tratar de reducir las emisiones de óxido de nitrógeno, óxido de azufre, monóxido de carbono y partículas, además de disminuir la contaminación acústica. Igualmente se intentará conseguir una reducción de costes, dado el menor precio del GNL. En España, actualmente está electrificada el 68% de la red ferroviaria, un 18% más que en 1990, lo que supone que en el 32% del sistema está propulsado por locomotoras diésel.

El plan piloto de este novedoso tren ha calado de forma desigual entre colectivos y usuarios. Por un parte, la plataforma SOS TREN, formada por una veintena de colectivos de toda Asturias e inmersa en denunciar la precariedad y la desaparición de los servicios de cercanías de la región, a cargo de Feve- Adif, critica, en primer término, que se quiera “vender el gas licuado como el combustible del futuro”, ya que no es renovable y depende de una fuente agotable. Al tiempo que añaden que serán los estudios de este proyecto piloto determinarán si es menos contaminante.

Según Pablo García, portavoz de esta plataforma y técnico especialista entre de cercanías, queda por determinar el coste que supondrá la adaptación de los seis vehículos actuales a los nuevos depósitos. El problema, comenta, es que los trenes “son muy viejos. El diésel tiene un desgaste mecánico muy elevado y la transformación a la nueva fuente energética no sabemos cómo va a resultar. Si los trenes ya dan averías de por sí, puede que sea peor el remedio que la enfermedad”, matiza.

Para esta plataforma sería preferible empezar por un plan de evaluación de la infraestructura en su conjunto, que determinar el grado de deterioro de las vías, del parque móvil, catenarias..., acompañado de un plan de actuación y mejora tecnológica. Según García, cuando se habla de renovar trenes hay que investigar previamente para qué tipo “Igual con un tranvía se solventaría, con menos costes, por la ausencia de catenarias”. A lo que hay que añadir que las recientes y constantes averías en la fibra óptica generan problemas de servicio en la mayor parte de las líneas ferroviarias del Principado.

## Usuarios

La Federación de Vecinos de Mieres tiene una doble opinión sobre el asunto. Este colectivo ve el proyecto experimental como positivo en cuanto a la promoción que su puesta en marcha aporta a la zona. A este respecto, su portavoz, Ángel Luis Rubio, comenta que, teniendo cuenta que esta línea es actualmente muy deficitaria, los nuevos usos “no dejan de ser una promoción muy positiva”, para este enclave que cuenta con una amplia historia ligada al ferrocarril y a sus usos minero/siderúrgicos. “Nos parece muy bien el plan de pruebas y que hayan escogido Asturias y esta línea para el proyecto piloto. Pero ojo, porque el trasfondo es otro”, matiza el portavoz vecinal.

A lo que añade que lo importante es que el servicio esté cubierto y el transporte garantizado. Los usuarios de esta línea, con constantes averías y demoras y pocos pasajeros, temen que este trayecto “deje de operar y quede relegado a un uso de pruebas”. Y comentan que estaba

previsto su cierre a fecha 1 de diciembre: " sorprende el anuncio ahora, tan próximo a la fecha citada, para que entre en servicio este nuevo tren, del que no sabemos si va a tener continuidad", añaden.



Imagen del tren propulsado por gas licuado.

Este proyecto de I+D -que se enmarca en la estrategia europea de impulso a las energías alternativas- participan el Institut Cerdà, ARMF como integrador ferroviario y Bureau Veritas como certificador. Será un equipo de la Escuela Politécnica de Ingeniería de Gijón el que valide los datos que se recojan en el ensayo. Se estudiará la viabilidad para la posible adaptación de vehículos ferroviarios para su funcionamiento con motores y depósitos de gas natural licuado y conllevará también su análisis técnico, legal, económico y ambiental para la red ferroviaria española y europea.

## Inversiones

Asturias se verá beneficiada en los próximos años de un ambicioso plan de inversiones para la mejora de su transporte de cercanías por tren. De los 580 millones anunciados por el ministro de Fomento, Ínigo de la Serna, el montante más alto se destinará al ancho ibérico (la antigua Renfe), con 338,85 millones, para la adecuación de las infraestructuras, tanto en materia de seguridad como adecuación de estaciones (pasos inferiores, marquesinas) y a la ampliación de capacidad.

Para el ancho métrico (la antigua Feve) se ha adjudicado una partida de caído 178,69 millones. El ministro ha reconocido que la infraestructura está obsoleta y que necesita una profunda renovación y modernización. Se acometerán trabajos de cambio de vías, electrificación, adecuación de las estaciones, supresión de pasos a nivel y ampliación de la capacidad de las líneas.

La inversión para la renovación de la flota dispondrá de 45 millones, todos ellos para los de ancho métrico, con la renovación de 6 vehículos y la incorporación de otros 4 nuevos. Estas actuaciones se unen así a las obras de la variante ferroviaria de Pajares tan polémica por el sobrecoste que soporta y su dilatación en el tiempo. Además, en esta región también hay en marcha otros dos ambiciosos proyectos ferroviarios como son el soterramiento de las vías en Gijón y Langreo.

Este plan de inversión está siendo objeto de distintas charlas divulgativas por parte del colectivo “Asturias al Tren”, en colaboración con la Coordinadora Ecologista. Ambos tratan de analizar el futuro del servicio ferroviario de cercanías, prestado por la antigua Feve, en el Principado. Abogan por reducir el tiempo en el viaje, eliminado apeaderos y trasbordos inútiles. Para estos colectivos, las inversiones deben venir acompañadas por un cambio radical en el servicio.

12/01/2018 - 20:44h

---