

Dubái: el tranvía más moderno del mundo lleva ADN español

OBRA EMBLEMÁTICA/ Alstom España participa en la seguridad y la señalización del primer tren urbano 100% sin catenaria.

Comparte
esta noticia

Hoy por hoy, pese a un entorno global aún de crisis, el principal temor del emirato árabe de Dubái es que su economía se desboque. En su empeño por barrer el desierto, rascar el cielo y hasta urbanizar el mar, el PIB dubaití crece casi tanto como la propia ciudad. El gran reto es sostener y encauzar ambos avances en un entorno de agotamiento de las reservas petrolíferas, que han propiciado el enorme boom de este oasis de opulencia.

Por eso el Gobierno dubaití busca conjugar un nuevo modelo de expansión –más centrado en el turismo y las finanzas– con una gran apuesta por el transporte público, para facilitar la descongestión de la metrópoli. No en vano, el Ejecutivo emiratí quiere incrementar la cuota de transporte público del 13% actual al 30% en 2030.

Dentro de este planteamiento económico y urbanístico, una de las apuestas cardinales es el nuevo tranvía, el más moderno del mundo, diseñado por la compañía francesa Alstom y con una gran participación de Alstom España, en temas de seguridad y señalización.

Se trata del primer sistema tranviario de la región del Golfo Pérsico y el único del mundo que funciona íntegramente sin catenaria –la energía la toma directamente del suelo, con un sistema llamado APS–. Su singularidad también radica en que se adapta a las condiciones climáticas extremas de la zona, con temperaturas superiores a 50 grados, una elevada humedad y la continua aparición de arena.

Alstom España ha dado soporte a la implementación del sistema de señalización CBTC, que controla la velocidad del tren (que nunca supera los 50 kilómetros por hora) y que permite circular sin conductor. Además, garantiza una alineación exacta en las paradas, para no perder refrigeración –cosa vital en una zona desértica–.

No en vano, Madrid se ha convertido en una suerte de capital mundial de la señalización ferroviaria, ya que tanto Alstom como Siemens y Bombardier tienen su base allí, sobre todo en cuanto al

citado sistema CBTC.

La quincena de trabajadores enviados desde Madrid también se ha centrado en el diseño, ejecución y puesta en funcionamiento de los equipos de control de los sistemas de información al viajero, seguridad y videovigilancia de toda la línea, con la instalación de casi 800 cámaras.

Los tranvías modelo Citadis de Alstom circulan ya por los 11 kilómetros del trayecto, al precio de 4 dirhams (1 euro) para los tickets normales y 8 dirhams (2 euros) para la clase oro. En una segunda fase, la longitud del proyecto se ampliará a 15 kilómetros, y, después, a 20, para la Exposición Universal 2020, que se celebrará en Dubái.

“El Gobierno local se está adelantando al problema de congestión de tráfico que habrá en los próximos años, de manera que las previsiones de cara a 2020 son muy optimistas”, asegura Vincent Prou, director general de Alstom para la región del Golfo, quien añade que el tranvía tiene total prioridad de paso sobre los automóviles.

De esta forma, el proyecto busca bajar de los coches de lujo a una población que cada vez vive más concentrada en urbanizaciones de rascacielos que son auténticos embudos de tráfico. Actualmente usan el tranvía unas 10.000 personas al día, aunque el objetivo es llegar a 66.000 al final de la década.

El valor del proyecto ha sido de 700 millones, compartido al 50% entre Alstom y su socio local, Cofely Besix FM. Ambos se ocuparán también del mantenimiento de los tranvías durante los próximos 13 años, en un contrato por valor de 120 millones de euros, con posibilidad de ampliarlo otros cinco ejercicios, por 50 millones adicionales.
