



José Blanco presenta el tren híbrido de alta velocidad en Galicia

- El ministro anuncia que los nuevos Alvia S-730 comenzarán a prestar servicio en la Línea Madrid-Galicia a mediados de 2012.
- La puesta en servicio del nuevo tren permitirá que el viaje pueda realizarse en menos de cinco horas.
- El nuevo material S-730 permite extender las ventajas de la alta velocidad en los tramos de la infraestructura en los que no existe electrificación.
- Los trenes híbridos, que incorporan motores eléctricos y diésel, han supuesto una inversión de 74 millones de euros.

Ourense, 20 de septiembre de 2011 (Ministerio de Fomento).

El ministro de Fomento, José Blanco, ha presentado hoy en Galicia el nuevo tren híbrido de alta velocidad Alvia S-730. Blanco ha realizado un viaje de pruebas a bordo de este tren entre Santiago de Compostela y Ourense.

El tren híbrido Alvia S-730 cuenta con tecnología de tracción tanto diésel como eléctrica, lo que permite extender las ventajas de la alta velocidad a tramos sin electrificar, ya que cuenta con un sistema de rodadura desplazable que también le permite circular por vías de ancho internacional o de ancho convencional.

En su intervención, el ministro de Fomento ha anunciado que este tren de alta velocidad comenzará a prestar servicio entre Madrid y Galicia a mediados de 2012.

Así, los nuevos trenes híbridos circularán a partir del año que viene por el tramo aún pendiente de electrificar Olmedo-Ourense y por tramos de alta velocidad ya electrificados, como el Madrid-Olmedo y el nuevo



trayecto de alta velocidad entre Ourense, Santiago de Compostela y A Coruña.

Con ello, el trayecto Madrid-Galicia verá mejorados sus tiempos de viaje, pudiendo realizarse en tiempos inferiores a las cinco horas.

La innovación del nuevo S-730

Los nuevos trenes de la serie 730 son el resultado de adaptar unidades de la serie 130, a los que se incorporan equipos de tracción diésel, dos motores de 1.800 kw con alternador y rectificador de corriente. Renfe, a través de su división industrial Integria, dirige un proyecto de ingeniería e innovación ferroviaria en el que participan los fabricantes Talgo y Bombardier, que culminará con una flota de quince trenes híbridos y cuya inversión asciende a 74 millones de euros.

Los nuevos coches que albergan los motores diésel incluyen también torres de refrigeración, convertidores para los servicios auxiliares del tren, depósitos de 2.000 litros para combustible y *bogies* de dos ejes de ancho variable para cambiar de red. Se trata, por tanto, de un proyecto que vuelve a situar a Renfe y a la industria ferroviaria española a la vanguardia en materia de innovación.

Siete trenes se encuentran en proceso de transformación, de los cuales tres ya desarrollan las correspondientes pruebas estáticas, dinámicas, de frenado y de homologación, tanto en líneas convencionales como en líneas de alta velocidad.

Los trenes S-730 contarán con 216 plazas en clase Turista, 26 plazas en clase Preferente y un coche cafetería.

Podrán circular a una velocidad máxima de 250 km/h por vía de alta velocidad y de 220 km/h en vía convencional electrificada, mientras que su velocidad máxima para vía convencional sin electrificar será de 180 km/h. Los sistemas de señalización que incorpora (ERTMS, LZB y Asfa digital) garantizan la interoperabilidad por toda la red ferroviaria española y completan el cuadro técnico de uno de los trenes de alta velocidad más versátiles del mundo.



Ourense-Santiago-A Coruña, la alta velocidad llega a Galicia

A partir del próximo 10 de diciembre entra en funcionamiento la primera línea de alta velocidad de Galicia, entre Ourense, Santiago y A Coruña.

En esta línea, Renfe implantará el servicio Avant para los tráficos de media distancia con los trenes de alta velocidad de la Serie 121, con capacidad de 281 plazas.

Este tren está formado por cuatro coches. En el interior dispone de asientos reclinables, reposapiés, mesita, brazo abatible y enchufe, todo de uso individual, configurando así uno de los trenes con mayor nivel de confort para los pasajeros. Adaptado para circular en distintos anchos y bitensión, permitirá una reducción en los tiempos de viaje de una hora entre Ourense y A Coruña.

En la actualidad, Renfe está estudiando la oferta concreta de estos servicios de alta velocidad, que se sumará a la de los trenes que circularán por la línea convencional.