

La factoría de CAF-Santana tendrá un ramal de acceso ferroviario en 2010

HELENA MELÉNDEZ

Doce años y cuatro meses después de que la planta CAF-Santana comenzase su actividad (enero de 2006) y fruto del acuerdo con la Junta de Andalucía, los planes para impulsar la industria y las conexiones en uno de los enclaves ferroviarios históricos, Linares, siguen adelante.

El estudio de viabilidad, que se concluyó en marzo de 2007, tenía como objetivo "analizar las diferentes soluciones para la implantación de un ramal de acceso ferroviario a la fábrica de CAF-Santana y a la ciudad de Linares" que partiera desde la estación de Vadollano y discursiera por un trazado paralelo al corredor del antiguo ferrocarril de las minas y que finalizase en una estación urbana en el Paseo de Linarejos. En septiembre de ese año, la U.T.E. **Idom-Estudio Pereda**, se adjudicaba la redacción del proyecto constructivo por un importe cercano al medio millón de euros.

Una vez finalizado, en febrero de 2008, es cuando se ha abierto la fase de licitación, con el objetivo de adjudicar las obras el próximo junio y que el ramal pueda estar operativo en 2010. La inversión prevista para su ejecución es de 24 millones de euros, presupuestado en el que se engloban los trabajos de infraestructura, superestructura de vía, instalaciones y medidas correctoras de impacto ambiental.

Tramos

El trazado, de 7,9 kilómetros, se ha dividido en dos tramos. Uno de ellos, interurbano, partirá de la estación de Vadollano, tendrá conexión con la línea Madrid-Cádiz, y finalizará en el acceso de la factoría de CAF-Santana. Se trata de un ramal de seis kilómetros de longitud (6.005 metros) con plataforma de doble vía sobre balasto-electrificada, hasta su enlace con el trayecto urbano. Una de las vías, de ancho mixto (1.435-1.668 mm) sobre traviesa polivalente, será la que se utilice para realizar pruebas y para transportar directamente los trenes desde la factoría.

El tramo urbano es una bifurcación del anterior, el desvío se produce a 750 kilómetros de la fábrica, junto a la carretera A-312, entre Linares y Arquillos. El recorrido, de 1,9 kilómetros, discurre a la espalda del parque industrial, junto al corredor del antiguo tren minero y finaliza en la futura estación Paseo de Linarejos. Se trata de una plataforma de vía única electrificada, de ancho ibérico, excepto en la estación. Allí tendrá una vía doble en placa para ate-

En estos momentos se trabaja en dos líneas de producción, unidades para el metro ligero de Sevilla y Civia II para Renfe. Además, en la factoría ya están trabajando once de los quince ingenieros que forman el departamento de I+D.



Trabajos de acabado de las unidades Civia, de segunda generación, en la factoría de Linares.

nuar ruidos y vibraciones, ya que discurre por zonas pobladas. Entre las estructuras singulares destaca la construcción de dos viaductos, de 240 y 160 metros, así como de un paso superior sobre la A-312.

Evolución de la sociedad

En febrero de 2005 se anunciaba la constitución de una nueva sociedad entre CAF, con (67%), y Santana Motor (33%), para "la fabricación de trenes en las instalaciones de la factoría linarense". Poco después se iniciará la construcción de una nueva planta para acoger la actividad. Para la primera fase de la fábrica se destinaron tres millones de euros, y para los planes de ampliación de un edificio anexo, segunda etapa, se prevé una inversión de 2,3 millones.

Fue en enero de 2006, cuando la factoría entraba en funcionamiento. Los trabajos se centraron en la producción de 16 unidades, de cinco coches cada una, para el metro ligero de Sevilla. Por aquel entonces, en la fase inicial, se contaba con 29 operarios; hoy día, ya son cien las personas que trabajan en el centro. El 24 de julio se convirtió en una fecha señalada ya que salía, destino a Sevilla, la primera unidad encargada a la sociedad conjunta.

A principios de 2007 comenzaba también, de forma paralela, la producción del primero de los ocho trenes Ci-

via, de segunda generación, para Renfe. El proceso de montaje de esta unidad se realizó a finales de julio de ese mismo año, día histórico ya que se trataba del primer tren que se fabricaba en Andalucía. Ese verano, además, ya se había hecho entrega de 12 de las 17 unidades de metro para Sevilla. La factoría se encontraba ya en pleno funcionamiento y con un óptimo ritmo de trabajo.

La producción actual en las instalaciones se centra en dos líneas. Por una parte, el Civia II, para la red de Cercanías de Renfe Operadora; por otra, las cinco unidades adicionales para metro de Sevilla, que se suman a las 17 ya entregadas.

Según explica el gerente de CAF-Santana, Juan Ramiro, una vez que concluyan los encargos en curso, se espera la llegada de la carrocería de los Civia III del centro de producción de Zaragoza para su remache y revestimiento final. Además, se comenzará con los tranvías de Antalya (Turquía), que corresponden al contrato que se adjudicó CAF en junio de 2007, en consorcio con la constructora Alarco, para desarrollar la red y suministrar el material rodante correspondiente. Se trata de 14 tranvías de piso bajo, de 35 metros de longitud, con capacidad para 305 pasajeros, 70 de ellos sentados, y con una velocidad comercial de 70 kilómetros por hora. Las cajas vendrán de la planta de CAF en Irún

— FACTORÍA CAF SANTANA-LINARES —



Nave de pruebas de la factoría CAF-Santana en Linares (Jaén).

para montaje, retoques finales y el protocolo de pruebas.

Proceso de trabajo

Las instalaciones de CAF-Santana en Linares tienen una superficie total de 10.400 metros cuadrados, de los que 4.200 albergan dos naves de superficie cubierta (acabado y pruebas) y las oficinas.

La primera de las naves se divide en tres zonas, bajo bastidor (tuberías, equipos, etc.), para lo que se dispone de un foso de 24 metros cuadrados, y dos elevadas para trabajos en cubierta (conexiónados eléctricos, pantógrafo, carenado, encadenados finales, etc.). Dispone de dos puentes grúa, de más de 30 toneladas cada uno, un taller eléctrico y un almacén. En

estos momentos, las unidades de Sevilla salen ya acopladas, mientras que en el caso del Civia, estos trabajos se llevan a cabo en la zona de pruebas.

Precisamente, en esa nave continua se realiza la comprobación eléctrica, equipo por equipo, junto con el cliente. Se han habilitado dos vías, de 120 metros, con tres anchos cada una: métrico (1.000); Ibérico (1668) y UIC (1435). Esta zona cuenta con un sistema de suministro eléctrico para 750 V cc (metros y tranvías), 3.000 V cc (Renfe) y 25 kV. En la zona exterior existe además una playa de vías de más de 600 metros cuadrados.

Tras las pruebas de tracción y frenado, las unidades de metro se montan en un vehículo especial y la pieza completa se envía a Sevilla, donde se realizan las pruebas en una vía de 1,2 kilómetros a la salida de las cocheras de Metro de Sevilla. En el caso de los Civia, hay que desacoplarlos y transportarlos a la estación de Linares-Baeza, a unos seis kilómetros, para las últimas comprobaciones.

Junto a la producción actual, en los planes de la compañía se incluye el desarrollo de proyectos de I+D. Este departamento estará formado por quince ingenieros, de los que once ya se han incorporado. Todos ellos reciben una formación específica previa que se imparte en la sede de CAF en Beasáin. ■