



En Cantabria

Mitma acelera los trabajos para que los nuevos trenes de ancho métrico estén circulando en 2026

- El Ministerio celebra la primera reunión del grupo de Trabajo para el seguimiento del diseño y fabricación del material rodante para la red de ancho métrico de Cantabria y Asturias.
- El secretario general de Infraestructuras, Xavier Flores, se reúne con representantes de las comunidades autónomas, Renfe, Adif y la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria para analizar los avances en los trabajos.
- Flores recuerda que no se ha malgastado ni un euro de los españoles en la búsqueda de la solución óptima para diseñar los trenes más amplios, modernos y eficientes adaptados a la red.
- Renfe ya ha informado al Banco Europeo de Inversiones y no se ha visto preciso renegociar el acuerdo de financiación del proyecto de construcción de las unidades, que implica un préstamo de 150 millones de euros.

Madrid, 8 de febrero de 2023 (Mitma).

El secretario general de Infraestructuras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Xavier Flores, ha presidido hoy la primera reunión del grupo de Trabajo para el seguimiento del diseño y fabricación de los nuevos 31 trenes de ancho métrico para Cantabria y Asturias. En este primer encuentro, celebrado en Santander y que ha contado con la presencia de la delegada del Gobierno en Cantabria, Ainoa Quiñones, se ha analizado el estado de los trabajos, que se están acelerando para minimizar los retrasos y que el diseño definitivo esté lo antes posible para empezar a fabricar las unidades. Así, a la espera de que el fabricante CAF establezca el nuevo cronograma y ajuste al máximo los plazos de fabricación, el objetivo inicial es que los primeros trenes ya estén circulando por la red en 2026.



Convocatoria de prensa

El grupo de Trabajo institucional está liderado por Mitma y cuenta con representantes de ambas comunidades autónomas, Adif, Renfe y de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, tal y como se comprometió la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez. Por parte de los gobiernos regionales, han participado en este primer encuentro el consejero de Medio Rural y Cohesión Territorial de Asturias, Alejandro Jesús Calvo; el viceconsejero de Infraestructuras, Movilidad y Territorio de Asturias, Jorge García López; el consejero de Industria, Turismo, Innovación, Transporte y Comercio de Cantabria, Francisco Javier López Marcano, y el consejero de Obras Públicas de Cantabria, Jose Luis Gochicoa Gonzalez. El grupo de Trabajo se reunirá de forma periódica para compartir los avances con los gobiernos regionales.

Asimismo, el Ministerio llevará a cabo una auditoria en Renfe y Adif para analizar el origen del problema y evitar que se repita.

El origen

El secretario general de Infraestructuras ha aprovechado la primera reunión para explicar las circunstancias que han llevado a la necesidad de aplicar un procedimiento singular para determinar el gálibo de los trenes y que ha implicado un retraso en la ejecución del contrato firmado entre Renfe y CAF para la fabricación de 31 unidades por unos 190 millones de euros (IVA incluido). El contrato original recoge mediados de 2024 como la fecha en la se iban a empezar a recibir las primeras unidades, pero el rediseño y el covid-19, que retrasó el inicio de los trabajos, han obligado a revisar el calendario.

Pese al retraso de dos años registrado, que ya se está trabajando en minimizar, el futuro y la financiación del proyecto está garantizado ya que Renfe ha informado al Banco Europeo de Inversiones (BEI), que ha concedido un crédito de 150 millones de euros para la fabricación de los trenes de ancho métrico, de la situación y han acordado que no es necesario renegociar el proyecto de financiación.

En este punto, Xavier Flores ha reiterado que “no se ha fabricado ningún tren”, puesto que las incongruencias con las dimensiones de los gálibos se detectaron en las primeras fases el diseño de las nuevas unidades, que “no se ha diseñado de forma definitiva ningún tren y, sobre todo, no se ha completado el diseño de ningún tren que no pase por los túneles” y que “no se ha malgastado ningún euro de los españoles”. De hecho, tal y como ha resaltado, el objetivo es que no fueran más pequeños que los actuales.

Esta información puede ser usada en parte o en su integridad sin necesidad de citar fuentes

PASEO DE LA CASTELLANA, 67
28071 - MADRID
TEL: 91 597 81 71 / 80 60
FAX: 91 597 85 02



Así, la búsqueda y aprobación de la solución óptima para diseñar los trenes más amplios, modernos, rápidos y eficientes posibles y adaptados a la singular infraestructura ferroviaria de Cantabria y Asturias no ha implicado el malgasto de los recursos públicos.

En 2021 se planteó por primera vez la solución que finalmente se va a ejecutar, el método comparativo, que no se había aplicado nunca en España. En paralelo, se estuvo trabajando en las alternativas habituales aplicando la normativa que dieron como resultado unas dimensiones de gálibo que provocarían que, aplicadas en el diseño del tren, dieran lugar a unidades mucho más pequeñas que los que actualmente circulan por las vías, lo que, tal y como ha señalado Xavier Flores, resultaba inaceptable y alejaba el objetivo de mejorar la movilidad y la calidad del servicio ferroviario en Cantabria y Asturias.

Por ello, una vez analizadas las alternativas, se ha optado por el sistema del método comparativo, que ha dado buenos resultados en otros países como Reino Unido. Este método consiste en diseñar la sección de los nuevos trenes a partir de la sección de los que actualmente circulan por la red. Este método permitirá optimizar el diseño y el aprovechamiento de la sección transversal disponible. Si bien está permitido por la normativa vigente de manera general, es la primera vez que se aplica en España, de forma reglada conforme a la norma EN 15273, por lo que tomar esta decisión ha requerido analizar diferentes implicaciones de su aplicación y descartar del todo la primera opción de aplicar la norma vigente.

El secretario ha indicado que esta reflexión es la que ha evitado un mal mayor que es que se hubieran fabricado los trenes y que estos fueran más pequeños “con lo que no cumplirían las expectativas de los usuarios” y que, si “hemos sido prudentes a la hora de la toma de decisiones, ha sido solo por beneficiarlos a ellos”.

Asimismo, ha pedido disculpas por los retrasos ocasionados, el tiempo transcurrido desde que se detectó esta situación hasta que se ha definido la solución y ha reconocido que no se ha actuado con la diligencia debida, pero ha remarcado que se ha estado trabajando en el objetivo de maximizar en lo posible la sección de los nuevos trenes y evitar que acabaran siendo más pequeños que los trenes actuales. En este punto, ha reiterado que el compromiso del Gobierno y el Ministerio con Asturias y Cantabria y con la renovación de la infraestructura ferroviaria de ancho métrico es máximo, lo que se demuestra en los planes de inversión en la



mejora de la vía y los planes para renovar el material rodante y garantizar el mejor mantenimiento.

Convocatoria de prensa