



Centro de control de la línea Madrid-Valencia situado en Albacete y equipado con el sistema Da Vinci de Indra. A. R. A.

Oferta hoy al Olmedo-Orense con Siemens y FCC por 750 millones

Indra disputa la hegemonía de Thales Dimetronic en la señalización del AVE

Indra se ha aliado con Siemens y FCC para disputar a Thales-Dimetronic el reinado en los sistemas de señalización y seguridad del AVE. Hoy presenta su candidatura al concurso para suministrar sus sistemas para el nuevo tramo de alta velocidad Olmedo-Orense por 750 millones de euros.

ANTONIO RUIZ DEL ÁRBOL *Madrid*

La mayor tecnológica española, Indra, quiere repetir en el sector del control y la seguridad del tráfico ferroviario, la machada que ha protagonizado en el panorama mundial del control de tráfico aéreo donde es una de las primeras referencias y ha vendido su sistema Sacta, o partes de él, en 90 países. Con este objetivo pisa el acelerador en las tres actividades del mundo del tren de altas prestaciones (centros de control equipados con el sistema Da Vinci, sistema de seguridad Asfa Digital y señalización ERTMS nivel 2) en las que cuenta con tecnología y experiencia para conseguir el liderazgo al que aspira.

Hoy mismo presentará su candidatura para participar el concurso de señalización del tramo de alta velocidad ferroviaria entre Olmedo y Orense, en la conexión del AVE entre Madrid y Galicia, por un importe aproximado de 750 millones. En este proyecto va de la mano de Siemens y de FCC y, si no hay sorpresas de última hora, tendrá que competir con otros cuatro consorcios: el primero está constituido por Cobra (ACS), Thales y Dimetronic; el segundo, por Alstom, Isolux, Comsa-Emte y CAF; el tercero, por Bombardier, Guinovart (OHL), EYM Instalaciones y Rover Alcisa, y el último, por Ansaldo, Inabensa y Telvent.

Fomento y Adif inician hoy mismo la fase de precalificación de estos cinco grupos con el objetivo de comunicar la aceptación o no de su participación en el concurso a mediados de julio. Los precalificados deberán trabajar todo el verano para presentar a final de agosto la oferta definitiva que posteriormente será sometida a un proceso negociado.

El contrato que firmará el consorcio ganador incluirá la redacción de los proyectos, la ejecución de las obras y el mantenimiento de los sistemas de señalización Asfa Digital y ERTMS nivel 2, las telecomunicaciones fijas, el control de tráfico centralizado, protección civil y seguridad, la protección del tren, la telefonía móvil GSM-R y la infraestructura para operadores públicos de telefonía móvil.

Indra y Siemens han suscrito una alianza de carácter global sobre señalización ferroviaria por la que la alemana apoya la implantación internacional del sistema ERTMS nivel 2 de la española, dado que ella no ha desarrollado

Da Vinci, control para el tren

José Miguel Rubio, responsable de desarrollo ferroviario de Indra, recuerda que su empresa es la primera en lanzar "un concepto integrado para el control de tráfico por tren". El sistema Da Vinci de Indra es "el cerebro" de los cinco centros que controlan todas las líneas del AVE y que

están situados en Zaragoza, Segovia, Antequera, Albacete y Madrid.

Da Vinci "se concibe como una plataforma integrada que planifica la explotación de los trenes, prevé retrasos, diseña la gestión automática de las rutas, establece desvíos, monitoriza el cumplimiento de lo

planificado e integra los subsistemas de los operadores".

Rubio indica que, además, recibe la información de los detectores de seguridad instalados en la vía que miden la temperatura de frenos, el viento lateral o avisan de objetos en la vía, inundaciones, nieve, etcétera.

LAS CIFRAS

400

trabajadores de Indra están dedicados a la I+D ferroviaria.



100

millones de euros es la facturación hoy del área ferroviaria de la española.

un sistema propio en este actividad. En el consorcio que presenta se hoy a la fase de precalificación de la señalización entre Olmedo-Orense, Indra será e líder de la oferta tecnológica y tendrá una participación del 40%.

El objetivo de Indra es terminar con la posición de líder indiscutible en la señalización del AVE que ostenta el grupo

Thales-Dimetronic. La tecnología de ERTMS niveles 1 y 2, de este grupo compuesto por una empresa francesa y otra española integrada en el grupo británico Invensys, está instalada en todas las líneas en servicio, a excepción del tramo Madrid-Lérida y del Madrid-Sevilla.

Eduardo Bonet, responsable del área de transporte de Indra, asegura que "queremos liderar un frente tecnológico ferroviario español que abarque las distintas capacidades y experiencias que se han desarrollado hasta la fecha aprovechando la puesta en servicio de la red del AVE". El objetivo, según Bonet, es "dar un contenido de I+D netamente nacional a los planes para completar el mapa del tren veloz en España y, sobre todo para vender en todo el mundo esta enorme capacidad en tecnología ferroviaria conseguida".

Bonet explica que el sistema ERTMS nivel 2 desarrollado por Indra será homologado durante seis meses a partir de diciembre próximo, con la ayuda del Adif, de Talgo (en el marco del proyecto Avрил) y de Siemens.

El consorcio de Indra, Siemens y FCC ya ha sido precalificado en el concurso de señalización por 400 millones para el tramo Albacete-Valencia. En esta licitación, sin embargo, el favorito es Thales-Dimetronic, ya que es el suministrador de los equipos de la línea ya en servicio entre Madrid-Albacete y Valencia.