

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

D. JUAN LUIS GORDO PÉREZ, Diputado por Segovia, perteneciente al Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, al amparo de lo establecido en el Art. 185 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta las siguientes preguntas para que le sea contestadas por escrito:

Por nuestras líneas de Alta Velocidad circulan trenes de diferente antigüedad así, por ejemplo, los de la serie 100 son de los años 90, en cambio, los de las series 102 son del año 2000 aproximadamente. La diferencia de consumo, de uno a otro, sólo basándose en las características del propio tren, puede ser de hasta un 10%.

Los trenes de la serie 100 no tienen freno regenerativo, en cambio, los de la serie 102 sí que lo poseen. El freno regenerativo sirve para recuperar energía eléctrica en el frenado del tren y devolverla a la catenaria (el hilo de contacto de alimentación). Esta energía inyectada a la catenaria por ese tren puede ser aprovechada por otro tren que se encuentre en el trayecto o devuelta a la red de distribución a través de la subestación (propiedad de ADIF) cuando reúne unas determinadas características. Este sistema permite ahorrar hasta un 10 % de energía.

El Corredor de Levante ha sido la primera línea de alta velocidad donde RENFE y Adif acordaron y llevaron a cabo todas las modificaciones necesarias para que se abonara la energía devuelta a la red mediante el uso del freno regenerativo.

Por otro lado, la utilización de técnicas de conducción eficiente (bien manual o automática) puede suponer un ahorro de hasta un 30 % del consumo de energía eléctrica del tren. Los maquinistas de RENFE están todos formados en técnicas de conducción eficiente (manual), estando trabajando en la actualidad en un proyecto de conducción eficiente automática.

La conjunción, o no, de todas estas alternativas puede suponer un ahorro de entre un 30 y un 40% del consumo de la energía eléctrica de tracción utilizada por el tren y esta supone, en las líneas de alta velocidad, aproximadamente un 10% de los costes de explotación.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, ante la futura liberalización del Corredor Levante impulsada por el Gobierno del PP, si no se cobra a cada operador por su consumo real se puede estar favoreciendo de forma muy importante a los operadores menos eficientes no sólo desde el punto de vista económico sino,

C
·
D
I
P

2
1
0
6
5
8

1
4
1
0
1
5

1
7
:
1
4

también, desde la óptica del cumplimiento de nuestros objetivos en materia de emisiones.

Por todo ello se formulan las siguientes preguntas al Gobierno:

1. ¿Tienen los trenes en España contadores válidos (wattthorimetro) que midan la energía eléctrica que consumen?
2. ¿Cómo factura ADIF la energía eléctrica que consumen los trenes?

En el caso concreto del Corredor de Levante:

1. ¿Cómo se va a diferenciar el consumo eléctrico de los trenes que circulen simultáneamente en un determinado momento?
2. ¿Se les va a facturar por su consumo real? En caso contrario, ¿Qué criterio se va a utilizar?
3. ¿Se puede ver perjudicada RENFE Viajeros por esta situación?

En el Palacio del Congreso de los Diputados, a 8 de octubre de 2015

EL DIPUTADO
JUAN LUIS GORDO PÉREZ



PORTAVOZ DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

40-F-api-116