



A principios del pasado mes de abril el Consejo de Administración de Renfe adjudicó al consorcio formado por Adtranz, CAF, Gec Alsthom y Siemens, la construcción de 46 nuevas unidades de cercanías tipo 447 que vendrán a sustituir a las actuales 440 que finalizan su vida útil en el 2002. Las nuevas unidades serán fabricadas íntegramente en España y se incorporarán al servicio entre septiembre de 1999 y el año 2001.

REPARTO DE 26.174 MILLONES DE PESETAS ENTRE ADTRANZ, CAF, GEC ALSTHOM Y SIEMENS

## Renfe contrata la construcción de 46 nuevos trenes de cercanías

Angel Rodríguez

**E**l nuevo material funcionará, en principio, en los núcleos de cercanías de Madrid y Barcelona, si bien la evolución de la demanda en otros núcleos de cercanías determinará en última instancia el lugar de destino. Este pedido se suma a las veinte unidades encargadas por Renfe a principios del pasado verano, y de este modo, la inversión adjudicada en trenes de cercanías en los últimos diez meses ha ascendido a 37.574 millones de pesetas, lo que supondrá la incorporación de 66 nuevos trenes al servicio.

Una vez en servicio el material recién encargado, el parque de material de la UN de cercanías estará constituido en su práctica totalidad por unidades de las nuevas series, de reciente construcción y con nueva tecnología, y sólo un 10 por ciento corresponderá a unidades reformadas íntegramente

de la serie 440 y otras de las 442 y 592 diesel.

A finales del pasado año, el parque de cercanías de Renfe constaba de 170 unidades de la serie 446 incorporadas entre 1990 y 1992, 117 trenes 447 que comenzaron a prestar servicio en 1993, 24 UT 450 incorporadas desde 1993, la misma fecha en la que se entregaron las 12 UT 451 existentes en el parque. Además la UN contaba con 94 unidades de la serie 440R y otras 117 de la 440, seis de la 442 y 23 trenes diesel de la serie 592, que se incorporaron entre 1974 y 1985.

Las nuevas unidades de la serie 447 serán iguales a su serie precedente salvo en la disposición de las plazas sentadas que será similar a la de las unidades 447. Las UT 447, serie de la que el consorcio fabricante ha suministrado ya 117 unidades a Renfe en los últimos cinco años, y tiene otras veinte -las contratadas en julio por 11.400 millones de pesetas- en proceso de construc-



Unidades 447 de Renfe.

ción, tienen una composición mínima de tres coches, siendo motores los dos extremos, y desarrollan una potencia de 2.400 kW para una velocidad máxima de 120 km/h y aceleración y deceleración máximas de 1 m/sg<sup>2</sup>. Su capacidad es de 238 pasajeros y disponen de aire acondicionado, música ambiental, información al viajero, acústica y óptica, y suspensión neumática.

Este pedido, unido al del pasado verano, supone para la industria ferroviaria española -tanto los grandes constructores como la industria auxiliar- paliar en buena medida la mala situación de la cartera de pedidos nacional que apenas representaba en los últimos años la cuarta parte del total del negocio, y en la que buena parte correspondía a la fabricación de unidades destinadas a servir al plan de ampliaciones de Metro de Madrid.

Con el pedido se asegura una carga de trabajo razonable para los próximos tres años, si bien la esperanza de los constructores está puesta en la definición total del "Cercanías 2000" y su fabricación en un futuro próximo, una vez que el sistema de implicación de los fabricantes de material rodante en la explotación de determinados corredores ferroviarios a través de asociaciones de interés económico con Renfe no llegase a cuajar. □