

Una velocidad de hasta 220 km/h, costes razonables y un bajo impacto medioambiental son las tres grandes bazas del Intercity 2000, el tren Pendolino fabricado por Fiat Ferroviaria que entrará en servicio en la línea Madrid-Valencia en 1999, y del que la empresa italiana ha vendido ya diferentes versiones a nueve países europeos.



El Pendolino se ha vendido a nueve países europeos.

LOS TRENES BASCULANTES COMO UNA OPCION MAS BARATA QUE LA ALTA VELOCIDAD

## El Intercity 2000 acortará el viaje entre Madrid y Valencia en 45 minutos

**Yolanda del Val**  
Los diez trenes Intercity 2000, basados en el Pendolino 460 (véase Vía Libre 410), tren de inclinación variable que Renfe ha comprado a un consorcio formado por Fiat Ferroviaria y Gec Alstom, y el primero de los cuales se está probando ya en la factoría de la localidad barcelonesa de Santa Perpetua de Mogoda, entrarán en servicio en la línea Madrid-Valencia a principios de 1999.

Según la prensa valenciana, el anuncio de su adquisición sorprendió en círculos empresariales de esa comunidad, ya que en los últimos tiempos se había barajado la posibilidad de introducir trenes AVE, algo que ya se ha descartado totalmente, puesto que además Renfe ha encargado otros 14 trenes Intercity 2000 para esa línea.

Con el Intercity 2000 el tiempo de viaje en la línea Ma-

dríd-Valencia pasará de las 3.50 minutos de la actualidad a 3 horas 5 minutos, tiempo que se reducirá aún más -2 horas 50 minutos- cuando se realicen las mejoras de infraestructura previstas en la línea. Con esta significativa reducción del tiempo de viaje se cumple una de las principales ventajas tecnológicas del tren: un aumento del 30 por ciento de la velocidad en curvas y una velocidad de hasta 220 km/h en líneas especiales y de 160 km/h en líneas existentes, lo que le convierte en una opción francamente competitiva frente a los trenes de alta velocidad. Así lo resaltaron los directivos de la empresa italiana en el transcurso de una rueda de prensa celebrada en Turín con motivo del 80 aniversario de la creación de Fiat Ferroviaria, en la que pronosticaron un desarrollo mucho menor de líneas especiales de alta velocidad debido a su elevado coste.

Otras de las ventajas del

tren es su nivel de confort, ya que la aceleración lateral, que es la que tiende a desplazar al viajero del asiento, queda reducida al mínimo.

**Ventas.** Desde 1917, fecha en que Fiat fabricó su primer tren, hasta hoy, la empresa italiana afirma haber conquistado un 70 por ciento de la cuota de mercado de los trenes basculantes. Y esta cuota se justifica principalmente por las ventas del tren en el exterior, ya que la cantidad de trenes Pendolino que circulan en Italia es muy inferior a los que funcionan en Europa. Los tres mercados europeos más importantes para Fiat en estos momentos son España, Finlandia y Portugal, pero la empresa italiana ha vendido también estos trenes a Suiza, República Checa, Eslovenia, Gran Bretaña y Francia.

Fiat Ferroviaria, adaptándose a los tiempos de dificultades presupuestarias que atraviesan las compañías ferroviarias de

todo el mundo, afirmó también en la rueda de prensa estar dispuesta a actuar como financiadora, bien mediante sistemas de "leasing", en el que la compañía ferroviaria pagaría por kilómetro recorrido, o bien mediante "renting", o lo que es lo mismo, alquiler del material a largo plazo.

Según Paolo Monferino, director general de Fiat Ferroviaria, el éxito de la empresa se debe a una plantilla reducida -350 ingenieros que cuentan con el apoyo de los 1.000 ingenieros del centro de investigación de la empresa- y en un parque de proveedores importante.

Además del mercado puramente ferroviario, Fiat Ferroviaria también ha apostado por el de metros y tranvías, un sector que a juicio de la empresa ofrece grandes perspectivas de crecimiento. En este apartado, la empresa italiana está diseñando y fabricando los tranvías que circularán en Roma en el año 2000. □