



LUNA

APROBADO EL PLIEGO DE CONDICIONES PARA LOS INTERCITY 2000 DE LARGO RECORRIDO

Renfe busca material de alta calidad para trenes diurnos a 220 km/h

Amparo Suárez

El pliego de condiciones recientemente aprobado es muy completo y cerrado en cuanto a condiciones de suministro y precios. Además de las especificaciones técnicas recoge una serie de especificaciones particulares, que determinan todo lo relativo a presentación de ofertas, suministro del material, condiciones de mantenimiento y garantía, y consumo energético.

“Es un concurso muy abierto en cuanto a los ofertantes, en el que sin duda habrá una gran competencia, ya que, en principio, no tenemos prefe-

Renfe ha aprobado el pliego de condiciones para el concurso de material para largo recorrido, Intercity 2000. La compañía adquirirá entre 8 y 10 electrotrenes autopropulsados, capaces de desarrollar velocidades de hasta 220 km/h en las líneas de velocidad alta de Renfe.

rencia por ninguno de los trenes que actualmente existen en el mercado para este tipo

de servicios”, explica **Antonio Gómez Templado**, director-gerente de la Une de Largo Recorrido. “Este contrato” -añade- “determinará los trenes que cubrirán los servicios de largo recorrido durante el siglo XXI. Serán la base del cambio que en estos momentos estamos realizando para sustituir trenes nocturnos, de baja calidad y con poca ocupación, por trenes diurnos de gran calidad con mucho valor añadido a bordo, a través de servicios como video de alta definición, catering, etc. Estos trenes prestarán servicio en los corredores en los que podemos ser competitivos respecto a otros modos de transporte, líneas en

las que se están haciendo inversiones para mejorarlas, y en las que daremos unos tiempos de viaje que no excedan de tres horas y media a cuatro horas.”

Dentro de las especificaciones técnicas para el nuevo material se determina que el tipo de tracción deberá ser eléctrica, las unidades autopropulsadas, con posibilidad de circular acopladas hasta en composición triple, con los equipos principales redundantes, de forma que, en caso de avería en una de las cabezas, la otra pueda arrastrar la composición. La capacidad se sitúa en torno a los 200 viajeros sentados por unidad. La tecnología

Largo Recorrido



Los Intercity 2000 sustituirán a los actuales para los servicios diurnos.

por la que ha optado Renfe en este concurso es la trifásica, con equipos de potencia electrónicos, un mismo tipo de asientos para todo el vehículo y con espacios reservados para personas de movilidad reducida, tanto en la zona de asientos como en la de WCs.

Los Intercity 2000 deberán tener una imagen propia, nueva tanto en el interior como en el exterior, y habrán de contar con los característicos servicios de aire acondicionado, megafonía, informaciones luminosas, video de alta resolución etc.

“Hasta el año 97, sin embargo, tenemos un período de tiempo importante en el que tendremos que dar un servicio de calidad en las relaciones diurnas sin contar con este nuevo material; durante estos años será necesario hacer uso de todo nuestro ingenio comercial para obtener los resultados prefijados. Para ello contamos con los electrotrenes



Antonio Gómez Templado.

448, con los Talgo III, los Pendulares y algún Talgo RD”, puntualiza Gómez Templado. “En principio, no tendremos disponibilidades económicas para sustituir los Talgo III hasta el año 97, sin embargo, esta-

mos abiertos a cualquier sugerencia de ingeniería financiera que Talgo pueda hacer”.

Por lo que se refiere a las ofertas para el Intercity 2000, el pliego de condiciones obliga a la presentación de ofertas para diversas variantes de suministro, además de la de 10, habrán de presentarse ofertas para ocho y 12 electrotrenes, y para opciones de 18 y 24 electrotrenes encuadradas en un marco temporal que se extiende hasta el año 2002.

En lo relativo a las empresas, Renfe exige experiencia demostrada en la fabricación de material de estas características, además de determinar el porcentaje de fabricación nacional en el pedido, lo que

concede una ventaja a las empresas instaladas en nuestro país. Sólo se admitirá una oferta por ofertante individual, si bien una misma empresa podrá formar parte de dos ofertas cuando éstas se presenten en consorcio o en agrupación de empresas.

El precio de los trenes será el final, el de los trenes construidos en su integridad y en condiciones de circular por las vías de Renfe, será fijo, cerrado e irrevisable y habrá de aportarse la relación desglosada de precios de los distintos componentes.

La presentación de ofertas se cerrará el próximo 31 de enero y los plazos de entrega establecen que el suministro del primer tren, el denominado “preserie”, habrá de hacerse a los 20 meses a partir de la firma del contrato. Este primer tren realizará pruebas durante tres meses a partir de su entrega. La cadencia de entrega de los nueve restantes será de dos trenes en el mes 25 a contar desde la fecha de adjudicación; tres más al mes siguiente, y los cuatro últimos en el mes 27. Los plazos podrán reajustarse en función del número de trenes finalmente adjudicados.

Dentro de la oferta, habrá de incluirse un opción de mantenimiento integral de los trenes construidos, con aportación total de los medios, mano de obra y materiales. Además se exigirá el compromiso formal de consumo máximo de energía eléctrica, y Renfe se reserva el derecho de establecer penalidades por el incumplimiento de este acuerdo.

Los trenes estarán sometidos a una garantía de tres años o 750.000 km, aunque para algunos componentes el plazo se extiende hasta los cuatro años o el millón de kilómetros. El plazo de garantía incluye los índices de fiabilidad y disponibilidad de los trenes. La pintura exterior de los mismos debe estar garantizada durante 10 años. □