

ALSTOM-CAF, ANSALDOBREDA, SIEMENS Y TALGO-ADTRANZ

Cuatro candidatas al material rodante del Madrid-Barcelona

Finalmente serán cuatro los competidores por el contrato por valor de 110.000 millones de pesetas para el suministro y mantenimiento del material rodante para la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa. El ganador o los ganadores saldrán del grupo formado por Alstom, AnsaldoBreda, Siemens y Talgo-Adtranz, una vez que en la precalificación Renfe eliminase a Bombardier.



Las ofertas se presentarán a finales de septiembre.

Las cuatro compañías en liza han recibido ya de Renfe los pliegos de condiciones particulares y disponen de tiempo para elaborar sus ofertas hasta finales del próximo mes de septiembre. Una vez presentadas las ofertas, Renfe, con un plazo máximo de ocho meses -el tiempo de vigencia de las ofertas- valorará las propuestas y negociará todos sus extremos, económicos, técnicos y comerciales, sin que quede a priori excluido que sean varios los ganadores del contrato.

El número máximo de trenes previsto por el pliego es de 40 y el mínimo de 26 y queda a criterio de los concurrentes el número concreto de unidades a ofertar, con la premisa de ofrecer un nivel de servicio al menos igual que el ofrecido por el Ave Madrid-Sevilla y con un tiempo de viaje inferior

a las dos horas y media entre Madrid y Barcelona.

Puntos claves del pliego son el mantenimiento del material, cuyas instalaciones también se engloban en el concurso, durante los 14 años en los que se cifra su vida útil y su coste, así como los compromisos de disponibilidad, cuyo incumplimiento penalizaría al adjudicatario, y las posibles fórmulas de financiación que pueden llegar incluso a sistemas de leasing, de la compra, que Renfe pretende que tenga el menor impacto en su cuenta de resultados.

En cuanto a los plazos de entrega del material, las primeras unidades deberán estar disponibles para las primeras pruebas en vía, con el tramo hasta Lérida ya en servicio, en un plazo de 24 meses a partir de la adjudicación y el conjunto de los trenes en el momento

de la inauguración del tramo Lérida-Barcelona que se fija en 2004.

Los cuatro contendientes presentan propuestas de trenes con velocidades punta superiores los 300 kilómetros por hora, si bien ese argumento ha quedado difuminado ante la exigencia de Renfe de un tiempo de viaje máximo en lugar de una velocidad concreta.

Alstom-CAF presenta tres opciones diferentes al concurso, una versión evolucionada de los trenes Ave Madrid-Sevilla, otra basada en el tren de alta velocidad de dos pisos TGV Duplex que circula por la línea París-Lyon y una tercera en desarrollo, el AGV -Automotrice à Grand Vitesse- (ver VIA LIBRE nº 431) que ofrecerá una velocidad punta de 350 kms/hora con tracción distribuida, un 9 por ciento más de plazas que un TGV

convencional y la misma longitud por unidad de 200 metros. Alstom confía además en que su toma de control en Fiat que le hace disponer de una importante tecnología de pendulación le dé mayores opciones en el posible concurso de trenes lanzadera para la línea.

AnsaldoBreda ofrece en el concurso una versión mejorada de los Trenes ETR, los ETR 500, que circulan en Italia y que con velocidades máximas de 300 kms/hora fueron de-

sarrollados y fabricados por el consorcio Trevi, en el que participa Adtranz, socio de Talgo en el concurso del Madrid-Barcelona.

Por su parte Siemens, se presenta al concurso con el ICE 3, el último desarrollo de la compañía alemana, cuyos motores se fabrican en la factoría española de Cornellá, y que ya circula por vías alemanas y holandesas.

Por último Talgo-Adtranz basan sus opciones en el Talgo 350 que con la velocidad máxima que le da nombre ofrece una composición flexible en cuanto a número de coches. El prototipo de este tren se encuentra ya realizando sus pruebas en La Sagra, en las que, según fuentes de Talgo, ha alcanzado los 125 kms/h, el máximo posible en el pequeño tramo de vía auxiliar del que se puede disponer. **A.R.** □