

L'ATM acorda la compra de 30 nous trens per a Metro i FGC

- El Consell d'Administració ha autoritzat la compra de 6 trens a TMB per a la línia 9 i de 24 trens a FGC per al servei al metro del Vallès
- En total comportaran una inversió de 199 MEUR, 42,8 MEUR per als trens de TMB i 156 MEUR per als d'FGC

Nous trens per a la línia 9 del metro

La línia 9 entrarà en servei de manera graonada a partir de 2009 i a data d'avui ja està contractat el subministrament dels 16 trens necessaris per posar en operació els trams de construcció més avançada (Sagrera – Can Zam / Gorg i el subtram de viaducte del carrer A de la Zona Franca).

Per a la posada en servei del següent tram de la línia (Zona Franca / Parc Logístic – Collblanc), caldrà disposar de noves unitats. Per aquesta raó, el Consell d'Administració de l'ATM ha autoritzat a TMB a l'adquisició de 6 trens addicionals.

Aquests nous trens -com els 16 precedents- s'integren en la sèrie 9100 fabricats per ALSTOM a la seva factoria de Santa Perpètua de Mogoda i comportaran una inversió de 42,8 MEUR. Les seves característiques tècniques són les següents:

- Les unitats estan formades per 5 cotxes, quatre motors i un remolc, amb una longitud de 86,094 m. L'estructura de la caixa és amb perfils estàndard d'alumini, emprant l'acer per altres parts de l'estructura subjectes a prestacions superiors, com el capçal o el travesser de pivot.
- El disseny interior és modern i adaptat a les exigències del transport metropolità: gran capacitat, confort, i seguretat. Els cotxes estan connectats per passadissos d'interconnexió.



- La capacitat màxima per tren és de 959 passatgers: 112 passatgers asseguts, 845 dempeus i amb espai per a 2 passatgers amb mobilitat reduïda. En els cotxes extrems es troben les zones adaptades per a persones de mobilitat reduïda i en el cotxe remolc hi ha l'espai per bicicletes.
- Portes de doble full, de tipus lliscant encaixables i accionades elèctricament, asseguruen tant l'estancament com la seguretat del passatge. Cada cotxe compta amb quatre portes per banda, equidistants al llarg del tren per operació amb portes d'andana. Accionament sincronitzat de portes de tren amb portes d'andana.
- Porta frontal i rampa d'evacuació amb accionament automàtic des del Centre de Control.
- Cada cotxe disposa d'un equip doble compacte d'aire condicionat d'altres prestacions, situat a la part central del cotxe, que distribueix l'aire de manera silenciosa i homogènia per mitjà d'un sistema simètric de conduccions dobles.
- Informació als passatgers mitjançant el sistema IRIS que inclou megafonia, indicadors de línia lluminosos situats a totes les portes, indicador de número de tren i dispositiu d'intercomunicació d'emergència. A més inclou un sistema d'informació visual per mitjà de pantalles LCD i video-vigilància amb transmissió d'imatges per WIFI al Centre de Control.
- Conducció automàtica sense conductor (ATC-S). El pupitre és plegable i queda integrat en el disseny de l'espai frontal del tren per a conducció tècnica manual. També disposa del sistema ATP-ATO.
- Tensió d'alimentació 1500 V c.c.
- Control electrònic de potencia per IGBT's.
- Suspensió secundària pneumàtica.
- Radiotelefonia digital TETRA.
- Sistema de frenat elèctric, pneumàtic i de fricció
- Velocitat màxima 80 Km/h



Nous trens per al metro del Vallès

Així mateix, el Consell d'Administració ha encarregat a FGC dur a terme les gestions necessàries per a l'adquisició de 24 noves unitats de tren per a la seva xarxa.

Les actuacions en curs d'execució de perllongament de la xarxa d'FGC a la línia de Barcelona-Vallès a Sabadell i Terrassa, l'increment de freqüències de pas de trens, la millora de l'oferta derivada de la nova cua de maniobres de PI. Catalunya així com, la renovació tecnològica de la sèrie de trens més antics (UT111) en manifesta obsolescència tecnològica, obliga a plantejar l'adquisició de 24 nous trens per a la línia de Barcelona-Vallès.

La definició d'aquestes noves unitats de tren es farà mitjançant convocatòria de concurs públic internacional per a l'elaboració del seu projecte i construcció.

Les principals característiques del nou material a adquirir són:

- Trens de 80m de llarg per al servei al Metro del Vallès. És la màxima longitud que permeten les estacions d'FGC, per tal d'optimitzar la capacitat de transport. Aquests trens estaran formats per cotxes, les caixes dels quals estaran construïdes en alumini de quina tècnica tenim experiència satisfactòria des de fa més de 25 anys.
- El seu interior serà diàfan i continu amb gran amplitud de pas entre cotxes. Els elements de mobiliari i decoració seran de la màxima seguretat i confort, amb grans finestrals per a una òptima visió del paisatge exterior. La climatització interior juntament amb un òptim aïllament acústic acompanyats per seients tèxtils aporta un ambient d'alta qualitat i confort per a l'usuari.
- Distribució dels seients similar a l'existent en els nostres trens amb seients disposats en tertúlies de quatre i una capacitat de transport de 240 persones assegudes i 490 persones dempeus.
- Trens completament accessibles per a tothom, com ja és norma a FGC, amb un total de 12 portes de doble fulla distribuïdes al llarg del tren. La seva distribució



serà la mateixa de la sèrie de trens anteriors en previsió de la futura instal·lació de portes a les andanes (com a l'estació de Provença).

- Prestacions a nivell de velocitat i acceleració al mateix nivell que les actuals, d'acord amb els condicionants de traçat de la línia, amb motors de corrent altern governats electrònicament i que permeten grans taxes de recuperació d'energia mentre el tren frena. Sistemes de protecció de la circulació tipus ATP i preparats per a la conducció automàtica tipus ATO.
- Sistemes d'informació, senyalització i comunicacions avançats. Sistema de vigilància mitjançant circuit tancat de TV amb gravació d'imatges en caixa negra i transmissió en temps real via WIFI al centre de comandament integrat. Radiotelefonia, telefonia GSM i UMTS, localització GSM, sistemes d'informació al viatger amb pantalles LCD, megafonia, interfonia,
- Ample de via internacional.
- Alimentació a 1500V CC.

El termini de lliurament s'estima en uns 3 o 4 anys, necessaris per superar la fase de projecte, la de construcció i tots els assaigs i proves tipus necessaris per tal de garantir la seguretat i la qualitat en el transport.

En el plec de bases es primaran els aspectes d'innovació tecnològica, així com els factors de respecte al medi ambient i d'estalvi energètic.

Un cop pres aquest acord per part de l'ATM, FGC podrà engegar la licitació per la compra d'aquests 24 trens que es preveu que comportin una inversió aproximada de 156 MEUR.

Barcelona, 23 de desembre de 2008