

26 de septiembre de 2016

[Noticias Comunidad de Madrid](#)

[Noticias Nacionales](#)

[Noticias internacionales](#)

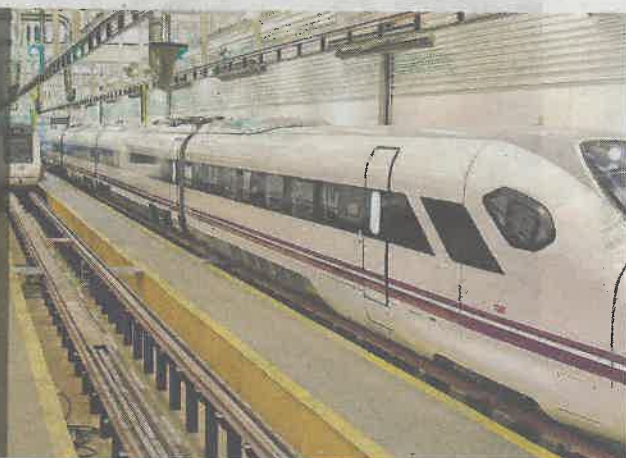
[Renfe mantiene el <<megaconcurso>> del AVE pese al bloqueo político...ABC 26 de septiembre](#)

Siemens

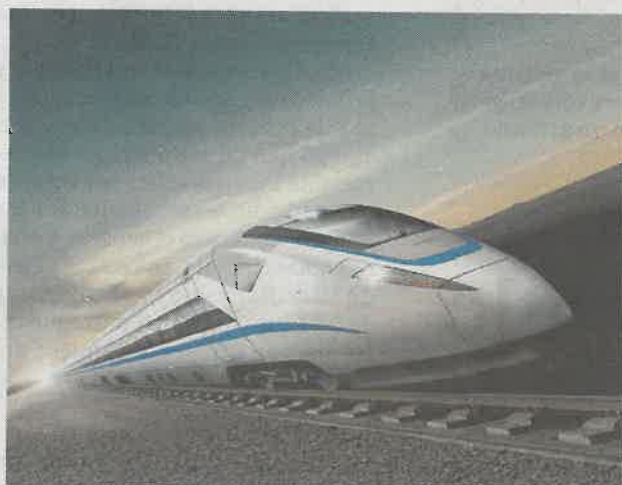
La familia de trenes Velaro consigue una velocidad de hasta 360 kilómetros hora y hasta 404 kilómetros hora durante su proceso de homologación en España. Se trata del más rápido del mundo en servicio comercial

**CAF**

CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles) cuenta con el modelo Oaris, con velocidad punta de 350 kilómetros hora. Este modelo permite la opción de cambio de ancho de vía, además de una composición de vagones variable

**Bombardier**

La compañía canadiense dispone de la línea de alta velocidad Zefiro. Este modelo puede alcanzar los 380 kilómetros por hora y reduce el consumo de energía hasta un 50% y las emisiones de CO₂ gracias a la tecnología ECO4

**Alstom**

Aunque se desconocen qué modelos han presentado las marcas, la firma gala podría haber presentado una de sus principales bazas, el Euroduplex, el modelo de dos plantas con una capacidad de hasta 600 viajeros



Renfe mantiene el «megaconcurso» del AVE pese al bloqueo político

► Las empresas que han acudido a la licitación ven «incertidumbre» en el proceso y demandan compensaciones

LUIS M. ONTOSO
MADRID

La inquietud se ha instalado entre las compañías que participan en el denominado «contrato del siglo» para la compra de 15 trenes de alta velocidad (con posibilidad de ampliarse en 15 más), el primer pedido de estas características que se lleva a cabo en España durante la última década, valorado en 2.600 millones de euros. Oficialmente, las empresas confían en que el contrato saldrá adelante, pese a que conlleva un importante desembolso económico para una empresa pública perteneciente a un Gobierno en funciones, pero en privado no se muestran tan optimistas.

Tras la resolución del Tribunal Administrativo de Recursos Contractua-

les (TARC), después de qué la canadiense Bombardier presentara un recurso contra varios puntos del pliego de condiciones del concurso, Renfe retomó la puja el pasado mes de mayo. Finalmente, Siemens, Talgo, Alstom, Bombardier y CAF presentaron sus ofertas para el suministro de los treinta trenes y su posterior mantenimiento durante cuarenta años.

«Es innegable que existe incertidumbre», explican fuentes de estas compañías, que detallan que Renfe les transmite que el megacontrato sigue «adelante», pese a la situación de interinidad del Ejecutivo. De hecho, en su última aparición pública, el secretario de Estado de Infraestructuras, Julio Gómez-Pomar indicó ante los medios de comunicación españoles durante la feria del ferrocarril Innotrans, que se celebró esta semana en Berlín, que el proceso sigue su curso y que «no

Fomento trabaja en el aplazamiento del cierre de dos radiales de Madrid

Como reconoció esta semana el secretario de Estado de Infraestructuras, Julio Gómez-Pomar, el Ministerio de Fomento trabaja en el aplazamiento durante nueve meses del cierre de las autopistas R-3 y R-5 de Madrid, cuya liquidación definitiva está prevista para el próximo 1 de octubre. La Administración ha realizado esta petición al juez de lo Mercantil número 6 de Madrid. Lo que no ofrece dudas es que tras el fracaso del plan de rescate de las autopistas que el Ejecutivo trató de poner en práctica en 2015 el Gobierno da por sentado que tendrá que asumir la gestión de las vías de pago.

se está viendo afectado porque haya una situación de Gobierno en funciones».

El «número dos» del departamento dirigido por Rafael Catalá desde el nombramiento de Ana Pastor como presidenta del Congreso de los Diputados mostró su confianza en que «en un tiempo breve se puedan analizar las ofertas técnicas y económicas y que pueda haber un adjudicatario». Fuentes del operador ferroviario subrayan que, previsiblemente, la deliberación final para elegir al ganador del macroconcurso.

Este procedimiento es el que suscita temores entre las firmas que han pujado por dicho contrato: consideran que la apertura de los sobres con las ofertas, por revelar datos estratégicos y confidenciales para dichas empresas, debería llevarse a cabo únicamente si «existe una decisión firme de adjudicación». Consideran que la llegada de un Gobierno que no considerara prioritaria dicha adjudicación, por tanto, haría peligrar el proceso y expondría de manera gratuita los datos de las empresas.

Renfe, sin embargo, llama a la calma. Un portavoz de la compañía pública recuerda que en este momento se encuentra estudiando las ofertas y no se han producido imprevistos que provoquen una alteración de los plazos previstos inicialmente.

Cláusulas adicionales

«Es inoportuno que una decisión de estas características recaiga en un Ejecutivo en funciones. Lo idóneo sería que la tomase el próximo Gobierno»,



Talgo
Talgo ha dado a conocer el modelo Avril, cuya principal novedad es la configuración de los asientos gracias a su mayor anchura. Esto le permite incorporar cinco butacas por fila, en vez de cuatro, con una configuración de 2-3 por columna



detallan fuentes de una de las multinacionales participantes en el proceso. Incluso, ante la sospecha de que finalmente no llegue a buen puerto, algunas firmas se han dirigido al presidente de Renfe, para que incorpore una cláusula adicional para que la compañía pública devuelva el dinero empleado en la elaboración del proyecto si finalmente sufre una interrupción.

En concreto, según estas fuentes, cada proyecto tuvo, aproximadamente, un coste de cuatro millones de euros. Por tanto, el conjunto de las ofertas rondaría los 20 millones de euros. La compañía pública ha rechazado, sin embargo, esta posibilidad.

Las ofertas tienen una validez de un año desde el momento de su presentación (por tanto estarían vigentes hasta junio de 2017), por lo que las compañías, de momento, ven lejana la posibilidad de que se agote el periodo de validez, ya que la necesidad de trenes por parte de Renfe, argumentan, se produce de forma independiente al contexto político.

Lo cierto es que el contrato para el suministro de los tren de alta velocidad y su mantenimiento ha suscitado polémica prácticamente desde su creación. Bombardier logró que el TARC obligara a retirar del contrato el epígrafe por el que se otorgaba un punto a la compañía que primara la fabricación de los trenes en España por entender que suponía una «discriminación injustificada».

El tribunal, no obstante, desestimó las alegaciones de la canadiense sobre el sistema de pago del contrato, que, en su opinión, obliga a un alto «apalancamiento financiero» que prima a aquellas firmas que dispongan de un socio financiero. Fuentes próximas al grupo, no obstante, hacen hincapié en este punto e insisten en que tanto la forma como los plazos de pago propuestos encarecerán la fabricación final de los trenes, al obligar a las empresas a financiación, y que obligará a las compañías a incurrir en pérdidas durante los 40 años de mantenimiento.

El resto de requisitos técnicos especificados por los pliegos afectan a la velocidad de los trenes -320 kilómetros por hora-, su eficiencia energética y la conectividad con los dispositivos portátiles. Otra de las exigencias de la compañía pública es que los vehículos deben contar con un mínimo de 400 plazas en dos clases. Alstom, que dispone de su modelo de dos plantas (Euroduplex) se presenta como el gran competidor a batir en este apartado.

El resto de requisitos técnicos especificados por los pliegos afectan a la velocidad de los trenes -320 kilómetros por hora-, su eficiencia energética y la conectividad con los dispositivos portátiles. Otra de las exigencias de la compañía pública es que los vehículos deben contar con un mínimo de 400 plazas en dos clases. Alstom, que dispone de su modelo de dos plantas (Euroduplex) se presenta como el gran competidor a batir en este apartado.

El resto de requisitos técnicos especificados por los pliegos afectan a la velocidad de los trenes -320 kilómetros por hora-, su eficiencia energética y la conectividad con los dispositivos portátiles. Otra de las exigencias de la compañía pública es que los vehículos deben contar con un mínimo de 400 plazas en dos clases. Alstom, que dispone de su modelo de dos plantas (Euroduplex) se presenta como el gran competidor a batir en este apartado.

ABC
K+ KIOSKO Y MAS

Videonálisis sobre la nueva compra de trenes AVE

Petróleo

Argelia plantea que la reunión de la OPEP del miércoles sea decisoria

ABC ARGEL

La reunión informal que la OPEP celebrará el miércoles en Argel podría devenir en una sesión extraordinaria y servir para adoptar una decisión sobre los asuntos más acuciantes del sector petrolero, reveló ayer el ministro argelino de Energía, Nureddin Bouterfa, informa Efe.

En una rueda de prensa, el titular sostuvo, además, que los 14 miembros de la Organización de Países Productores de Petróleo (OPEP) están ya de acuerdo en la obligación de recuperar lo antes posible la estabilidad en el mercado, y que solo difieren aún en los mecanismos para lograr este objetivo.

«Todos los países estamos de acuerdo en que esta situación no es sostenible, y en la necesidad de la estabilización, pero debemos hallar una fórmula que beneficie a todos y esto será responsabilidad de cada país», indicó el ministro.

En opinión de Bouterfa, es evidente que el problema reside en que existe un desequilibrio «neto» entre la oferta y la demanda de crudo -en favor de la primera- por lo que una de las mejores soluciones para elevar el precio del barril, como desean la mayoría, sería congelar la producción. Por esta «superabundancia de petróleo en el mercado, los países de la OPEP -que ponen a la venta diariamente 33,4 millones de barriles- pierden cada día entre 300 y 500 millones de dólares», señaló.

«Somos flexibles sobre la cuestión de congelar la producción, el papel (de Argelia) es reunir a las partes, y es la OPEP la que está condenada a tomar una decisión» definitiva que permita empujar los precios al alza, subrayó. A este respecto, Bouterfa no descartó que la reunión informal o consultiva de Argelia -que se celebra al margen del XXV Foro Internacional de la Energía- «se convierta en una sesión extraordinaria en la que se avance en decisiones de importante calado».

SE ALQUILA ÚLTIMA PLANTA DE OFICINAS (PLANTA 5ª) EN EL EDIFICIO MÁS EMBLEMÁTICO Y REPRESENTATIVO DE MADRID

Superficie: 726m²

Precio alquiler m²/mes: 15€ / m² / mes

EN LA MISMA ESQUINA DE CALLE ALCALÁ CON CALLE GRAN VÍA

R
RENTA
ACTUAL

Información: 91 406 11 99 / 647 72 07 52

C/ Alcalá 414, planta 4ª, 28027 MADRID - www.rentactual.es