



Gabinete de Prensa

Nota informativa

11 de febrero de 2019

TMB inicia la adquisición de 42 trenes para sustituir los más antiguos de las líneas 1 y 3 de Metro

La renovación del material móvil se acelera para aumentar la fiabilidad del servicio diario y eliminar parte de la presencia de materiales con contenido de amianto

Se trata de la compra de material móvil más importante de la historia de TMB

La comisión delegada de contratación del Consejo de Administración de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) ha aprobado hoy iniciar el proceso para **adquirir 42 trenes** de cinco coches cada uno para la red de Metro, para **sustituir todas las series 3000 y 4000**, que constituyen la mayoría del material rodante de las líneas 1 y 3. Con la retirada de estos trenes, los más antiguos del parque móvil de Metro, se acelera un proceso de renovación que aumentará la fiabilidad del servicio y eliminará una parte de la presencia de amianto en la red.

El próximo paso será la publicación del anuncio de la licitación, para que los fabricantes preparen y presenten sus ofertas. El concurso se ha dividido en **dos lotes**, uno de **24 trenes de ancho ibérico**, para la línea 1, valorado en 264,6 millones de euros, y otro de **18 trenes de ancho internacional**, para la línea 3, valorado en 182,6 millones. Los licitadores podrán presentar propuestas para cualquier lote o una oferta integradora de ambos lotes, que suman un importe de 447,2 millones de euros.

En paralelo, TMB gestionará las operaciones de financiación necesarias, a través de las instituciones públicas de crédito y de la banca privada. La previsión es que el concurso se resuelva el próximo otoño y que la entrega de los trenes se desarrolle entre los 30 meses y los 48 meses a contar desde la firma del contrato.

Previamente, en diciembre del año pasado, el Consejo de Administración de la Autoritat del Transport Metropolità (ATM) autorizó a TMB abordar la renovación de los 42 trenes, una operación que, contando la financiación, tendrá un coste estimado de 555 millones de euros. El importe de la inversión será asumido por la ATM a través de las aportaciones de las administraciones consorciadas a lo largo de los próximos 20 años.

Trenes estrenados en la década de 1980

Los 42 nuevos trenes sustituirán los 18 de la serie 3000 y los 24 de la serie 4000, de características y antigüedad muy parecidas. Los trenes 3000 se pusieron en circulación en

1 / 2



Gabinete de Prensa

Nota informativa

la línea 3 entre 1986 y 1988, mientras que los 4000 entraron en servicio en la línea 1 entre 1987 y 1990. Tienen, por lo tanto, unos 30 años y son los más veteranos del metro de Barcelona. Como es habitual con el material ferroviario, hacia la mitad de su vida útil fueron reformados para actualizar la tecnología, elevar la fiabilidad y mejorar el confort interior.

En la parte final de su vida útil, aumentan las **necesidades de mantenimiento** de los trenes y los costes asociados, mientras que disminuye su disponibilidad para el servicio diario, lo cual, en el metro de Barcelona, dificulta el cumplimiento de la oferta programada en momentos como los actuales, en los que la voluntad de mejorar frecuencias hace que prácticamente no queden trenes de reserva en la hora punta.



Coche de la serie 4000 después de la remodelación. A la derecha, una composición de la serie 3000

Por otro lado, con el descubrimiento de la presencia de amianto en la pintura bituminosa de parte de los trenes de las series 3000 y 4000, y en algunos componentes de sus sistemas eléctricos, el mantenimiento se ha complicado. Determinadas operaciones en estos trenes solo pueden llevarlas a cabo empresas acreditadas con personal especializado y en condiciones de absoluta seguridad ambiental.

De los 210 coches que forman las series 3000 y 4000, en 94 se ha localizado amianto en baja proporción y en estado no friable (que no desprende fibras) como ingrediente de la pintura antirruído que recubre las cajas y los bastidores. La pintura está muy conservada, razón por la cual no representa ningún peligro para las personas usuarias ni para los empleados de la operación, pero sería prácticamente inviable retirarla, por lo cual TMB ha optado por acelerar la sustitución de todos los trenes de la serie como parte del **plan de desamiantado** de la red de Metro.

Recordamos que en marzo de 2018 TMB aprobó la **compra de 12 trenes** para la red de Metro, que incrementarán el material móvil de las **líneas 1, 3, 4 y 5**. Los trenes están siendo fabricados por CAF y Alstom, con la previsión de que empiecen a entregarse a finales de este año, y servirán para mejorar la prestación del servicio en estas líneas, las de más demanda. La flota está integrada actualmente por 171 trenes.