

El efecto llamada de Renfe

El ferrocarril privado de mercancías se ve abocado a parar por falta de maquinistas

J. F. MAGARIÑO
MADRID

La amenaza de fuga de maquinistas vuelve a poner en jaque a los transportistas privados de mercancías por ferrocarril. El colectivo que engloba a una docena de estos operadores, la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP), se queja de las prácticas de captación de personal por parte de Renfe, asunto bajo la lupa de la CNMC.

Pese a que la empresa pública fue obligada a compartir con el sector y con el regulador sus previsiones de contratación y formación con dos años de antelación, Renfe recurrió ese mandato de la CNMC ante la justicia ordinaria. Con todo, en octubre del año pasado las partes pactaron que el gigante ofrecería sus estimaciones con 18 meses de margen, pero los competidores aseguran que el grupo se salta esta prevención a través de la convocatoria de becas.

El problema para filiales de Acciona, Ferrovial, ACS, Azvi, SNCF o Torrecámara, entre otras, es la fuerza de atracción sobre sus plantillas que ejercen las ofertas de empleo de Renfe. Las ventajas del convenio del sector

público y de los acuerdos empresariales entre Renfe y el sindicato Semaf hacen irreplicables las citadas condiciones e imposible retener a los trabajadores, según el frente de operadoras. Con un total de 217 maquinistas, estas empresas prevén la marcha de 81 en septiembre, la mayoría de ellos con destino a Renfe, que cuenta con unos 700 conductores en Mercancías y 5.000 en todo el grupo.

La AEFP ha puesto en conocimiento de la CNMC lo que, bajo su punto de vista, es un ataque contra la competencia que ya fue reconocido en la resolución de 27 de diciembre de 2017 firmada por la sala de supervisión regulatoria. Esta marcó las reglas de contratación y formación de personal de conducción a Renfe. De forma paralela, se ha enviado una carta al presidente de la compañía dependiente de Fomento, Isaías Táboas, con copia al secretario de Estado de Infraestructuras, Pedro Saura. En ella se advierte de posibles paros patronales ante la dificultad para competir.

La misma misiva ha sido remitida a los principales clientes del ferrocarril privado: los fabricantes de



Decenas de vehículos Renault sobre un tren de mercancías.

automóviles de Anfac, el colectivo de fabricantes de cemento Oficemen, la asociación de productores de acero Unesid, la patronal de fabricantes y distribuidores Aecoc, la federación empresarial de la industria química Feique, o la asociación de fabricantes de papel Aspapel.

Se trata de un toque de atención a la industria ante un problema laboral que dificulta los servicios de transporte. Al mismo tiempo, la AEFP ha abierto contactos

El colectivo de empresas ferroviarias AEFP prevé la marcha de 81 de sus 217 conductores después del verano

con representantes de esas asociaciones solicitando apoyo. La asociación también ha trasladado su problema a la cúpula de Puertos del Estado. Con una cuota del 40% por toneladas transportadas y del 35% en el caso de trenes por kilómetro, el sector privado es clave en la entrada y salida de mercancías de los puertos. Con este peso, el colectivo de privados busca proteger sus operaciones ante el efecto llamada de Renfe.

Los operadores denuncian la política laboral de Renfe ante la CNMC

Anticipan a sus clientes la dificultad para prestar servicios

El antecedente

► **Resolución.** La AEFP denunció en julio de 2016 que Renfe no estaba planificando la renovación de su plantilla de maquinistas, incluidas acciones formativas en sus centros, y fichaba entre las plantillas de sus competidores privados. La sala de Supervisión Regulatoria apreció que el maquinista es un elemento esencial para la prestación del servicio ferroviario, cuyo periodo de formación llega a los 12 meses. Esta circunstancia requiere una planificación a medio plazo "que asegure la coordinación entre la oferta formativa y la demanda de maquinistas", apreció la CNMC en resolución de diciembre de 2017. Se obligó a que Renfe haga pública su previsión de contratación para que los centros homologados puedan planificar acciones formativas y se constituya una bolsa de maquinistas.

Renfe pide 38 trenes de Cercanías por 365 millones

J. F. M.
MADRID

Renfe lanzó ayer la compra de una nueva tanda de trenes para Cercanías en zonas con vías no electrificadas. El consejo del operador ferroviario aprobó la licitación de hasta 38 unidades híbridas (29 trenes más 9 opcionales) por 365,6 millones de euros. La empresa también contratará el mantenimiento de 11 de esos trenes durante un plazo de 15 años, lo que eleva el montante del con-

curso hasta los 474 millones de euros.

La compañía subrayó que su objetivo es modernizar la flota, incluyendo la posibilidad de configurar los ejes al ancho de vía convencional o a ancho UIC, y la posibilidad de operar en vía electrificada o no. Entre el equipamiento se incluirán el wifi de cortesía, áreas para bicicletas y carritos infantiles o mejoras en materia de accesibilidad.

Cada una de las composiciones, que rodarán en

áreas de Valencia, Teruel o Cádiz, estará formada por tres coches y un furgón generador. La velocidad máxima de los mismos será de 160 kilómetros por hora bajo catenaria y de 140 kilómetros por hora en vía no electrificada. El pliego de condiciones del concurso primará el menor consumo energético posible.

Está previsto que el grueso de los trabajos de mantenimiento sean acometidos por Renfe Fabricación y Mantenimiento.

Ferrovial gana dos contratos de aguas en Texas

CINCO DÍAS
MADRID

El grupo Ferrovial ha vuelto a captar obra en Texas (EE UU), esta vez con la filial PLW Waterworks y en dos proyectos de construcción de plantas de tratamiento de agua. El valor conjunto de las adjudicaciones asciende a 312 millones de dólares (unos 274 millones de euros).

Ferrovial será la encargada de realizar dos contratos dentro del proyecto de ampliación de la planta de

tratamiento de agua potable del noreste de Houston. La citada PLW Waterworks instalará más de 37.000 metros lineales de tuberías subterráneas y ejecutará la nueva estación de bombeo de agua tratada, con una capacidad de 1,21 millones de metros cúbicos al día. Estos trabajos alcanzan un valor conjunto de 192 millones de dólares (169 millones de euros) y se prevé que finalicen en 2024. La ampliación de la planta de tratamiento de agua potable del noreste de Houston

es el mayor proyecto de su sector que se está realizando en Estados Unidos. Cuando se complete, la planta dará servicio a más de dos millones de personas.

En segundo lugar, PLW Waterworks construirá una planta de tratamiento de aguas superficiales en la ciudad de Pearland, al sur de Houston, por 120 millones de dólares (105 millones de euros). Se prevé que la instalación, que dará servicio a 75.000 personas, se complete en 2023.