

Existe una sorprendente serie de paralelismos y coincidencias entre los problemas, deficiencias y retrasos del contrato de señalización que ha contribuido al fiasco de la línea de alta velocidad Madrid-Lleida y entre un contrato de suministro de 180 coches de tren para la línea 10 del metro de Madrid mucho menos conocido. La empresa adjudicataria de ambos contratos es la misma: la italiana AnsaldoBreda.

Hace aproximadamente tres años fue licitado por la Comunidad de Madrid, a través de Metro de Madrid, el suministro de 30 trenes para la remodelada línea 10 del metro de Madrid, que recorre transversalmente de norte a sur el municipio madrileño.

Dicha línea conectará muy próximamente en Alcorcón (Madrid) la red actual del metro con el nuevo desarrollo ferroviario metropolitano *metrosur*, futura línea 12 de Metro de Madrid. El coste de la operación de compra de material móvil ascendió a unos 20.000 millones de las antiguas pesetas.

Dicho concurso se adjudicó a la UTE formada por las compañías italianas Breda Costruzioni Ferroviarie y Ansaldo Trasporti (en adelante, AnsaldoBreda), que forman el núcleo de la división de construcción de material de transporte del conglomerado industrial italiano Finmeccanica. Este *kaizen*, fuertemente ligado a la industria de defensa, está especializado en construcción electromecánica, encontrándose envuelta en un polémico proceso de privatización y reestructuración.

La UTE italiana se llevó el gato al agua, a pesar de la fuerte competencia presentada por un consorcio formado para la ocasión por prácticamente toda la industria ferroviaria radicada en España, consorcio que estuvo liderado por CAF, proveedor tradicional y mayoritario del material utilizado por Metro de Madrid. CAF juega en la industria ferroviaria española el papel de empresa constructora y ensambladora *comodin* que cuenta con la colaboración habitual de la francesa Alstom y la alemana Siemens, y de otras muchas empresas de material ferroviario radicadas en España.

La nueva serie 7.000 de Metro de Madrid acababa de nacer: las primeras unidades fabricadas por AnsaldoBreda que iban a circular por las vías de Metro de Madrid, eran también los primeros trenes de la firma italiana que iban a circular por vías españolas.

La decisión fue muy controvertida, ya que el material fabricado y ensamblado por CAF para redes metropolitanas está presente en todo el mundo desde los primeros años ochenta. Por ejemplo, de CAF es el material utilizado en la conexión ferroviaria rápida de alta calidad entre Londres y su Aeropuerto de Heathrow (Heathrow Express).

Por el contrario, AnsaldoBreda había tenido hasta entonces una escasa presencia en el mercado ferroviario español, muy limitada a enclavamientos y señalización ferroviaria. Ello explica que por entonces, a diferencia de CAF y de Talgo, y de los grandes conglomerados mundia-

LOS NUEVOS TRENES DEL METRO

Vías paralelas

SANTOS NÚÑEZ DEL CAMPO



Dos trenes en la macroestación de Nuevos Ministerios. / LUIS MAGÁN

El autor señala que es la misma empresa la que causó los retrasos de la señalización de la línea de alta velocidad Madrid-Lleida y de la renovación de la línea 10.

les fabricantes de material ferroviario como Alstom, Siemens y Bombardier, AnsaldoBreda no tuviera ninguna presencia industrial en España.

Medios técnicos y profesionales relacionados con la construcción de material ferroviario afirmaron que la UTE italiana había ganado el concurso con un producto más caro y peor que el ofertado por el consorcio liderado por la empresa de Beasain.

Ello generó en el ámbito de la Comunidad de Madrid un agrio debate sobre la idoneidad de la adjudicación. Se produjo una intensa discusión política en la Asamblea de Madrid sobre

Sólo están en circulación 12 de los 30 trenes previstos debido al retraso de la entrega

la misma, protagonizada fundamentalmente por PSOE e Izquierda Unida.

Por iniciativa de los representantes de CC OO en los consejos de administración de Metro de Madrid y del Consorcio Regional de Transportes también se generó un fuerte debate en los mismos, ya que el resultado final del concurso fue realmente sorprendente para los sindicatos.

La respuesta en el entorno de Metro de Madrid fue que a través de esta decisión se pretendía romper el monopolio tecnológico de CAF en la compañía del ferrocarril metropolitano madrileño.

Desde el Gobierno de Ruiz-Gallardón, en la prensa y por boca de su vicepresidente y consejero, Luis Eduardo Cortés, y por otros portavoces del PP en la sede parlamentaria madrileña, se alegó que desde un punto de vista industrial era una solución más favorable para los intereses de la Comunidad, ya que el plan industrial incluido en la oferta italiana comprometía a AnsaldoBreda a la construcción de una factoría para mantenimiento, montaje y fabricación de vehículos ferroviarios en Madrid, creando cerca de 500 nuevos empleos estables. Se venía a recuperar para la Comunidad un sector, el de construcción de material ferroviario, que había tenido una presencia importante en Madrid hasta finales de los ochenta, años en los que las antiguas instalaciones desaparecieron fruto de la reconversión a nivel nacional del sector y de la fortísima presión especulativa inmobiliaria. Se llegó a hablar hasta de su ubicación en el distrito de Villaverde, tradicionalmente relacionado con la presencia de esta industria ferroviaria.

El Gobierno de la Comunidad jugó bien la carta de un nuevo emplazamiento industrial y de la creación de empleo estable para acallar las voces discrepantes en un debate de carácter regional.

Como ha ocurrido en el caso de la señalización de la línea de alta velocidad Madrid-Lleida, las dificultades para la puesta a punto y los retrasos en la entrega de los trenes italianos provocaron en su día la demora de la puesta en marcha de la renovada línea 10 del metro, cuya in-

fraestructura había sido mejorada y adaptada, entre otras cosas, para la circulación de estos nuevos trenes.

La inauguración de dicha línea estaba prevista para febrero o marzo de 2002, en plena vorágine inauguradora. Meses antes, Aznar había inaugurado la extensión de la línea del aeropuerto de Madrid, con los nuevos trenes construidos por CAF-Alstom de la serie 8.000, así como el nuevo intercambiador intermodal de Nuevos Ministerios.

Sin embargo, la reinauguración de la línea 10 se retrasaba. Bajo la excusa de que las autoridades madrileñas no encontraban hueco en sus agendas para inaugurar la línea, la realidad era bien distinta: el retraso en la fabricación y entrega de los trenes de AnsaldoBreda, y los importantes problemas detectados en las primeras unidades entregadas durante el periodo de prueba, eran las verdaderas causas que justificaban tal retraso.

Tal llegó a ser el retraso en la entrega de las nuevas unidades, que la Comunidad llegó a amenazar a AnsaldoBreda con el recorte del pedido inicial de 30 unidades iniciales a tan sólo 10 de ellas, supliendo la diferencia con trenes de la serie 8.000 fabricados por CAF-Alstom.

Las principales deficiencias de las nuevas unidades recibidas tenían que ver con el *software* instalado a bordo de los trenes, y con serios problemas en la tracción de los trenes en una de las líneas de metro de perfil más duro y exigente de la red metropolitana madrileña.

De hecho, tras meses de rumores y con la infraestructura de la línea 10 plenamente operativa desde el anterior semestre, la inauguración y puesta en marcha de dicha línea se realizó definitivamente en el otoño de 2002 con 21 unidades de la serie 8.000 fabricadas por CAF-Alstom *prestadas para la ocasión*, procedentes del material asignado a *metrosur* que ya había sido entregado y probado satisfactoriamente, material que puede circular y circula perfectamente por la línea 10, ya que es análogo en sus características técnicas a las

Lo más grave es la renuncia a construir la planta de fabricación de material ferroviario

unidades de la serie 7.000. Medio año antes de la desgraciada *inauguración* de la línea Madrid-Lleida, en la que fue material prestado de Alstom, y no de los adjudicatarios (Siemens-Talgo) el que comenzó la explotación de la línea, en Madrid había ocurrido exactamente lo mismo en la línea 10 con los trenes de CAF-Alstom y los de AnsaldoBreda.

Lamentablemente, todavía no se han acabado los problemas. Las nuevas cocheras del metro de Cuatro Vientos debían albergar ya todos los nuevos trenes italianos (los trenes debían haber sido entregados como máximo el pasado mes de diciem-

bre), pero al día de hoy tan sólo están en circulación 12 de los 30 trenes previstos, debido al fuerte retraso acumulado en la entrega de los mismos y a averías que no permiten la circulación de un 25% de los nuevos trenes recibidos.

Esta circunstancia puede producir nuevos retrasos en cadena en la inauguración del resto de la línea 10 y de *metrosur*.

Teniendo en cuenta que aún se están utilizando algunas composiciones de la serie 8.000 de la futura línea 12 para explotar la línea 10 por falta de composiciones italianas de la serie 7.000 y que el recorrido de la misma línea aumentará sustancialmente hacia el sur para conectar la red metropolitana madrileña con *metrosur*, ello retrasará la puesta en marcha al 100% de la capacidad prevista de los nuevos tramos.

No me cabe duda alguna, y como amigo del ferrocarril expreso mi sincera alegría por ello, de que en la Comunidad se contarán cintas inaugurando nuevas vías y nuevos trenes en un próximo día de abril. Pero el conjunto armónico formado por las líneas 10 y 12 se abrirá con un menor número de trenes del previsto inicialmente, con una mayor frecuencia de la prevista, con un peor nivel de servicio que el comprometido.

Pero sin duda, lo más significativo de este fiasco poco publicitado es la no-construcción de los trenes en Madrid a pesar de lo acordado formal o informalmente en el concurso. Lo más grave es la renuncia expresa y ya confirmada de AnsaldoBreda a construir la nueva planta de mantenimiento y fabricación de material ferroviario en la Comunidad comprometida.

Como ha sido conocido muy recientemente, hace un año la Comunidad de Madrid y AnsaldoBreda cerraron en secreto un acuerdo para canjear una instalación industrial permanente por un tren de *propina*, que sería fabricado casi gratuitamente por la compañía italiana como compensación final.

El principal valor añadido de la *apuesta italiana*, el argumento principal para comprar un material más caro y peor según los técnicos, se ha desvanecido.

Para el Gobierno de Ruiz-Gallardón, el precio actual de mercado de unos 500 empleos estables en la región de Madrid es aproximadamente el precio de una unidad de tren. No consta, por otra parte, que se hayan producido otro tipo de penalizaciones por el importante retraso en la entrega del material contratado.

Para finalizar los paralelismos, cabe recordar que la adjudicación de los dos concursos se produjo en fechas muy próximas. AnsaldoBreda, junto con Cobra (Grupo ACS), de la mano de Florentino Pérez, conocido valedor de AnsaldoBreda ante el Gobierno de la Comunidad, ganó con cierta sorpresa de los medios del sector la instalación y puesta en marcha del sistema unificado europeo de señalización ERTMS en la línea de alta velocidad Madrid-Lleida. Era el primer *concurso del siglo* de este tipo de señalización licitado en Europa que fue adjudicado a la compañía italiana por la Administración española. El resto de la historia, el fiasco de la señalización de dicha línea, es bien conocido.

Santos Núñez del Campo es ingeniero y ha sido secretario político de la Federación Europea de Trabajadores del Transporte.