

RENFE CONVOCA CON AMBITO INTERNACIONAL

Las empresas sorprendidas con el concurso para material de cercanías

Cuando el pasado 4 de mayo el Consejo de Ministros aprobó el Plan de Transportes de Cercanías, que representaba la aprobación de importantes inversiones para las cercanías de las grandes ciudades, se abrió ante el sector español de fabricación de material rodante ferroviario la posibilidad de mantener una cartera de pedidos estable, que le permitiera hacer frente con cierta solvencia al futuro, y finalizar definitivamente la reestructuración que arrastra desde hace años.

hecho de que la Administración ferroviaria española haya convocado un concurso, como porque éste sea abierto a los grupos nacionales e internacionales, lo que que según fuentes cercanas a la Asociación de Constructores de Material Ferroviario, CEMAFE, perjudica a las empresas españolas, que estarían en clara desventaja frente a las industrias de otros países europeos donde, a pesar de la próxima apertura del Mercado Unico en enero de 1993, se practican políticas más proteccionistas, especialmente en todo lo relacionado con el ferrocarril.

Renfe, por su parte, argumenta que el pliego de condiciones establece también que se primará el contenido nacional de las ofertas.

En círculos empresariales se comenta que desde algún Ministerio se habría asegurado a las empresas, días antes de hacerse público el concurso, que el contrato sería de ámbito nacional. De hecho, en la rueda de prensa del Consejo de Ministros, el ministro de Transportes, José Barrionuevo, anunció la creación de una comisión interministerial que estudiaría la adjudicación del contrato para la adquisición del nuevo material. Esta Comisión, que no se ha llegado a formar, tenía el objetivo de favorecer a la industria nacional.

Los dos Ministerios que de alguna manera podrían tener competencia en el concurso por su relación con las empresas y el ferrocarril: el de Industria y el de Transportes, niegan tener ningún lazo de unión con el mismo, si bien, cada uno de ellos remite al otro como posible interlocutor.

Redundando en esta posición, fuentes próximas al Ministerio de Transportes consideran que "el Ministerio no tiene nada que decir, en la medida que es un concurso en el que él no participa y que se desarrolla entre Renfe como empresa y las constructoras". Estas mismas fuentes consideran la postura de Renfe como "completamente normal. Es lógico que intente obtener buenos precios a través de un concurso abierto. Esto en ningún caso prejuzga dónde vaya a adjudicarse el pedido, lo que, en último extremo, es sólo un problema de la competitividad de las empresas españolas para ofrecer la mejor relación calidad precio".

En este sentido, se manifiestan también responsables de la dirección de Compras de Renfe que argumentan que "lo que más interesa desde el punto de vista

DIEGO F.F.

Amparo Suárez

Durante los dos meses transcurridos hasta el pasado 27 de julio, fecha en la que el Consejo de Administración de Renfe aprobaba la realización de un concurso para este material, en el sector se ha venido especulando con casi todas las variables posibles para la adjudicación de los pedidos.

En la mayoría de los casos, sin embargo, los rumores se inclinaban más por la idea del reparto del pedido entre las diferentes empresas que constituyen el sector —que, en su parte mecánica, ha quedado reducido a dos: CAF y las integrantes del grupo Alstom— más que por la del concurso.

Quienes apostaban por la hipótesis del reparto basaban su postura en que parte del material que se solicitaba era continuación de serie del que las empresas

Un concurso abierto para conseguir mejores precios.

venían fabricando hasta el momento, es decir, las unidades 446 y los coches de dos pisos. Incluso llegaban a afirmar que los porcentajes que corresponderían a cada constructor podrían ser diferentes a los habidos en otras ocasiones, en función, sobre todo, del cumplimiento de plazos de entrega con que se habían producido otros encargos.

CONCURSO. Finalmente, Renfe se decidió por la opción del concurso frente a la adjudicación directa, ya que, en opinión de un alto responsable de la empresa "la idea de reparto no corresponde a la filosofía de la Red, y además con un concurso se consigue una mayor agresividad en las ofertas de las empresas".

Sin embargo, los fabricantes han acogido la convocatoria con cierta sorpresa, no tanto por el

DIEGO FF.



empresarial es hacer un concurso abierto que permita a Renfe beneficiarse de todas las ofertas que puedan existir en el mercado. En ningún caso debemos olvidar que ésta será una práctica obligatoria cuando en un futuro próximo entremos en un mercado de libre competencia internacional, en el que es necesario ganar los contratos presentando las ofertas más competitivas”.

Otras fuentes consideran que el hecho de que el sector esté atomizado en dos grandes empresas mecánicas facilitaría la solución del reparto, y que con el concurso Renfe ha conseguido que las empresas no se relajen y no tengan seguro el reparto del conjunto.

DIFERENCIAS. No es la primera vez que Renfe y la Asociación de Fabricantes tienen diferencias en cuanto al ámbito de un determinado concurso. Ya el pasado año, se planteó una polémica semejante cuando la Administración ferroviaria convocó un concurso internacional para 200 vagones de mercancías, que finalmente fue adjudicado a Caf y Herederos de Ramón Mújica. También, en esta ocasión, existe en el sector un razonable margen de seguridad sobre que el pedido quedará en manos de las empresas españolas.

La mayor preocupación de los fabricantes parece ser la presencia de los países del Este en el mercado que “están muy interesados en conseguir contratos en Occidente y bajarán mucho los precios” y que además cuentan

El concurso pide unidades 446, coches de dos pisos, y como novedad las cabezas tractoras de estos coches.

con una mano de obra con costes muy inferiores a la Occidental. Sobre este último punto, los responsables de Renfe consideran que “aunque la mano de obra de los países del Este europeo sea mucho más barata, ellos tienen otro tipo de handicaps, como el hecho de la lejanía del mercado español lo que dificulta las comunicaciones, así como garantías, experiencia y el contenido nacional que se pide”.

Entre las cosas que se contabilizan como tantos a favor de las empresas españolas están: la implantación en nuestro país de algunas multinacionales y también el hecho de que las empresas nacionales llevan muchos años de trabajo continuo con Renfe: “esto facilita lógicamente un mejor conocimiento de las necesidades y las exigencias que plantea la Administración ferroviaria”. Otro de los reproches que se ha-

cen a este concurso de Renfe es que en él no se especifica claramente ni el número de unidades que se piden ni tampoco el montante de dinero que supone.

El concurso pide unidades 446, coches de dos pisos, y como novedad las cabezas tractoras de estos coches que hasta el momento no se habían realizado en España, ya que en la actualidad son arrastrados por las locomotoras 269 adaptadas. Finalmente, el pliego solicita también el prototipo de la nueva serie 447 que a diferencia de las 446 tendrán corriente alterna trifásica. El contrato contempla asimismo el mantenimiento del material a cargo de la empresa adjudicataria.

Renfe explica que “se ha optado por un sistema lo más abierto posible, por ello, no se ha cuantificado estrictamente ni el número de unidades, ni la cantidad de dinero.

“Hemos planteado —aseguran fuentes de Renfe— diversas alternativas que nos permitan mejorar el coste de cada plaza y por ello hemos establecido precios por lote. Fundamentalmente, lo que se solicita son las unidades 446, en las que se pueden aceptar modificaciones que mejoren su rendimiento. Renfe espera que el hecho de que la fabricación de este tipo de unidades sea continuación de una serie ya existente, favorecerá, en alguna medida la reducción de los costes”.

Según las mismas fuentes de Renfe “la filosofía es mejorar la relación coste-atención a la demanda ante un mercado que se muestra emergente y crece exponencialmente”. □



DIEGO FF.