

Los nuevos trenes licitados para las líneas de Feve no estarán operativos hasta 2022

Los sindicatos advierten de que aún no se sabe quién los construirá y temen que los plazos se puedan alargar a pesar de la necesidad del material

Renfe sacó a licitación la compra de 37 trenes de ancho métrico por 347 millones de euros, pero desde entonces no se ha sabido nada, lo que ha puesto en alerta a los sindicatos. En concreto, se habían sacado a contratación dos lotes. El primero era para el suministro de 31 vehículos autopropulsados de ancho métrico, el suministro de piezas, el almacén inicial de repuestos y utillaje, y el mantenimiento de doce de esos trenes durante quince años (por 274 millones de euros). El segundo lote corresponde a la adquisición de seis trenes alpinos de tracción eléctrica, así como su mantenimiento durante quince años, el suministro de piezas y el almacén de los repuestos (por 73 millones). ¿Cuál es el problema? Que después de más de medio año «no tenemos datos de quién va a fabricar los trenes», indicó a este periódico Francisco Barros, presidente del **Comité de Empresa de Renfe Ancho Métrico, la antigua Feve**.

Esta operación se considera fundamental para solucionar los múltiples problemas que en los últimos meses viene sufriendo esta empresa para cubrir sus servicios. De los nuevos trenes, está previsto que diez sean destinados al núcleo de **cercanías de Asturias**, según el plan elaborado por el **Ministerio de Fomento** y que en su momento presentó, en la sede de la **Delegación del Gobierno en Asturias**, el entonces ministro **Íñigo de la Serna**. Seis de ellos

tienen que ver con la renovación de la flota actual de Feve, mientras que otros cuatro se incorporarán para atender los incrementos de servicio que se prevén por las actuaciones de ampliación de capacidad de las líneas que prevé acometer **Adif**, con su duplicación en los tramos La **Carrera-Nava**, **Trasona-Aboño**, **Oviedo-Trubia** y **Sotiello-La Florida**.

Pero no todos los trenes que ha sacado a contratación Renfe son iguales. Se trata de diez unidades básicas, compuestas por dos coches; dieciséis ampliados, con tres coches, cinco trenes duales y otros seis alpinos.

Inversiones modestas

Las previsiones inversoras de Fomento para la compra de trenes con destino a Asturias ya preveían partidas para este mismo año, aunque fueran modestas, de solo 4,5 millones de euros, pero también se incluían otros 10,2 millones para la modernización de una flota que se cae a trozos. En concreto, de las 43 unidades del parque de **Feve**, una decena están inutilizadas, mientras que hay otros automotores que «los dejan a un lado y no se reparan», indicó Luis Blanco, representante sindical de UGT. Pero hay que tener en cuenta que para realizar todos los servicios en la región sin problemas, el ancho métrico necesita diariamente veinte máquinas eléctricas totalmente operativas y otras cinco diésel para las líneas que no están electrificadas.

Hasta 2022 parece que no se incorporará ningún tren nuevo a las líneas de Feve. La dirección de Renfe (se hizo cargo del ancho métrico tras absorber a Feve) ha sacado a licitación la compra de trenes, pero no se sabe nada más desde entonces. **Francisco Barros** teme que «va a pasar bastante tiempo. Se convoca el concurso, pero luego hay que abrir las plicas, fabricar los trenes y después realizar las pruebas necesarias para que circulen con seguridad. Cuando los quieran poner en servicio, habrán pasado al menos tres o cuatro años. Está claro que el problema actual se va a ir agravando, porque se habla de que no llegarán las nuevas unidades hasta 2022, aunque de forma oficial no sabemos nada».

Las cercanías de ancho métrico en **Asturias** se han dejado languidecer y adolecen de inversiones desde hace muchos años y los trabajadores de la compañía tienen claro que se ha producido un problema de base: «Hay que prever cuándo jubilar los trenes», apunta Barros. Y es que hay que recordar que algunas líneas de Feve en la región las cubren unidades con más de 30 años de antigüedad.

El plan

El **Ministerio de Fomento** elaboró un plan de mejora de la calidad de las cercanías e integración del ancho métrico en Asturias, pero en lo tocante al material rodante, es decir, los trenes, parece que no avanza con la velocidad que sería deseable. Feve tiene cinco tipos de trenes: las series 433, 435 y 436, que son trenes eléctricos de cercanías, y las 526, diesel de cercanías, y 527, diésel para media distancia. El citado plan preveía a corto y medio plazo incrementar las prestaciones y fiabilidad del material existente, algo que, a todas luces, no se ha producido a la vista de las innumerables cancelaciones de servicios que se vienen registrando en los últimos meses. A medio y largo plazo se preveía la renovación de los vehículos cuya edad lo requiera, con la incorporación de nuevos trenes, para lo que Renfe puso en marcha un plan de material para el conjunto de sus servicios de transporte. Hay que recordar que las cercanías asturianas están consideradas obligación de servicio público (OSP) y el propio ministerio apunta que «tiene especial importancia el plan de renovación del parque de los servicios OSP que pretende dotar a **Renfe** del material más adecuado». Pero algo ha fallado porque, si bien no se ha cumplido el objetivo a corto plazo, tampoco el de medio y largo plazo pues Fomento preveía que las primeras licitaciones y adjudicaciones pudieran realizarse en el año 2018.

Renfe también ha sacado a licitación la compra de trenes de cercanías de gran capacidad para ancho ibérico, por un valor de 3.300 millones. Se trata de 176 trenes autopropulsados de cien metros y otros 35 de doscientos metros, todos ellos para vías con un ancho de 1.668 milímetros. Pero ninguno de ellos llegará a Asturias, ya que «la dotación actual del parque para los servicios de

cercanías es de 17 vehículos. No está prevista su renovación al tratarse de una serie moderna», según el Ministerio de Fomento.