

18-03-2021

 **informa**

2021-7

Renfe anuncia 211 trenes nuevos ¿Mismo modelo de mantenimiento?

En estos días hemos conocido la adjudicación de la licitación de 211 trenes que Renfe ha efectuado para la red de cercanías. Sin duda este hecho supondrá una buena noticia para el sector y para los usuarios del tren. No obstante, es necesario contextualizar que el parque móvil actual de la principal empresa ferroviaria en España es de 1.016 unidades. Por lo que el impacto de esta contratación alcanza el 20% de los vehículos. Además, tenemos que considerar que la entrega de las primeras unidades tardará más de dos años en producirse.

Por ello, es conveniente aprovechar la coyuntura para hablar del actual sistema de mantenimiento de los trenes, un elemento primordial en la seguridad, en la calidad del servicio y en el éxito de la operación. Sin embargo, está fallando gravemente en su cometido, lo que hace necesario afrontar cuanto antes un drástico cambio del modelo.

Hace unos años se decidió apartar a las Sociedades de Viajeros y Mercancías de la gestión del mantenimiento de los trenes con los que operan. Se creó la Sociedad Renfe Integria y se le cedió todo el control y gestión del mantenimiento.

Renfe Integria estructura el mantenimiento de las unidades en tres modalidades. En primer lugar, una parte de los trenes es mantenida directamente por Integria. En segundo lugar, otra parte de los trenes es mantenida por las Sociedades participadas (formadas por la empresa constructora del tren y Renfe Integria. Hay tantas empresas participadas como fabricantes con contrato con Renfe). Finalmente, en tercer lugar, la parte que falta de los trenes es mantenida por el propio fabricante. Lo que ha supuesto la externalización, cada vez más progresiva, de cargas de trabajo.

Este escenario alumbra varias deficiencias que impiden a las Sociedades de Viajeros y Mercancías disponer a tiempo del material necesario para prestar el servicio que ofertan a los usuarios, por sendos motivos:

La programación de taller no está acompasada con la programación comercial. Esto obliga a suprimir trenes al tener esperando la revisión en taller a las unidades que tenían que realizar el servicio.

Integria actualmente realiza el mantenimiento de material motor y remolcado y además ha de intentar coordinar a las participadas y a las privadas. Lo que genera burocracias, aumenta la casuística en la gestión y produce demoras en la toma de decisiones, distanciándose del alineamiento productivo con el resto de las sociedades del Grupo Renfe.

A su vez, el mantenimiento de una misma serie de vehículos se reparte entre Integria y las diferentes empresas, lo que puntualmente ha derivado en situaciones como supresiones de

trenes por falta de personal de mantenimiento de la empresa encargada del vehículo, disponiendo de personal con conocimientos de este, pero de otro mantenedor.

Esta descripción de la situación actual lleva a SEMAF, como agente del sector en continuo contacto con los profesionales y con los diferentes órganos de las empresas ferroviarias, a proponer un cambio de rol en la responsabilidad de la gestión del mantenimiento.

El proceso del mantenimiento debería estar integrado en las sociedades que programan las circulaciones. Conociendo en todo momento la situación del material, estableciendo las prioridades y ejerciendo la toma de decisiones. Revirtiendo cargas de trabajo en favor de la sociedad pública, además, proponiendo que cada mantenedor de material se centrara en un vehículo, favoreciendo la homogeneización y estandarización de los procesos de mantenimiento.

El cambio de modelo supondría una ventaja competitiva para el mantenimiento dentro del sector ferroviario.

De no producirse un cambio de rumbo cabe preguntarse ¿en qué situación se encontrará dentro de 20 años el mantenimiento ferroviario? ¿Acabará teniendo el Grupo Renfe algún control sobre el mismo, o recaerá por completo en diferentes empresas privadas? ¿Cómo se desarrollará la operación ferroviaria si las empresas que operan los trenes no deciden sobre su mantenimiento?

Por todo lo expuesto, la adquisición de nuevas unidades es una muy buena noticia, pero hay que adoptar soluciones estructurales, para que lo que ocurre entre bastidores rentabilice la operación en lugar de acabar diluyendo la inversión.