

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Al amparo de lo establecido en el artículo 185 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, el diputado adscrito al **Grupo Parlamentario Unidos Podemos – En Comú Podem – En Marea** formula las siguientes preguntas dirigidas al Gobierno, para su respuesta escrita.

En el mes de noviembre de 2015 supimos que Renfe se iba a gastar hasta 2.642,1 millones en la compra de 30 nuevos trenes AVE. Un macro concurso público con una muy importante cuantía que debía asignarse en mayo de 2016 y que, a parte de la adquisición de los 30 trenes, también incluía un posible aumento del mantenimiento de 30 a 40 años. Finalmente, y después de que el concurso fuera aplazado y reabierto por quejas de uno de los licitantes, hemos conocido su adjudicación el pasado 28 de noviembre. Finalmente Talgo fue la empresa ganadora del “macro concurso” con una oferta de 1.495 millones de euros, un 43% de rebaja sobre la licitación y un hecho que ha suscitado las dudas de otras empresas, como Alstom, que solicitó más información por entender que la oferta contenía contradicciones técnicas y económicas.

No parece, a primera vista, que existan criterios técnicos y comerciales que justifiquen esta compra. No existe justificación por la ampliación de la red AVE durante la legislatura, puesto que Renfe cuenta con 229 trenes con prestaciones de AV, de diferentes constructores y características, 127 de ellos exclusivamente en ancho UIC para menos de 3.000 kilómetros de red AVE y con una vida media de menos de 11 años. Tampoco porqué la flota actual de trenes AVE sea antigua, puesto que es relativamente moderna. Los más antiguos, los AVE s100 del año 1992, recibieron a finales de la década pasada “Intervenciones de Vida Media”, es decir, profundas modernizaciones para prolongar la vida útil de los trenes entre 15 y 20 años más. Además, existe también una parte de flota AVE o de trenes de Altas Prestaciones que se encuentra infrautilizada. Por ejemplo, de 7 AVE s100, 12 s120 de ancho variable o 10 composiciones de 20 coche Talgo Tren-Hotel también de rodadura desplazable a día de hoy apenas se usan 3 o 4. Y, por lo tanto, las recientes o futuras ampliaciones de la red no justificarían tampoco la adquisición de estos nuevos 30 trenes AVE.

Otro hecho que llama la atención es el aumento de los años de mantenimiento. Se asegura una carga de trabajo a la empresa fabricante con el mantenimiento de la flota por toda su vida útil mientras la actual filial del Grupo Renfe que se encarga del mantenimiento de los trenes, la Dirección General de Fabricación y Mantenimiento, sufre una falta de carga y muere por vejez e inanición. Su

actividad va desapareciendo como causa de una política gradual y sistemática realizada tanto por los gobiernos del Partido Popular como del Partido Socialista en los últimos 20 años que han consistido en una externalización continua del trabajo.

Una nueva inversión de dinero por parte del Estado en el AVE mientras el gobierno sigue menospreciando el transporte de la mayoría y un pilar fundamental de la movilidad en nuestro país, las cercanías, con una inversión mucho menor y que si ha sufrido los recortes de los últimos años con la crisis. Una priorización del AVE que sin duda no responde a las necesidades de la ciudadanía y de la que tenemos ahora un nuevo ejemplo.

¿Bajo qué criterios técnicos y comerciales se justifica la compra de 30 nuevos trenes AVE?

¿Cree el gobierno que realmente era una compra pertinente, idónea y necesaria?

¿Qué planes de futuro se tienen respecto la actividad de la Dirección General de Fabricación y Mantenimiento a la que cada vez se le elimina más carga de trabajo como consecuencia de la externalización?

¿No cree el gobierno que ha llegado el momento de priorizar la inversión en cercanías y dejar de despilfarrar el dinero público en el AVE?

Palacio del Congreso de los Diputados

Madrid, 15 de diciembre de 2016



Félix Alonso Cantorné