

Las ingenierías denuncian a Ineco por competencia desleal

ENCARGOS/ El sector privado dice que el grupo estatal emplea de manera ilegal su estatus de medio propio del Estado.

C.Morán. Madrid

Frente judicial contra los encargos a Ineco, la ingeniería pública dependiente de Transportes. Más de doscientas ingenierías, agrupadas en varias asociaciones regionales (Ageinco, Asica, Acalinco, Asinca, Aseci, Asincar y Avinco) han reabierto la batalla contra Ineco, al que consideran un competidor desleal.

Las empresas, que han llevado la denuncia por defensa de la competencia y por lo mercantil, están dispuestas a llegar hasta la Unión Europea, al creer que el grupo estatal presidido por Carmen Libroero incumple la legislación comunitaria en materia de ayudas de Estado.

Ineco forma parte del grupo de empresas públicas consideradas medio propio de la administración. Bajo esta clasificación, no puede obtener de actividad comercial más del 20% de su cifra de negocio anual. O lo que es lo mismo, al menos un 80% de su cifra de negocio tiene que proceder de encargos del Estado.

Recursos malgastados

Desde el departamento que dirige José Luis Ábalos aseguran que Ineco cumple los límites que impone la ley. Las empresas, con informes periciales, creen lo contrario y denuncian que el Gobierno está malgastando recursos al abusar de los encargos a Ineco, cuando podría beneficiarse de costes más bajos contratando en el mercado, de media, un 40% más barato que la última tabla de tarifas de Ineco, que está sin actualizar desde 2018.

Según las fuentes consultadas, el consejo de la CNMC



Carmen Libroero, presidenta de Ineco.

Ineco facturó 304 millones de euros en 2019, un 11% más, y ganó 21 millones, un 200% más

Demandan a Ineco en los tribunales, mientras la CNMC decide si le abre expediente

tiene previsto reunirse próximamente para decidir si abre expediente a Ineco por la denuncia presentada por las mismas ingenierías hace dos años.

Detrás de esta demanda está el fuerte crecimiento de la facturación que Ineco obtiene del exterior, donde no disfruta de su condición de medio propio y compite con el resto de ingenierías internacionales y españolas. "Al crecer tanto la cifra de negocio interna-

cional, Ineco se ve en la obligación de incrementar la cartera nacional mediante encargos para compensar, lo que está desvirtuando el mercado", asegura Ignacio Sánchez de Mora, presidente de la patronal Asica.

Las empresas también han denunciado en enero a Ineco ante el juzgado de lo Mercantil de Madrid. En la demanda, piden que invalide su condición de medio propio.

Internacional

Alguno de los mayores trabajos de Ineco está fuera de España. El más importante es el AVE a La Meca, un contrato que le garantizó 136 millones de euros de cartera. A diferencia de Tragsa (el otro gran medio propio del Estado), Ineco sigue compitiendo fuera y ha ganado, por ejemplo, la gestión del aeropuerto de Kuwait por 17 millones de euros o el diseño de un tren ligero entre Haifa y Nazaret (Israel) por otros 30 millones. También compite en España contra ingenierías privadas en proyectos como el Metro Sevilla o el sistema de transportes canario.

Renfe, Adif y Aena

Ineco es la ingeniería de cabecera de Renfe, Adif y Aena, que son sus accionistas. En el sector ha llamado la atención la conducta de Aena, que acaba de adjudicar por subasta la revisión de los planes maestros de los aeropuertos de Valencia, Ibiza y Menorca con un descuento del 70%.

Entre medias, renunció a ese potencial ahorro al encargar a Ineco la revisión de los planes directores de Madrid y Barcelona.



Operarios de Alstom ensamblando uno de sus trenes.

CAF estudia acciones legales contra Alstom por un megapedido en Francia

C.Morán. Madrid

Alstom parece estar dispuesta a llegar lejos para recuperar el contrato que CAF y Bombardier ganaron a comienzos de este año, para suministrar a los operadores públicos galos RATP y SNCF 146 trenes para la segunda línea de cercanías más transitada de París por un valor conjunto de 2.560 millones de euros.

El fabricante español y su socio canadiense se impusieron a la oferta presentada por Alstom que, según las fuentes consultadas, perdió al ofrecer un precio 500 millones de euros superior al del consorcio hispanocanadiense. Alstom, que ha heredado toda la cartera de trabajo de Bombardier tras culminar su absorción el pasado 29 de enero, comunicó ayer que retira la oferta, lo que supone todo un órdago a sus clientes franceses, al Gobierno regional de Ille-de-France y, sobre todo, a CAF cuya intención ayer era seguir adelante con el pedido.

Según las fuentes consultadas, el fabricante vasco no ha recibido ninguna notificación previa de su socio y sus servicios jurídicos se encuentran analizando la letra pequeña del consorcio creado con Bombardier para demandar a Alstom por daños y perjuicios en caso de que, finalmente, se suspenda la adjudicación.

Fuentes jurídicas consultadas indican que el órdago de Alstom puede tener varios desenlaces: que RATP y SNCF acepten sus demandas y mejoren las condiciones del contrato en precio y plazos; que se declare desierto el concurso y se convoque una nue-

RENFE

Mientras defiende su cuota de mercado en Francia, Alstom pelea en España por llevarse alguno de los lotes licitados por Renfe para su pedido de cercanías de gran capacidad por **2.300 millones** después de que CAF y Talgo fuesen descalificados.

va licitación; o que se fuerce judicialmente a Alstom a cumplir los términos del contrato.

Ni CAF ni Bombardier desvelaron el reparto de carga de trabajo, aunque las fuentes consultadas indican que el fabricante canadiense tenía más de un 60%. Aún siendo mayoritario, Alstom se ha manifestado reiteradamente en contra de la adjudicación, ya que considera que los términos de la oferta ganadora de CAF-Bombardier son inasumibles. "Alstom no tiene otra opción que anunciar a la RATP la retirada de la oferta de Bombardier Transport", indicó ayer el fabricante que compró la canadiense por 5.500 millones de euros para convertirse en el mayor grupo del sector después del gigante chino CRRC.

La rivalidad con CAF es mayor desde que la española ganó un pedido de 700 millones en 2019

Alstom, socio de CAF al heredar la parte de Bombardier, renuncia a un pedido de 2.556 millones

Según Alstom, las condiciones técnico-financieras de la oferta del consorcio vencedor "no corresponden al precio del mercado y no permiten ejecutar este contrato sin riesgos importantes para el financiador, el explotador, para los viajeros y nuestra empresa".

Hasta ayer, SNCF y RATP estaban en contra de replantearse la adjudicación. Además, la presidenta regional de Ille-de-France, Valérie Pécresse, criticó con dureza la posición de Alstom por defraudar a los usuarios de las cercanías de París.

Alstom añadió ayer que varias auditorías internas y externas sobre la licitación han identificado disconformidades que tenían que haber conducido a la RATP a rechazar la oferta de Bombardier-CAF. "Tras un año lleno de incertidumbres para los actores públicos y privados, es responsabilidad de Alstom hacia sus 75.000 empleados y sus clientes estar en posición de garantizar la calidad del resultado esperado y el respeto al calendario de entrega en el presupuesto concedido".

CAF escaló posiciones en Francia en 2019, tras superar a Alstom en un pedido de regionales de SNCF por 700 millones. Ha querido comprarle una fábrica en Alsacia, operación descartada por Alstom, que prefiere a Skoda.

Dudas con Tragsa en la limpieza de Flix

Tragsa es la mayor empresa del Estado considerada medio propio de la Administración. En 2018, recibió el encargo de completar la descontaminación del pantano de Flix por 50 millones, un trabajo que, según Acuamed, FCC no

realizó en condiciones. La encomienda ha finalizado y los resultados son sensiblemente inferiores a las estimaciones realizadas por el Ciemat, que sirvieron de base para el encargo a Tragsa. Por ejemplo, el Ciemat estimó 1.361 kilogramos de mercurio en

los lodos del pantano. Tragsa ha comunicado la retirada de 390 kilos, el 28% del total. Estos porcentajes se repiten sobre el resto de los 12 elementos contaminantes, lo que reduce el impacto de la encomienda al 27% de lo calculado por Ciemat.