

La apertura del metro se pospone hasta final de año por el retraso en la contratación del personal



IGNACIO LILLO

ilillo@diariosur.es

La concesionaria pretendía ponerlo en marcha a finales de octubre, pero ya no será posible por el largo proceso para formar a los 95 empleados

MÁLAGA. Las dos primeras líneas del metro no estarán a disposición de los ciudadanos al menos hasta diciembre. La empresa concesionaria ha redoblado esfuerzos a lo largo de este año para intentar que los trenes estuvieran en funcionamiento ya a finales de octubre, para aprovechar el tirón del inicio del curso universitario en la UMA. De hecho, las líneas 1 y 2 conectarán, en esta primera fase, la Carretera de Cádiz con la estación María Zambrano y el campus de Teatinos, que se considera uno de los principales graneros de usuarios; al menos hasta que sea una realidad la prolongación hasta El Corte Inglés (estación Guadalmedina, que se abrirá previsiblemente a finales del año 2014).

En cambio, esta estrategia se ha topado con dos inconvenientes: el primero, de menor importancia, es el hecho de que a estas alturas todavía quedan algunos flecos pendientes, especialmente en lo que se refiere a los sistemas de comunicación. Aunque este escollo puede perfectamente quedar resuelto en el plazo de cuatro semanas que restan hasta la fecha inicialmente prevista. Pero hay un problema mayor, y es que, a estas alturas, todavía no se



Un trabajador, junto a dos composiciones del metro de Málaga en la fábrica de CAF en Linares (Jaén). :: SUR

Metro Málaga esperaba abrir en otoño para aprovechar el inicio del curso en la UMA

Los seleccionados están desde principios de septiembre a la espera de conocer su situación

ha formalizado la contratación de la mayor parte de los 95 trabajadores que hacen falta para conducir los vagones y gestionar la circulación desde el centro de control, un proceso que arrancó en noviembre de 2012, con más de 20.000 currículums recibidos.

Nervios entre los candidatos SUR pudo contactar con algunos de los candidatos preseleccionados, que expusieron que, tras concluir el primer curso de criba -a finales de agosto- tenían la previsión de que los finalistas se conocieran a principios

de septiembre. Estos, a su vez, tendrán que superar un segundo proceso formativo, más especializado; hasta llegar a lo que se denomina 'marcha en blanco', el periodo de pruebas de circulación sin viajeros, que durará a su vez al menos un mes. Según pudo saber este periódico, desde la empresa Metro Málaga se habría optado por posponer este paso hasta que se acuerde con la Junta una fecha definitiva para la inauguración, con el objetivo de ahorrar costes (el del personal es una de las partidas más importantes del presupuesto de la entidad concesionaria).

En este contexto, desde la Consejería de Fomento -que hasta ahora nunca ha fijado una fecha definitiva para la apertura, y ayer mismo se seguía remitiendo al horizonte del final de año- se está diseñando una estrategia de lanzamiento, que pretende vincular el suburbano a la campaña de Navidad, en un guiño a los comercios situados en los barrios por donde discurre (Carretera de Cádiz, Perchel, Cruz del Humilladero y Teatinos).

La segunda fase del proceso de selección de personal (la primera estuvo destinada a directivos) supuso a finales del año pasado la convocatoria de 95 plazas, en una de las ofertas de trabajo más amplias de cuantas se han vivido en la provincia en los últimos años. Los contratos están a cargo de la empresa concesionaria, y no es, por tanto, empleo público. Está enfocada a la explotación comercial de las líneas 1 y 2 del ferrocarril metropolitano hasta el Intercambiador de El Perchel-María Zambrano, que es el punto donde confluyen ambas líneas. Todavía se espera una tercera convocatoria, hasta sumar un total de 118 empleos directos, para afrontar la prolongación hasta El Corte Inglés; mientras que la plantilla indirecta (seguridad, limpieza, mantenimiento) sumará una cifra equivalente, aunque los encargados de estas labores accederá mediante subcontratación.

Los puestos se distribuyen de la siguiente forma: 63 operadores de línea (conductores de trenes y supervisores de las estaciones); 20 téc-

Las obras están al 94%, a falta solo de concluir la instalación de los sistemas

:: I. LILLO

MÁLAGA. El último escollo para dar por terminadas las obras, que están a un nivel de ejecución del 94%, es la finalización de los trabajos de instalaciones de sistemas. Esta fase es la que presenta un menor grado de avance, con respecto al resto de las labores, tanto por su naturaleza como porque fue la última en iniciarse. Aun así, la ejecución en este caso supera ya el 75%, según los datos aportados ayer por la Consejería de Fomento de la Junta de Andalucía.

Entre los trabajos que restan por hacer también se encuentran re-

maten en los centros de transformación de las estaciones y de los pozos, en la instalación de la sobre-presión en las salidas de emergencia y de la baja tensión, y en las conexiones de los sistemas de elevación (ascensores y escaleras), entre otros elementos. Además, se está terminando la ejecución de las canalizaciones y las conexiones para la acometida de la estación Ciudad de la Justicia, mientras que queda pendiente la de la estación Princesa. De forma reciente ha finalizado el montaje del cable de alta tensión que suministra la energía a los trenes.

La ejecución de las labores de arquitectura avanza a buen ritmo y se encuentra, a día de hoy, al 93% del total. En la actualidad, tan solo faltan por acometer una serie de remates en todas las estaciones de la línea 1, relacionados con los trabajos de revestimientos, sanitarios y colocación de señalética. Asimismo, está pendiente el montaje del mobiliario en las dos líneas.

Por otro lado, restan por ejecutar remates en la reposición de la urbanización en determinadas zonas del radio de influencia de la línea 1 (plaza de José Bergamín, avenidas del Doctor Manuel Domínguez y de

Juan XXIII y calles Prosper Merimée, Cómpea, Santa Marta, Francisco de Sarria, Roger de Flor y Explanada de la Estación) y en tres emplazamientos vinculados a la línea 2 (calles Miguel de Mérida Nicolich, Paul Dukas y Velasco).

Asimismo, se sigue trabajando en la implementación del 'software' de explotación en el centro de control, así como el tendido de fibra óptica, de la red ethernet, el montaje de equipos del sistema de seguridad ferroviaria, la instalación de antenas de comunicaciones, el cableado y los equipos electrónicos de señalización.

Tanto la infraestructura como la superestructura de vía se encuentran ejecutadas al 100%. Desde principios de julio se realizan pruebas dinámicas por el conjunto del trazado de ambas líneas.

PROCESO DE SELECCIÓN

► **Criba inicial:** El proceso arrancó en noviembre del año pasado, con más de 20.000 candidatos para 95 puestos. El primer filtro se limitó a la formación mínima requerida.

► **Entrevistas:** Los que superaron el primer filtro se sometieron a entrevistas y tests, de los que salió un primer listado de preseleccionados, que siguieron adelante.

► **Curso inicial:** Estos, a su vez, se sometieron durante el verano a un primer curso, con una evaluación final. En estos momentos, están a la espera de la notificación de quiénes han superado este examen y siguen adelante con el curso.

► **Curso final:** Los candidatos mejor posicionados se someterán a un segundo proceso formativo, del que, esta vez sí, saldrá la lista definitiva de profesionales que ocuparán los puestos requeridos, sobre todo los de operadores de línea (conductores) y técnicos de operaciones (coordinadores de tráfico). Estos se incorporarán, previsiblemente, a finales del mes que viene.

nicos de operaciones (coordinadores de tráfico, desde el puesto de mando central); un jefe comercial; un técnico de salud laboral; dos técnicos de oficina técnica; un técnico de sistemas; dos administrativos y secretarios; un responsable de mantenimiento de comunicaciones y puesto de control; un responsable de mantenimiento de instalaciones electromecánicas, un coordinador de la oficina de atención al cliente y dos operadores de atención al cliente.

Formación Profesional

La Formación Profesional de Grado Superior, de diferentes ramas (para el grueso de los puestos se pedía la especialidad de Electricidad y Electrónica) era la formación mínima imprescindible para entrar a formar parte de la plantilla del futuro servicio de transporte público. En casi todos los casos se pedía además una experiencia mínima de entre 18 meses y dos años en un puesto similar; así como nociones de inglés.

En un primer momento, la entidad responsable del proceso de selección tuvo que hacer una gran criba, sobre más de 20.000 candidatos; tras lo que se hizo una segunda, mediante entrevistas. Ya este verano, los candidatos se sometieron a un primer curso, con un examen final, y quienes lo hayan superado irán en los próximos días a un segundo periodo formativo, más específico, del que saldrá la plantilla definitiva, previsiblemente a finales del mes próximo.