

Transporte

FERROVIARIO



El futuro de Renfe vuelve a situarse en primera plana tras las puertas abiertas por Íñigo de la Serna para analizar la posible integración del operador público con Adif, el gestor de la red ferroviaria

Fomento recupera el proyecto de integración de Renfe y Adif en un holding ferroviario

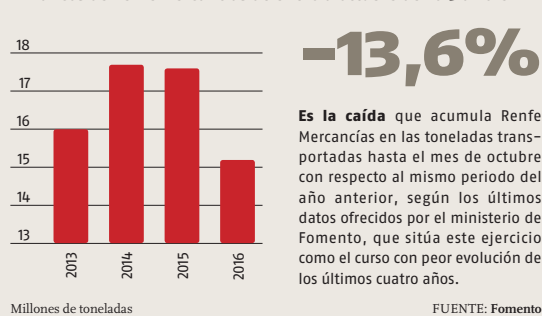
El sector privado demanda un regulador con mayor capacidad para garantizar la competencia

A. Guerrero Barcelona

■ El ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, aseguró la semana pasada que su departamento está estudiando la posibilidad de unificar a Adif y Renfe en un nuevo conglomerado ferroviario. El anuncio puede representar una vuelta a las orígenes de la estructura que aglutinó hasta 2005 a ambas entidades en una única sociedad, un proyecto que ya fue explorado por Fomento en el mandato de Ana Pastor. Su departamento, sin embargo, finalizó la legislación abogando por una mayor apertura para lograr la transformación. Así lo manifestó, por ejemplo, el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, Julio Gómez-Pomar, que reconocía hace apenas dos meses que el futuro de la compañía ferroviaria pasa por “una operación de fusión, de compra o de participación con los grandes operadores logísticos internacionales y es una asignatura pendiente que queda para el próximo Gobierno”.

Este nuevo proyecto de concentración ferroviaria está, además, auspiciado por Bruselas. El Cuarto Paquete Ferroviario, aprobado, precisamente, la semana pasada por el Parlamento Europeo, incluye el visto bueno para que los Estados

● Tráficos de Renfe Mercancías de enero a octubre de 2013 a 2016



Es la caída que acumula Renfe Mercancías en las toneladas transportadas hasta el mes de octubre con respecto al mismo periodo del año anterior, según los últimos datos ofrecidos por el ministerio de Fomento, que sitúa este ejercicio como el curso con peor evolución de los últimos cuatro años.

FUENTE: Fomento

miembros unifiquen su estructura en una única compañía, que sea a la vez operador ferroviario y gestor de la infraestructura.

La nueva figura genera incertidumbre entre los expertos y actores del ámbito ferroviario. El director del Centro de Innovación del Transporte (Cenit), Sergi Saurí, reconoce que la fusión “permitirá una mayor eficiencia de la compañía resultante. En teoría se ganará en eficiencia empresarial”. “No obstante –asume–, en el plano del mercado ferroviario, será fundamental garantizar el proceso de liberali-

zación del transporte ferroviario, siguiendo las directrices europeas. Para ello, habrá que velar con objeto de que no se produzcan prácticas anticompetitivas por parte del holding que englobe Adif y Renfe, especialmente en lo que se refiere a la asignación de surcos de explotación y en la fijación del canon por el uso de la infraestructura”. En este sentido, Saurí asegura que existe “el serio riesgo de que el precio que se pague por incrementar la eficiencia de Adif y Renfe sea socavar la liberalización del sector”, el objetivo, precisamente, que aspira a lograr

Europa a través del nuevo marco normativo.

Ante esta amenaza, el gerente de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP), Juan Diego Pedrero, también insta a incrementar a fortalecer la entidad y mecanismos de supervisión del nuevo holding. “La más que probable integración de Renfe y Adif nos va a llevar a una situación en la que necesitamos un regulador fuerte, con medios, recursos y competencias que actúe de muralla de contención y sea el garante de la competencia en el mercado”. “Hoy es una subdirección y nosotros deseamos que sea un dirección a tiempo completo”, asegura. Pedrero lamenta, en este sentido, la “incertidumbre” de las empresas privadas de mercancías “sobre la actuación del dominante Renfe”. “Nosotros deseamos una seguridad jurídica para poder desarrollar nuestras inversiones y por eso pedimos la acción decisiva de un regulador ferroviario fuerte, que actúe de forma clara en la creación de un mercado en competencia”.

Desde el ámbito sindical, el responsable del sindicato ferroviario de UGT, Ángel Ruiz, valora de manera más positiva la posibilidad de esta integración. “Nos parece bien que

desde Fomento se estén planteando esta posibilidad”, señala. “UGT siempre ha reivindicado que Adif y Renfe deben ser gestionadas de manera conjunta en un holding público”, ya que considera que “es la manera de lograr una empresa competitiva”. Pese a ello, Ruiz matiza que “debe quedar claro que la integración de ambas empresas debe tener objetivos claros de rentabilidad, competitividad, crecimiento, inversión, equiparación de condiciones laborales... y siempre desde una gestión integral, de conjunto”. “Sería un grave error –apunta– buscar en esta posibilidad una solución contable a los problemas financieros que tiene Adif –con una abultada deuda– sin atender todos los beneficios que reportaría a la empresa, usuarios, trabajadores y sector ferroviario español una gestión integral, unitaria, conjunta y real de una sola entidad”.

El anuncio de este proyecto de integración de sociedades adscritas a Fomento ha coincidido con la publicación de un estudio de la Fundación de Estudios de Economía Aplicada (Fedea), con unas conclusiones que recomiendan al ministerio una estrategia opuesta. El informe considera “muy difi-

La escasez de maquinistas y material preocupa a los operadores privados

La captación de conductores por parte de Renfe lastra a los competidores

El Vigía *Barcelona*

■ Las dificultades por la falta de maquinistas y la escasez de material rodante constituyen los principales obstáculos para que las empresas ferroviarias privadas puedan realizar su actividad. Es la valoración que realiza el gerente de la asociación que aglutina a estos operadores, AAFP, Juan Diego Pedrero, que coincide con el análisis del informe publicado por la fundación Fedea, que incorpora a estos dos problemas la dificultad para acceder al mantenimiento de los activos.

En primer lugar, el estudio observa que "la enorme demanda de maquinistas generada por Renfe provoca un continuo y sostenido drenaje de los ocupantes de los puestos desde las empresas privadas a la pública". Así, señala que los operadores privados "actúan como correa de transmisión entre una oferta exigua y una demanda desproporcionada, por lo que se ven sometidos al drenaje continuo de personal". "Deben disponer de presupuestos de formación continuos y exagerados para el tamaño de su negocio y los márgenes que éste puede aportar". Esto además se une a la consiguiente falta de experiencia permanente a la que se ven sometidos en puestos de tan alta responsabilidad.

El acceso al mercado de vagones y locomotoras representa otra de las grandes inquietudes para los operadores privados. Juan Diego Pedrero señala su preocupación por "la falta de operatividad real" de Rosco, la sociedad de alquiler de material de Renfe. "Esta sociedad, dependiente de Renfe Matriz, -señala el gerente de AAFP- debería gestionar todos los activos, tanto los excedentarios como el resto", que considera que "todos los operadores ferroviarios,



La inversión en formación de maquinistas es muy costosa para el sector / FOMENTO

El sector privado considera el servicio de Rosco "muy deficiente, con muy pocos medios y poco o nada operativos para el mercado"

incluyendo Renfe Mercancías, debería acudir a Rosco para alquilar los medios". Esta situación crearía, en su opinión, "un auténtico mercado, además de ser una fuente de ingresos muy interesante para la matriz, Renfe". Sin embargo, lamenta que "lo que hoy tenemos es una Rosco

muy deficiente, con muy pocos medios y poco o nada operativos para el mercado, con un estado de mantenimiento muy deficiente y con condiciones de utilización muy restrictivas".

El informe de Fedea propone como una solución "la enajenación de parte de las locomotoras y vagones de Renfe Mercancías a, como mínimo, dos empresas independientes". Según el documento, Renfe posee locomotoras de diferentes características y edades, por lo que la desinversión debería ser "representativa de

Desde Fedea solicitan la enajenación de locomotoras y vagones de Renfe Mercancías para vender estos activos a precio de mercado

cada tipo de activo". "La enajenación de estos activos a precios de mercado para ser absorbidos por su capacidad de generar negocio contribuiría además a sanear las cuentas de este operador", considera el documento.

En lo relativo a las trabas que el estudio detecta en el ámbito del mantenimiento de los activos, desde Fedea señalan que el problema parte de que "la operación y el mantenimiento están verticalmente integrados", ya que Renfe Mercancías realiza el mantenimiento de su material rodante a través de su filial Integria. Así, detecta que "los competidores se enfrentan no solo al sobrecoste del mantenimiento prácticamente obligado por el fabricante de las locomotoras sino también al monopolio de Renfe en el alquiler del espacio donde llevar a cabo las revisiones y ese mantenimiento". ■

cil que, en la situación actual como empresa pública adscrita a Fomento, Renfe Mercancías pueda ser rentable". El trabajo, elaborado por el presidente de la operadora privada Comsa Rail, Miquel Llevat, y el profesor del Centro de Estudios Monetarios y Financieros (Cemfi), Gerard Llobet, asegura que la adscripción de Renfe al ministerio de Fomento -en donde también está Adif- "dificulta la gestión independiente de la empresa y sería, por tanto, deseable que se buscara cuánto antes un mejor acomodo en otra parte del sector público". ■






UTE Remolcadores de Barcelona - SAR
Servei de remolc del Port de Barcelona

Moll Evarist Fernández, s/n (Edifici Remolcadors)
 08039 Barcelona-Espanya - Tel.: 93 221 14 41

Felices Fiestas