

14

El SIL 2013 del 18 al 20 de junio en Montjuic.

16

Knapp cierra 2011/12 con el mayor volumen de pedidos y ventas de su historia.

18

Sick: máximo histórico en 2011. La automatización logística crece un 23%.

Liberalización total del transporte ferroviario en julio de 2013

## Renfe redefine sus negocios

**Baja eficiencia, falta de rentabilidad económica y social, excedentes de material rodante o precios altos en el AVE, son algunos de los problemas detectados por el Ministerio de Fomento para explicar los malos resultados expuestos del sistema ferroviario español. Con el anuncio de la liberalización del transporte nacional de viajeros en julio de 2013 y dando vía libre a las mercancías, el sistema ferroviario español se prepara para entrar en la red europea.**

**E**l Ministerio de Fomento ha hecho públicas las medidas que tiene previsto poner en marcha para liberalizar el transporte estatal de viajeros a fecha del 1 de julio de 2013. Así España se adelanta en el calendario europeo de liberalización total del ferrocarril, que empezó en 2006 con el transporte nacional de mercancías y siguió en 2007 con la liberalización del transporte internacional de mercancías. A las mercancías, le siguió el tránsito internacional de viajeros en 2010 y se estableció un plazo de 2015 a 2017 para la liberalización del transporte nacional de pasajeros. Con esta decisión,

es previsible el fin del monopolio de la empresa pública *Renfe Operadora* no sólo por lo que hace a los viajeros, sino también en el transporte de mercancías que, a pesar de estar liberalizado, en la práctica los operadores privados han seguido soportando la preponderancia de *Renfe*. Con las nuevas medidas españolas y europeas, *Renfe Operadora* deberá competir con los operadores privados que entran en pugna por conseguir determinados surcos del tránsito ferroviario de viajeros y mercancías, como ocurre con los slots de aviación en los aeropuertos.

Según los datos de Fomento, la Red Ferroviaria de interés General (RFIG) del Estado, cuenta con 15.157 km de líneas, de los que alrededor de 2.930 km forman parte de la red de alta velocidad y los 12.227 km restantes se encuadran dentro de lo que se denomina red convencional. La gestión de la RFIG la realiza mayoritariamente ADIF con responsabilidad sobre 2.910 km de línea de alta velocidad y 11.035 km de red convencional; y FEVE con 1.192 km de red convencional.

En los Presupuestos Generales del Estado de 2011, Fomento destinó a la gestión del sistema ferroviario 2.500 M€. El grueso de los fondos fue a la caja del gestor de la Red Ferroviaria de Interés General, ADIF, con 1.027 M€ (287 M€ a aportación patrimonial; 740 M€ al mantenimiento de la red convencional y 501,5 M€ a la Dirección General de Ferrocarriles y SEITSA). Por su parte a *Renfe* se le adjudicaron 848 M€ y a *FEVE*, 67,1 M€. Finalmente, a los convenios con Baleares, Canarias y Figueras-Perpiñán se destinaron 57,24 M€.



Fuente: Renfe Integria.

## El Parlamento Europeo aclara algunos puntos

■ Tras la propuesta en septiembre de 2010, el Parlamento europeo dio el pasado mes de agosto el visto bueno a un texto que integra las tres medidas del "Primer paquete Ferroviario": 2001/12/EC, 2001/13/EC y 2001/14/EC, así como seis directivas; una decisión y dos actas que modificaron las tres directivas. Con el nuevo texto refundido, se pretende armonizar la terminología y completar la legislación, para eliminar algunos de los obstáculos que todavía impiden la libre competencia en el transporte internacional de viajeros y mercancías. El objetivo es evitar las prácticas discriminatorias que algunas empresas estatales están llevando a cabo para entorpecer la actividad de los operadores privados. Entre las prácticas señaladas se encuentran los cánones de acceso y servicios con grandes descuentos por volumen, lo que favorece a las operadoras públicas; declaraciones de red inexactas o imprecisas; denegación de acceso a terminales de carga controladas por la operadora

dominante; limitaciones a los servicios internacionales de viajeros, etc. Además el texto quiere acabar con el rol dependiente de los Comités de Regulación Ferroviaria y lograr que sean organismos autónomos con personal y competencias suficientes para ejercer su papel de árbitro imparcial. Otro problema que aborda es el de la financiación para las infraestructuras, subrayando la necesidad de realizar una arquitectura financiera estable en el medio y largo plazo, con una definición de reglas precisas para determinar los cánones de acceso y uso, discriminando positivamente el uso de equipamiento rodante más silencioso y el empleo de ERTMS. Se espera que el texto refundido entre en vigor antes de finalizar este año, y que los estados miembros transpongán el ordenamiento jurídico antes de 2015.

Además de este texto refundido de tres directivas, se encuentra en marcha una nueva directiva legislativa que se denomina el "cuarto paquete ferroviario", que impondrá la liberalización de los servicios del transporte nacional de viajeros y que se espera se inicie a finales de 2012.

### ADIF, RENFE y FEVE pierden 454,32 M€ en 2011

El análisis de Fomento se dirigió al sistema ferroviario español compuesto por ADIF, Renfe y FEVE. Dentro del sistema ferroviario, ADIF es el gestor de la RFIG, y de la explotación y mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias, así como de la construcción de las líneas que se le encomiendan. Según los datos de Fomento, ADIF, que gestiona 13.945 km de red de alta velocidad y convencional, cerró el ejercicio 2011 en negativo con -206,12M€, arrastrando un pasivo de 15.000 M€. ADIF es titular y gestiona un total de 1.566 estaciones de viajeros, de las que 28 pertenecen a la alta velocidad; 28 a cercanías y 1.031 entran en el epígrafe de "otras". Asimismo, administra 75 estaciones de mercancías e instalaciones logísticas. Su plantilla es de 13.224 efectivos.

Asimismo Fomento, enfocó a *Renfe-Operadora*, la entidad pública empresarial, que presta servicios ferroviarios de viajeros y mercancías, así como otros servicios o actividades complementarias vinculadas al transporte ferroviario. Con una plantilla de 13.848 empleados, *Renfe* opera una red de 13.945 km; transporta anualmente 468 millones de viajeros y 17 millones de toneladas de mercancía. En cuanto a equipamiento, su material rodante se compone de 1.164 trenes autopropulsados y 91 locomotoras, destinados al transporte de viajeros; y 360 locomotoras y 13.792 vagones para el tráfico de mercancías. En 2011, su resultado neto alcanzó unas pérdidas de -100,4M€, con una deuda calculada en 5.200 M€.

Finalmente, el análisis también se centró en *FEVE* (Ferrocarriles de Vía Estrecha) que gestiona las líneas y la explotación comercial de viajeros y mercancías de la red de ancho métrico que recorre la cornisa Cantábrica con sus ramales, así como la de Carta-



Fuente: Transfesa.

gena Los Nietos. Los datos de *FEVE*, que opera una red de 1.275 km y cuenta con una plantilla de 1.857, en 2011 registraron un resultado neto negativo de -147,8M€ con una deuda de 530 M€. Su material rodante se compone de 53 locomotoras; 10 automotores; 95 unidades de tren de viajeros y 1.217 de material ferroviario remolcado.

### A 176 estaciones no llegó ningún viajero

En el diagnóstico que realiza el Ministerio de Fomento acerca de la utilización de parte de la Red Ferroviaria de Interés General, subraya que algunas estaciones y algunos de los servicios ferroviarios muestran importantes ineficiencias y falta de rentabilidad económica y social. Para ilustrar esta percepción, Fomento subraya que *existen 52 servicios de media distancia considerados ineficientes, cuyo índice de ocupación está por debajo del 15%. El índice de cobertura del billete (ingresos/gastos) está en el orden del 16%, en estos servicios y con cifras de 2011, el déficit anual alcanza los 34,1 M€.*

Siguiendo con los datos proporcionados por Fomento, en 2011 se registraron 176 estaciones o

## España ¿modelo inglés o alemán?

■ La separación entre operadores e infraestructura, que supone el 30% del coste de las operaciones, es la clave de la liberalización del transporte ferroviario en Europa; sobre todo si se compara con otras infraestructuras como las de las carreteras que son financiadas mayoritariamente por el estado. En Europa se han puesto en marcha diferentes modelos, como el de las infraestructuras gestionadas por un administrador público que es el caso de Portugal (REFER) y Suecia (Banverket) o privado como en Reino Unido (Railtrack). Los graves problemas detectados en el sistema ferroviario inglés ha decantado a Francia por el modelo inglés pero separando la gestión de las infraestructuras (RFF) del operador nacional (SNCF), igual que ocurre en Finlandia. Otros modelos, incluyen el adoptado por Bélgica donde las unidades de negocio operan como parte de un operador ferroviario (SNCB) y de la Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, con gestión y balance económico diferenciados, pero legalmente unidas. Finalmente, encontramos el modelo alemán que ha optado por cinco unidades de negocio autónomas bajo la compañía global DB.

En el comunicado del Ministerio de Fomento, se señalan como ejemplos el del Reino Unido y Alemania, por lo que es previsible que se adopte un modelo intermedio.

PAÍS	MERCANCÍAS		VIAJEROS		Observaciones
	Operadores Privados	% mercado ferroviario de operadores privados	Operadores Privados	% mercado ferroviario de operadores privados	
Reino Unido	9	100%	33	100%	Completa separación de infraestructura, empresas de mercancías de libre acceso y operadores de viajeros en competencia por el mercado.
Alemania	280	16%	50 corta distancia 3 larga distancia	15% <1%	DB integra la infraestructura y con su gran expansión exterior es hoy el principal operador europeo de transportes.

apeaderos en los que no se llegó a un viajero diario que subiera o bajara en un tren de media distancia. Además en 152 estaciones o apeaderos no se alcanzaron los tres viajeros diarios y existen servicios ferroviarios de media distancia que unen capitales de provincia que llevan de tres a cinco viajeros de media. Tampoco se salvan los trenes-hotel del tráfico internacional, ya que el coste para el usuario dobla a la oferta del transporte aéreo, y el tiempo de duración del viaje es cinco veces mayor. Sin embargo, si bien no se puede objetar nada a las preferencias de los viajeros respecto a los modos de transporte, si que se encuentran objeciones a los 3,6 M€ al año que suponen las pérdidas anuales de Renfe. Según Fomento, cada pasajero de los trenes-hotel, genera un coste de 130 € a los presupuestos.

### Excedentes, ineficiencias y sin planes para Integria

Los malos resultados obtenidos por el sistema ferroviario español en 2011 tienen sobre todo dos causas: excedente de material, ineficiencia y altos precios. En la diagnosis de Fomento sobre *Renfe* se perfila un operador con excedentes de trenes y vagones tanto para viajeros como para mercancías. En el caso del

transporte de viajeros, que tuvo unos resultados negativos de -122M€ en 2011, el excedente se cifra en 26 trenes. De los malos resultados no se salva ni la joya de la corona: la alta velocidad con precios muy altos, si los comparamos con otros países europeos. Y así es. Si comparamos la red de la alta velocidad española con la francesa se pone de manifiesto la escasa eficiencia conseguida en la red española, seguramente debido a sus precios prohibitivos que han llevado a cuestionar algunas líneas del AVE por su escasez de viajeros.

También fueron negativos los datos de mercancías con -66M€ en 2011 y unos excedentes que se cifran en 59 locomotoras eléctricas; 15 locomotoras diesel y 1.507 vagones. Fomento señala que *se transporta sólo el 4% de las mercancías totales y denuncia la falta de competencia real por la posición del operador dominante, a pesar de que los operadores privados pagan un canon simbólico por el uso de la infraestructura, según el Informe de la Comisión Nacional de la Competencia.*

Siguiendo en el terreno de *Renfe*, tampoco se salva el área de Mantenimiento y Talleres, que cerró 2011 con un resultado negativo de -47M€ y un coste total de 633 M€. Fomento subraya que *se cedió la parte más tecnológica del mantenimiento a los socios privados, sin que hubiera planes de viabilidad para Integria.* A recordar que *Renfe Integria Fabricación y Mantenimiento*, fue la denominación que *Renfe Operadora* dio a la Unidad de Negocio de Mantenimiento Integral de trenes, con la perspectiva de *Renfe* de participar en la fabricación de los trenes de la entidad pública empresarial, además de convertirse en proveedor de servicios a los operadores ferroviarios.

También negativo es el análisis sobre ADIF, que acusa la baja ocupación de las líneas de viajeros y mercancías y además, según Fomento, *no está recuperando las inversiones a través de las aportaciones de los usuarios, debido a un mal diseño del canon.* Por otra parte, señala un mantenimiento ineficiente y costoso de la infraestructura, ya que el gasto de mantenimiento de infraestructura sin apenas uso es muy elevado.

Asimismo, el foco sobre *FEVE* revela un panorama negativo, ya que según Fomento, sus ingresos sólo cubren el 25% de sus gastos. Las pérdidas se elevan a 147 M€ anuales y la deuda acumulada es de 530 M€, con una ineficiente gestión de activos.

### Objetivos de la reforma: calidad, rendimiento y capital privado en Renfe?

Según Fomento, con esta reforma se pretende mejorar la calidad del servicio, intentando a la vez obtener el máximo rendimiento de las relevantes infraestructuras financiadas con fondos públicos.

Para lograrlo, se ha propuesto una serie de objetivos que, en primer lugar, se dirigen principalmente a restar ineficiencias; incrementar el número de operadores privados con una liberalización efectiva y ampliar el acceso a los servicios de la alta velocidad, gracias a un descenso de los precios como en otros sectores del transporte. En este sentido, y a pesar de las negativas de Fomento, parece factible la entrada de capital privado en *Renfe Operadora*. En el primer semestre del año, la ingeniería de trans-

Operadores Ferroviarios en España	Red ancho			Actividad	Ministerio de Fomento		
	RFIG (1.688 mm)	RFIG (1.000 mm) CCAA	TP Ferro (1.435 mm)		Licencia	Homologación europea	Habilitación específica
RENFE	SI	No	SI	General, perecederas y peligrosas	•		
COMSA RAIL TRANSPORT	SI	No	No	General, perecederas y peligrosas	•		
CONTINENTAL TRAIL	SI	No	No	General, perecederas y peligrosas	•		
ACCIONA RAIL SERVICES	SI	No	Nno	General	•		
TRANSFESA				General	•		
TRACCION RAIL	SI	No	No	General, perecederas y peligrosas	•		
EUSKOTREN		SI		General	•		
ARCELOR MITTAL				Servicios ferroporuarios y general	•		
LOGITREN	SI	No	No	General	•		
FESUR				Perecederas y peligrosas	•		
FGC		SI		General, perecederas y peligrosas	•		
ALSA RAIL				Tracción exclusiva y general	•		
G&O				Tracción exclusiva y general	•		
FERROVIAL RAILWAY					•		
EURO CARGO RAIL Deutsche Bahn Schenker Rail participa Transfesa	SI	No	No	General, perecederas y peligrosas		•	
TRANSFESA				Transportes especiales			•
SICSA RAIL TRANSPORT Grupo Vías				General, transporte materiales AVE, gestión terminales y redes ferroporurias.			•
LFT				Puerto de Barcelona			•
CONTERAIL				Servicios integrales de ferrocarril e intermodal			•
PECOVASA (Noatum Ports, Renfe y Puertos del Estado)				Gestión integral terminales intermodales de mercancías			•
TRAMESA				Transportes mixtos especiales			•

portes, dependiente del Ministerio de Fomento, *Ineco*, elaboró un informe en el que recomendaba la privatización total del operador ferroviario, incluido cercanías del servicio de pasajeros, que se podía hacer a través de una OPV (Oferta Pública de Venta) antes de enero de 2014. Y para reafirmar la posible entrada de capital privado en las cuatro líneas de negocio en las que se dividirá Renfe, advertía que se realizarán si se cree conveniente y se dan las garantías necesarias.

### Preparados para el nuevo entorno: supresión de FEVE

El Ministerio de Fomento ha dado a conocer una serie de medidas que permitirán preparar las empresas a este nuevo entorno el 1 de julio de 2013. En primer lugar, se pondrá en marcha la adecuación de *Renfe Operadora* a la liberalización. Para ello se propone la reestructuración de *Renfe* en cuatro sociedades estatales, cuyo objeto social incluirá funciones y obligaciones para la:



## El ferrocarril abre nuevos negocios

■ España suele tener la vista puesta en Alemania a pesar de las críticas de algunos organismos a Fomento porque adelanta la liberalización, encontramos, sin embargo, que Alemania también es pionera en poner en marcha un servicio privado de viajeros estatal. Así, a finales de julio se podía viajar de Colonia a Hamburgo con los trenes de la operadora *HKX* de capital 100% privado con unos billetes sensiblemente más baratos que los del tren Intercity de DB, si bien con menos trayectos. La operadora *HKX* es el resultado de una joint venture entre la americana *Railroad Dep. Corp* y la alemana *Locomotive rail*, aunque el servicio ha sido subcontratado a *Veolia*, cuyo capital se reparten el conglomerado financiero público francés *Caisse des Dépôts et consignations* y la privada francesa *Veolia Environnement*. Este movimiento en los viajeros ya se está viviendo en el transporte de mercancías que ha dado lugar a los grandes operadores nacionales que traspasan las barreras y van al mercado internacional, gracias a las alianzas, asociaciones, etc. para consolidarse como operadores europeos. Un ejemplo es *Railion Group* que opera en Alemania, Holanda, Dinamarca e Italia; *Treintalia* que opera entre Italia y Alemania, tras la adquisición del operador privado alemán, *TX Logistik* o *Swiss SBB Cargo*. Asimismo, vemos operadores para sectores específicos como es la joint venture formada por *Basf Group* y *Rail4Chem* para el transporte de productos químicos.

A partir de ahora, pueden abrirse también en el negocio de viajeros numerosas posibilidades con acuerdos, joint ventures, etc, entre empresas, aunque lo deseable es que exista un efectivo control para no comprometer la seguridad y el mantenimiento, dada la triste experiencia de la liberalización total de los trenes ingleses en su primera etapa. De hecho, en España también encontramos operadores internacionales como *Eurocargo* de *DB Schenker Rail*; *Arcelor Mittal* o *Transfesa*, así como a operadores nacionales que también se abren a otros países como *Comsa Rail* que ha establecido diferentes acuerdos con el operador portugués *Takargo*.



- Unidad de negocio de viajeros.
- Unidad de negocio de Mercancías y Logística.
- Unidad de negocio de fabricación y mantenimiento.
- Operaciones de arrendamiento y otras vinculadas al activo ferroviario.

Según Fomento, *con esta reestructuración se va a conseguir fortalecer la posición de Renfe ante el nuevo escenario de liberalización y competencia, al permitir un tratamiento diferenciado para cada área*. Para ello, se ha optado por un esquema empresarial similar al de otros Operadores Ferroviarios Públicos del ámbito europeo. Asimismo, Fomento señala que la creación de la Sociedad de Alquiler tiene como objetivo poner a disposición de cualquier Operador ferroviario material rodante

que permita una efectiva concurrencia en el mercado del transporte ferroviario en España, de acuerdo al Informe de la Comisión Nacional de la Competencia.

Además, se ha iniciado un proceso dialogado con los representantes de los trabajadores, afirman desde Fomento.

Del conjunto de medidas que está poniendo en marcha el Ministerio de Fomento para el nuevo horizonte del transporte por ferrocarril, la desaparición de *FEVE*, prevista para el primero de enero de 2013, es la más drástica. Con su supresión, se conseguirá la eliminación de todos los costes corporativos duplicados y ganancias de economías de escala. Además, permitirá racionalizar las vías y servicios con la red convencional, eliminando itinerarios duplicados, según Fomento.

Otro aspecto del nuevo entorno es la separación de infraestructuras y servicios de la red de transporte, que se integrarán respectivamente en ADIF y *Renfe*. En el caso de ADIF, se inicia el proceso de racionalización de vías e infraestructuras y recuperación de los costes reales mediante el establecimiento de cánones adecuados.

Se trataría en último término, según Fomento, *de racionalizar la oferta de servicios ferroviarios de acuerdo a la realidad actual de nuestro país*. Aunque quedan tramos por recorrer también se trataría de cumplir con la liberalización de los sistemas ferroviarios de los diferentes países para conseguir una red ferroviaria europea, de la que en España pasan dos grandes corredores: el Mediterráneo y el Atlántico.

