

Próxima parada: la apertura del sector El gigante público allana el camino

Renfe planea crear un 'holding' para privatizar o segregar algún negocio

La operadora ferroviaria quiere convertir áreas de actividad en filiales ante la liberalización

El capital privado podría interesarse por entrar en alta velocidad o fabricación y mantenimiento

Miguel Ángel Gavira

MADRID. El nuevo equipo directivo de Renfe llega con la saca cargada de ideas. Y una de las propuestas que tiene sobre la mesa el presidente entrante de la operadora pública, Teófilo Serrano, es "convertir a Renfe Operadora en un *holding* por si es necesario privatizar o segregar alguno de sus negocios en el futuro", aseguran fuentes conocedoras de los planes de la compañía ferroviaria española.

En la actualidad, la estructura de Renfe Operadora está dividida en cuatro áreas de actividad: Cercanías y Media Distancia, Alta Velocidad-Larga Distancia, Servicios de Mercancía y Logística y Fabricación y Mantenimiento.

La idea que se plantea es que estas áreas de actividad se transformen en media docena de filiales del grupo para que todos los negocios, con sus cuentas de resultados incluídas, queden separados y sean independientes. De esta manera, se pueden afrontar posibles cambios en el futuro sin que se planteen mayores problemas. Uno de ellos es, por ejemplo, el traspaso de los servicios de Cercanías ferroviarias a las comunidades autónomas, como ya ha solicitado Cataluña al Ministerio de Fomento.

El pacto incluye que la Generalitat de Cataluña asumirá en enero de 2010 la gestión de Cercanías de Barcelona, aunque Renfe podrá seguir como operadora hasta finales de 2011. También podría ocurrir en el resto de Cataluña con la Media Distancia. Como consecuencia de esta decisión, también es de esperar que en el futuro la Comunidad de Madrid siga los mismos pasos en el terreno de las Cercanías.

El negocio de alta velocidad también se enfrenta a muchas alternativas en los próximos años. España se va a convertir en el país con más kilómetros de alta velocidad del mundo y tanto Renfe como Adif, el gestor de las infraestructuras ferroviarias, quieren aprovechar el conocimiento que han adquirido en este terreno para exportarlo.

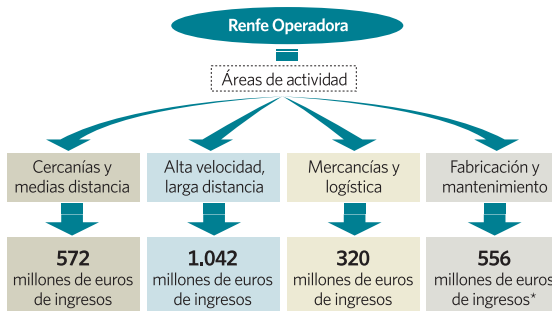
A por la exportación

La empresa dirigida por Teófilo Serrano ya ha anunciado que quiere hacer sus primeros pinitos en Europa en mercados como el inglés o el francés, los más modernizados en materia ferroviaria, junto con Reino Unido. Si a ello se suma la llegada de la liberalización del transporte de pasajeros, no es difícil imaginar que los operadores privados se interesen por el negocio de la alta velocidad en España en cuanto

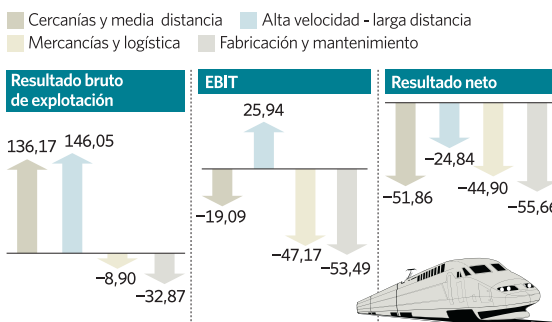
Un gigante en pérdidas

renfe

Resultado en 2008 por áreas de actividad



(*) Incluye subvenciones de exportación e ingresos accesorios.



Fuente: Memoria 2008 Renfe Operadora.

elEconomista

se produzca la apertura. Los objetivos son varios, tanto para operar alguna línea por su cuenta -Madrid-Barcelona y Madrid-Valencia serán muy atractivas por su potencial demanda de pasajeros-, como para entrar como socios en la alta velocidad española. Para ello es indispensable que este área de actividad se convierta en una filial independiente y autónoma.

La reorganización también situaría a la operadora pública en la primera línea de salida para crear grandes consorcios que estén presentes en varios medios de transporte. Por ejemplo, acuerdos entre aerolíneas y empresas ferroviarias para que los viajeros tengan billetes abiertos y puedan elegir el medio de transporte en rutas muy frecuentadas.

Hacia esta última estrategia ya viaja Air Europa, que a comienzos de este año llegó a un acuerdo con Renfe Operadora, inaudito hasta el momento, para vender billetes combinados con los que los pasajeros de provincias puedan ir a los grandes *hubs* (centros de distribución) aeroportuarios en tren, para después coger aviones en rutas de largo recorrido, sobre todo a Latinoamérica.

Sigue en la página 6



DIFUNDE
SINDICATO FEDERAL
FERROVIARIO
CONFEDERACIÓN
GENERAL DEL TRABAJO



**Próxima parada: la apertura del sector** El gigante público allana el camino

Que Renfe sea un *holding* en el futuro también facilitaría la segregación de ciertos negocios. Todos los expertos coinciden que el área de actividad que más papeletas tiene para ser separado de la operadora es la fabricación de trenes. De hecho, Renfe ya tiene sociedades mixtas con los grandes fabricantes del sector (Bombardier, Siemens, Talgo, CAF) para hacer frente a los contratos de renovación de flota. Es el caso, por ejemplo, de Actren Mantenimiento, sociedad creada

con el fabricante vasco de material ferroviario CAF, o de Nertus Mantenimiento Ferroviario, en alianza con el gigante Siemens. Estos acuerdos también abren muchas posibilidades en el negocio de mantenimiento de la flota de trenes.

Un portavoz oficial de Renfe consultado por este periódico asegura que la operadora pública tiene ahora mismo sobre la mesa muchas ideas sobre el futuro operativo de la compañía, "pero todavía no hay nada decidido al respecto".

La reorganización de la operadora ferroviaria también facilita a

Renfe su labor de separar las cuentas de sus diferentes actividades. Sobre todo una vez que finalice el actual Contrato Programa.

La contabilidad

Este acuerdo pactado entre la operadora pública y el Estado prevé de 2006 a 2010 una aportación de la Administración de 2.140 millones de euros. La mayor parte de este dinero está financiando por los 4.436 millones de euros que Renfe Operadora tiene previsto gastarse en este periodo para la renovación de su flota de trenes.

Se prevé en este Contrato Programa que Renfe logre su rentabilidad empresarial en 2010, por lo que no necesitaría ya la ayuda estatal, sobre todo en negocios que no están calificados como servicios públicos, como es el caso de la Alta Velocidad. Si las Cercanías se acaban traspasando totalmente a las comunidades autónomas es muy probable que las ayudas estatales sólo queden para media distancia.

De todas formas, todo este proceso de liberalización del sector tendrá herramientas para que los operadores privados tengan las mismas

oportunidades que los públicos. De hecho, la recién anunciada Ley de Economía Sostenible incluye en su articulado la creación del Comité de Regulación Ferroviaria. Dependiente del Ministerio de Fomento, este organismo será totalmente independiente de Adif, el gestor público de las infraestructuras ferroviarias y, por supuesto, de Renfe Operadora, que ya parte para abandonar la estación del Estado.



■ **Más información**
relacionada con este tema
en www.eleconomista.es



DIFUNDE
SINDICATO FEDERAL
FERROVIARIO
CONFEDERACIÓN
GENERAL DEL TRABAJO





O.J.D.: 29320

E.G.M.: No hay datos

Tarifa (€): 792

DIARIO

elEconomista

Fecha: 14/12/2009

Sección: OPINION

Páginas: 3

TNS MEDIA INTELLIGENCE NO REPRODUCE ESTE ARTÍCULO POR EXPRESA OPOSICIÓN DEL AUTOR

TRANSCRIPCIÓN

Renfe se prepara para la vía privada Renfe se prepara para dos retos. Por un lado, va a sufrir la saludable competencia impuesta por la liberalización del ferrocarril. Por otro, tiene que aprovechar sus conocimientos desarrollados con el AVE para ganar mercado fuera. De ahí que la empresa haya decidido convertirse en un holding. Así, puede captar capitales, atraer socios o vender áreas como la fabricación de trenes. Además, se aclaran las cuentas por negocios. Y el Estado, que dejará de financiar a Renfe en 2010, sólo aportará fondos para mantener los servicios públicos no rentables. En este proceso, las CCAA pueden quedarse con algunos de esos servicios. Tendrán que mantener la calidad sin despilfarro. El comité de regulación ferroviaria, que se crea ahora, llega tarde para esto. Con todo, deberá vigilar que se respete la competencia.



DIFUNDE
SINDICATO FEDERAL
FERROVIARIO
CONFEDERACIÓN
GENERAL DEL TRABAJO

