

FOMENTO DARÁ ENTRADA EN DOS AÑOS A OPERADORES PRIVADOS EN EL AVE ESPAÑOL

Miguel Ángel Gavira 30-05-2011

Fomento pone en marcha el tren de la liberalización de los pasajeros de alta velocidad. En los próximos dos años quiere tener preparado el terreno para dar entrada a los operadores privados en el negocio del AVE, lo que supondrá una inyección de ingresos para sus dos empresas ferroviarias: Adif, el gestor de la infraestructura, y Renfe Operadora.

La cartera dirigida por José Blanco ha puesto a toda máquina este proceso para tenerlo listo entre 2013 y 2014, porque Bruselas podría acelerarlo en cualquier momento. El pasado 31 de diciembre, Europa dio el pistoletazo de salida para que el país que deseara comenzara esta liberalización, pero ha tenido poco éxito. En 2012, la Comisión debe elaborar un informe al respecto y **podría pasar de la voluntariedad a poner fecha obligatoria** para este proceso.

Sea cual sea el momento de lanzamiento oficial, lo que sí tiene claro Fomento, y así lo indicó recientemente Blanco a un grupo de empresarios en una visita a Galicia, es que **el AVE a esta Comunidad se estrenará en 2015**, ya con la posibilidad de que lo gestionen operadores privados, puesto que en otras líneas de alta velocidad se habrá liberalizado la explotación. Un portavoz oficial del Ministerio confirmaba a *elEconomista* estas pretensiones.

RENTABLE PARA FOMENTO

Al contrario de lo que se podría pensar en el caso de una liberalización, este proceso será rentable para Fomento a través de dos vías. En el caso de Adif, se incrementarán los surcos (los derechos de explotación de una línea férrea) y, por tanto, el pago del canon correspondiente por el operador ferroviario. Para Renfe, además de su negocio ya habitual de explotación como operador, se abre otro también muy interesante como es el caso del alquiler de su flota de alta velocidad.

El operador presidido por Teófilo Serrano hizo en su día una fuerte inversión para tener uno de los parques más modernos de trenes AVE del mundo. **Ahora mismo, no utiliza todos y todavía tiene que llegar más flota nueva.** A los S-112 que fabrica Talgo-Bombardier y que se están suministrando desde la fábrica de Los Prados (Málaga) que tiene el fabricante canadiense, hay que sumar el tren híbrido S-130, también transformado por Talgo-Bombardier, y que servirá en principio para las rutas entre el centro y Galicia hasta que la alta velocidad gallega se una con Madrid a finales de 2015.

Aunque desde Renfe se asegura que el parque es el que se necesita, fuentes del negocio ferroviario conocedoras de las capacidades de la operadora aseguran que **"a día de hoy se podrían destinar entre 25 y 30 trenes de alta velocidad para alquilar a un hipotético operador privado"**. Un ejemplo es que el Ministerio de Fomento decidió suspender un nuevo pedido para el AVE Madrid-París por la amplitud de la flota española. La alternativa ha sido el reciclaje de diez S-100 por Alstom, el primer tren AVE que circuló por la línea de Madrid-Sevilla.

De momento, empresas como **Virgin, El Corte Inglés o el grupo Alsa** ya han mostrado su interés público para participar en esta privatización. Otros operadores públicos estatales también han tomado posiciones en España, como es el caso del ferrocarril francés (SNCF) y, sobre todo, el alemán.

Y es que el caso del operador público germano **Deutsche Bahn** es muy significativo. Su presencia en España se ha multiplicado después de comprar al grupo británico de autobuses y trenes Arriva. Además, ya está presente en el ferrocarril de mercancías tras controlar el 77% de **Transfesa**, una de las empresas más punteras del sector.

FOMENTO ENCARGA UN ESTUDIO

Para preparar la entrada de los operadores privados, **el Ministerio de Fomento ha encargado un estudio** en el que participa la Fundación de los Ferrocarriles Españoles junto con entidades financieras y empresas de transporte como Alsa.

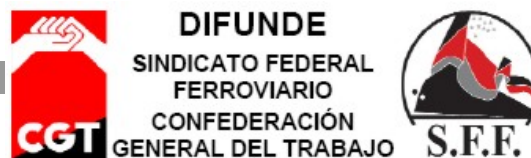
El objetivo de este complicado informe es **sentar las bases para proceder en el futuro al reparto de surcos entre Renfe y los operadores privados** con total equidad. El problema de esta distribución es que hay que compaginar la igualdad de oportunidades con los servicios que se quieren dar. Si a primera hora sale un tren directo, lo normal es que el siguiente sea con paradas y que, después, deba de dejar un tiempo de seguridad a otro tren directo.

Adif quiere lograr esta eficiencia teniendo ya en funcionamiento en toda la línea de alta velocidad el sistema de señalización ERTMS 2, que además de permitir una velocidad de 350 kilómetros por hora es capaz de gestionar la circulación de estos trenes con intervalos de dos minutos de tiempo. El AVE a Barcelona será el primero en operarlo.

Comentarios

1

30-05-2011 / 08:26 tron



socializar las perdidas y privatizar el beneficio, una vez mas.

despues del dineral que costo el AVE, pagado con nuestro dinero, ahora que empieza a producir va y se privatiza.

2

30-05-2011 / 08:36 Manuel

La estafa de siempre, se pagan miles de millones de euros salidos de nuestros bolsillos, se pone el marcha toda la infraestructura y luego se malvende por 4 perras ... los políticos de turno que lo vendieron se colocarán cuando acabe su carrera política en las empresas que lo compraron y a nosotros nos subira+án las tarifas del AVE, ese tren que circula por las vías que NOSOTROS hemos pagado.

3

30-05-2011 / 08:41 Pep

Os digo como funciona en Inglaterra donde el sector ferroviario está privatizado, allí las empresas no invierten NADA en infraestructura, los trenes dan pena y es un servicio caro y lento. Estoy harto de que me vendan las bondades de la privatización cuando es evidente que en sectores estratégicos de un país NO FUNCIONA privatizarlo, como puede ser la energía o las comunicaciones, bien sea internet o carreteras y vías.

Si se da el poder de paralizar un país a una empresa privada, ya siempre estarás es sus manos.

Enlace:

<http://www.economista.es/empresas-finanzas/noticias/3113120/05/11/Fomento-dara-entrada-en-dos-anos-a-operadores-privados-en-el-AVE-espanol.html>

