

Transfesa duda que cambiar el ancho de vía, como desea Fomento, vaya a mejorar el transporte de mercancías

El operador defiende una mayor liberalización y que Renfe Mercancías pase a la SEPI

M. L.
MADRID. La liberalización del transporte de mercancías por ferrocarril no está respondiendo hasta el momento a las expectativas y el presidente de Transfesa, Emilio Fernández, cree que se debe a cuatro factores: un reglamento estricto, la posición de Renfe volcada hacia los pasajeros, el «periodo de aprendizaje» de las empresas recién incorporadas y la falta de conciencia de que «hay dos trenes circulando por la misma vía, dos negocios casi antagónicos que conviven en la misma infraestructura y que tienen la ocasión de no hacerlo, pero la vamos a perder». Esto no lo dice un recién llegado al sector, sino el presidente de una empresa dedicada a la logística ferroviaria de mercancías desde hace décadas y que tiene presente en su accionariado a Renfe y a la francesa SCNF.

«Somos varias las empresas con licencia de transportista ferroviario, pero sólo dos han puesto máquinas en la vía, ACS y Acciona. ACS colabora con Renfe para la explotación de sus máquinas en los trenes de contenedores entre Madrid y Valencia y Acciona tiene una línea en pruebas entre La Robla y el puerto de Gijón. En total, cuatro máquinas privadas es el resultado hasta ahora de la liberalización», subraya Fernández que, además, alude a la «resistencia» de la estructura ferroviaria al cambio. «Formar un maquinista requiere 1.150 horas. ¿Cuántas se exigen para un conductor de camión por cualquier carretera?», se pregunta para concluir que «así no vamos a traer mercancía de la carretera, que debe ser el fin último de la estrategia liberalizadora del sector».

Soluciones viables y baratas

Fernández también aporta soluciones viables y baratas. Aboga porque Renfe Mercancías se desgañe de Renfe Operadora porque «esta tiene vocación de pasajeros y el tráfico de mercancías está liberalizado. Gestionada de forma independiente, integrada en la SEPI, será competitiva; dependiendo de Renfe, nunca lo será y será un lastre para todos».

Transfesa lleva años pidiendo que se dedique la red convencional preferentemente al tráfico de mercancías. «Hacer circu-

lar las mercancías por donde va el AVE es un error. Queremos ir a 80 por hora y el AVE a 300 y por eso somos incompatibles. Con el agravante de que tenemos una red convencional en buen estado y que con mínimos retoques colmaríamos las necesidades de los operadores. No deseamos ir por la vía del AVE parando el tren cada vez que tiene que pasar uno de pasajeros. Nos basta con ir por el trazado antiguo sin parar. Lo se necesita para apostar por el tren es la garantía de que vas a llegar al destino en el horario marcado. El problema del transporte ferroviario de mercancías no es de ancho de vía, sino de tener la vía libre».

Sin embargo, tiene asumido que las mercancías no generan votos y el AVE sí, aunque subraya que «nos sobrarían vías para multiplicar por cuatro en cuatro años el volumen de mercancías transportadas».

«No deseamos ir por la vía del AVE parando el tren cada vez que tiene que pasar uno de pasajeros»



NUEVAS APORTACIONES CRÍTICAS

Cuando va a concluir el acto CII de la «Medea» de Séneca, se lee, de acuerdo con la magnífica versión de Valentín García Yebra (3ª edición, Gredos, 2001), que «el mundo, patente, ya nada conserva / donde lo produce /... del Rin y del Elba beben ya los persas». Esta globalización prevista por Séneca exige transparencia para que indispensables flujos



Uno de los muchos trenes de transporte de mercancías ENRIQUE DEL RIO

de capitales lleguen a España. Y he aquí que ante la comisión de economía del Congreso de los Diputados, el 24 de abril de 2007, Manuel Conthe señaló algunas cosas importantes. Nadie ha indicado que estuviese equivocado o que falsease la información.

La línea argumental, perfecta, de Conthe fue: «El 2 de abril (de 2007)... el consejo de CNMV... rechazó abrir un expediente sancionador contra Enel y Acciona, como le había propuesto a las 9 y media de esa mañana el comité ejecutivo de la CNMV y no sólo su presidente». Este «error de la CNMV no ha perjudicado, al menos a corto plazo, a los accionistas de Endesa, sino tan sólo a la empresa alemana E.ON... La otra gran víctima de los acontecimientos ha sido... la credibilidad y la autoridad moral de la CNMV».

Como desarrollo lógico de la carta dirigida el 12 de sep-

tiembre de 2005 a los gestores de Endesa y ante los rumores existentes sobre una posible «intención de concertarse» entre Enel y Acciona y «formular una opa conjunta si fracasaba la de EON», el 23 de marzo de 2007 la CNMV anunció que «no se opondría, a que si así lo solicita, E.ON pueda mejorar el precio de su oferta, por una sola y última vez», la que motivó el 26 de marzo que E.ON elevase «el precio de su oferta hasta 40 euros». A partir de ahí, «Enel y Acciona intentaron deliberadamente neutralizar el efecto disuasorio de que la CNMV no les autorizaría ninguna opa hasta pasados 6 meses».

Por eso, el 2 de abril de 2007 «el comité ejecutivo de la CNMV concluyó, por mayoría de sus cinco miembros, que el anuncio de Enel y Acciona podría entrañar una infracción muy grave de los previstos en la letra «r» del artículo 99 de la

Según Emilio Fernández, se puede aumentar la productividad con pequeñas mejoras. Por ejemplo, homologar la longitud de los trenes españoles de mercancías (450 metros) a la que tienen los europeos (750 metros) e invertir en apartaderos en lugares clave.

«Pagáramos más»

Y también tiene las claves para financiar esas mejoras. «Un operador de mercancías estaría dispuesto a pagar 1,5 euros por tren y kilómetro en lugar de los 0,3 euros que hoy cobra el Adif, es más, sería barato pagar más por llegar a tiempo. En cambio, es caro lo que cobra ahora por no llegar», concluye.

Transfesa es una de las empresas con licencia para operar sus propios trenes por las vías españolas y aunque en principio adoptó la postura de subcontratar la tracción con Renfe, también se plantea tener tracción propia en algunos corredores. Por ello, se encuentra estudiando cuántas locomotoras necesitaría para convertirse en operador integral.

Sin embargo, Fernández reconoce que tampoco esto solucionará sus problemas al 100%. «Si no hay un impulso político, no conseguiremos recuperar el ferrocarril para las mercancías y complementar a la carretera y al barco con el fin de alcanzar ese reparto modal más acorde con el crecimiento sostenible. Y si lo conseguimos en España, aún nos quedará Francia». En su opinión, «hará falta un impulso europeo para resolver el problema continental y no basta con anchos de vía, sino con sistemas de señalización, o el idioma común de los maquinistas y controladores de tráfico».

Ley del Mercado de Valores. Pero el consejo de la CNMV, no aprobó la decisión del comité ejecutivo».

La conclusión obligada es que se proporcionaba al mercado financiero mundial el argumento de que la CNMV era «débil con los fuertes y fuerte con los débiles».

Fue un acuerdo que «resquebraja la autoridad moral de una institución como la CNMV», y más porque existía el deseo aparente del Gobierno de que no prosperara la opa de E.ON.

Eso, incrementado con las declaraciones de Conthe el 7 de mayo de 2007, cuando «del Rin y del Elba beben ya los persas», esto es, cuando el mercado de capitales es global, y ante lo que sucede en España reaccionan los inversores de Shanghai, Tokio, Frankfurt y Nueva York, es un coste social importante que cae sobre nuestra economía.