LA NUEVA ESPAÑA
OVIEDO

09/12/13

Prensa: Diaria
Tirada: 62.028 Ejemplares
Difusión: 53.526 Ejemplares

Cód: 76925076

Página: 23

Sección: LOCAL Valor: 3.469,00 € Área (cm2): 819,9 Ocupación: 77,27 % Documento: 1/1 Autor: Oviedo, José A. ORDÓÑEZ Núm. Lectores: 311000

Los novios del AVE

Alsa, Globalia, Lara y constructoras como Acciona y Ferrovial aspiran al mercado de tren de larga distancia, incluido el Alvia de Asturias, que se liberaliza en primavera

Oviedo, José A. ORDÓÑEZ

Luz verde. La liberalización del sector ferroviario de pasajeros, que ya acumula un considerable retraso sobre los plazos iniciales, dará un paso decisivo la próxima primavera, con la apertura a la competencia de los servicios de AVE y de larga distancia, incluyendo la línea Gijón-Madrid que hoy presta el Alvia de Renfe en exclusiva. Las empresas interesadas en competir con la operadora pública, entre ellas la asturiana Alsa, ya están tomando posiciones, una vez que la ministra de Fomento, Ana Pastor, ha anunciado que «en breve» sacará a concurso los títulos habilitantes (licencias) que permitirán explotar líneas determinadas en horarios preestablecidos.

La intención de Fomento es que el proceso se lleve a cabo de forma gradual y con una especial protección para Renfe, que tendrá potestad para operar en todas las líneas sin necesidad de pujar por los títulos habilitantes. En todo caso, todavía hay importantes incógnitas por despejar. Entre ellas cuántos operadores habrá por línea y cuáles serán las que se abran a la libre competencia en primera instancia. No obstante, Pastor insiste en que la liberalización supondrá una mejora del servicio y una rebaja en el precio de los billetes.

Una vez que se ponga en marcha el proceso en los servicios de AVE y de Alvia, la liberalización del tráfico ferroviario de viajeros culminará con los trenes cercanías. No hay fecha concreta para ello, pero el Ministerio tiene decidido que estas líneas salgan a concurso mediante concesiones similares a las de los autobuses. Los convoyes turísticos ya están abiertos a la competencia desde el pasado verano, sin que hayan despertado interés entre las empresas, mientras que el transporte de mercancías se liberalizó hace una década. Sin embargo, Renfe sigue copando el 83 por ciento del mercado de carga.

Además de Alsa, integrada en el grupo británico National Express (NX) y que ya tiene experiencia en la explotación de servicios ferroviarios a través de Alsa Rail, también han mostrado interés en el negocio del AVE y la larga distancia constructoras como Acciona, OHL o Ferrovial; la familia Lara o el gigante público francés SNCF, éste último a través de la firma española Comsa Rail Transport. En la parrilla de salida también se ha situado la firma de autobuses Arriva-DB, filial de la alemana Deutsche Bahn, y Globalia, el grupo de Juan José Hidalgo, propietario de Air Europa. En principio, la puja se centrará en los grandes corredores de Alta Velocidad de Madrid a Valencia, Sevilla y Barcelona, en los que las operadoras tienen más oportunidad de negocio. Los expertos consideran que el resto de líneas de larga distancia, como es el caso de Asturias-Madrid, podrían salir a concurso mediante concesiones otorgadas bajo condiciones reguladas por el Ministerio.

La familia Lara parte como una de las grandes favoritas para hacerse con los primeros títulos habilitantes, según la opinión mayoritaria en el sector. Tras desempeñar un papel fundamental en la génesis de la aerolínea Vueling, José Manuel Lara opta ahora al negocio ferroviario a través de su holding inversor (Hemisferio), que ya ha constituido la sociedad Veloi Rail para operar rutas de tren en España. Fuentes conocedoras del proceso confirman que quiere, fundamentalmente, los corredores Madrid-Valencia y Madrid-Barcelona. Esta última ruta también ha despertado el interés de la operadora pública francesa SNCF, que, para entrar en el mercado español, se ha hecho con el 25 por ciento de la filial ferroviaria de la constructora Comsa.

Diversas informaciones no confirmadas por Veloi Rail apuntan que José Manuel Lara ya se ha reunido en varias ocasiones con Ana Pastor para informarle de sus intenciones. Pasarían por entrar en el corredor de Madrid a Barcelona con un sistema de bajo coste («low cost»).

Lo que está claro es que la opción gala de SNCF no es, ni de lejos, la preferida por el departamento que dirige Ana Pastor, partidaria de la españolización del proceso liberalizador del tren. Y más si se tiene en cuenta que Francia no tiene pensado abrir en el corto plazo su mercado ferroviario de viajeros a la iniciativa privada. Como España y el resto de socios comunitarios, no tiene obligación de hacerlo hasta diciembre de 2019, que es la fecha propuesta por la Comisión Europea (CE) para abrir totalmente el sector a nivel continental.

Alsa, dentro la británica National Express (NX), ha reconocido en varias ocasiones que está interesada en obtener licencias para el transporte de viajeros por tren. A través de Alsa Rail ha llevado a cabo en los últimos años una incipiente actividad en la explotación de sistemas ferroviarios y en el diseño de proyectos de tranvías y metros ligeros, convencionales y automáticos, así como en ferrocarriles periurbanos y de cercanías. Como operador participa en la gestión del metro ligero Pinar de Chamartín-Sanchinarro-Las Tablas, que, une este enclave del norte de Madrid con la red de metro, y también opera el tranvía de Vélez-Málaga, que une las localidades de Torre del Mar y Vélez-Málaga. Además, gestiona el funicular de acceso al pueblo de Bulnes, en el parque nacional de los Picos de Europa.

Alsa ha ratificado su interés en el sector liberalizador que impulsa Ana Pastor desde su llegada al Ministerio, pero no ha especificado si está dispuesta a competir con Renfe en los grandes corredores de Alta Velocidad o si prefiere el resto de servicios de larga distancia o las cercanías. El de los trenes convencionales es el negocio al que aspira la también empresa de autobuses Aisa, centrada en Madrid y en Castilla-La Mancha. Para ello, ha creado la filial Aisa Tren, a cuyo frente está Fernando García Arias-Salgado, sobrino de Rafael Arias-Salgado, quien fuera ministro de Fomento de Aznar de 1996 a 2000.

Ferrovial, que tiene licencia de operador desde marzo de 2011, a través de la filial Ferrovial Railway, también está dispuesta a competir con Renfe en el mercado del AVE, pese a que aún no ha tenido actividad en el sector de los trenes de mercancías o turísticos. Ferrovial, con abundante presencia en la gestión de autopistas y aeropuertos, sí que tiene una gran experiencia en obra ferroviaria. Ha participado. por ejemplo, en la construcción de la variante de Pajares.

Otro gran grupo español de infraestructuras, Acciona, mantiene avanzadas conversaciones con la firma Bombardier, fabricante canadiense de trenes, para entrar en el sector de operaciones de AVE y larga distancia en España. A la espera de que Fomento aclare todas las características de la liberalización, Álvaro Rengifo, presidente de Bombardier España, ha dejado claro su interés por los grandes corredores de Alta Velocidad Madrid-Barcelona o Madrid-Sevilla. Globalia, que negoció sin éxito con Acciona, también se mantiene a la expectativa. Juan José Hidalgo confirmó a la intención de entrar en el mercado del ferrocarril de larga distancia, concretamente en las rutas que unen Madrid con el sur de España, donde tendría opciones, ya que es el único competidor que aspiraría a estos tramos.

Mientras las compañías interesada van tomando posiciones, Fomento prepara a Renfe para que pueda hacer frente con garantías a la competencia. Para ello, se ha segregado en varias sociedades, dedicadas, respectivamente, a viajeros, mercancías, fabricación, mantenimiento y alquiler de material. Esta última dispone de un catálogo de 19 trenes, de los que siete son de AVE y doce de velocidad alta, como el Alvia. Además, el Ministerio también va a proceder a dividir en dos sociedades al Adif, una de ellas específica para Alta Velocidad.



EFE

Un tren AVE de Renfe, circulando por Antequera.

Ana Pastor ha asegurado que en breve sacará a concurso los títulos habilitantes para operar en los trazados de larga distancia, como el Alvia de Asturias a Madrid, y la Alta Velocidad

Fomento quiere que el proceso sea gradual y con una protección especial para Renfe, que podrá operar en todos los corredores españoles sin necesidad de licencia

Los servicios de cercanías quedan para una tercera fase, todavía sin fecha, y los trenes turísticos están abiertos a la competencia desde el verano