



La ministra de Fomento, Ana Pastor, corre el riesgo de que los operadores privados pierdan el interés si no bajan el canon por uso de la vía. EP

Los operadores privados que llevan tiempo esperando a que llegue el momento de competir con Renfe, no acaban de ver claras las condiciones que el Ministerio de Fomento quiere imponer en la primera de las líneas que se abren a la competencia, el Corredor de Levante. En su batalla por mejorarlas han encontrado varios aliados: tanto la CEOE como la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) han hecho sendos informes en los que critican el trato de favor al operador incum-

bente, la falta de material rodante y, sobre todo, el coste que el canon que Adif cobra por el uso de las vías tendrá en los nuevos actores. Tanto es así que, de no rebajarlo, muchos de los principales interesados –como ACS, Ferrovial, Comsa, Acciona Rail, entre otros–, podrían desistir de participar en el concurso. Un fracaso que la ministra Pastor, habida cuenta del que arrastra en la solución a la quiebra de las autopistas de peaje y la privatización de AENA no puede permitirse.

A punto de abrir el Madrid-Levante, aspirantes, Competencia y CEOE critican el coste del canon y del material rodante

Todos contra la ‘operación AVE’ de Pastor

■ Nuria Díaz

Según los plazos anunciados por el propio Ministerio de Fomento, el concurso que concederá un título habilitante a un operador privado para competir con Renfe Operadora en el **corredor Madrid-Levante**, debe estar a punto de abrirse. En estas semanas previas, los interesados esperaban haber tenido información más clara sobre las condiciones del mismo, para decidir si les compensaba o no el negocio. De hecho, según fuentes del sector, y a la vista de que lo único que se conoce es que el canon que exige Adif por el uso de las vías supone un 60% de los costes de explotación y es el que paga Renfe Operadora –una cuantía que los operadores consideran inasumible– la ministra Ana Pastor y su equipo se han visto obligados a hacer una ronda de contactos in extremis con los operadores para que no suceda el peor de los escenarios: que el concurso quede desierto o en cualquier caso, que el corredor no sea rentable para nadie. Aunque oficialmente no se ha puesto negro sobre blanco lo que considerarían un canon asumible, estas mismas fuentes aseguran que estarían pidiendo una rebaja de las tasas de un 40%.

En esta pelea, se han encontrado con dos aliados. La **CEOE** y la **Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC)** han emitido sendos informes muy críticos con el canon, al que consideran el principal obstáculo para la entrada de operadores privados,

pero también con otros aspectos del proceso. El organismo que preside **José María Marín Quemada** ha señalado cinco puntos por los que considera que el procedimiento planteado por el Gobierno puede ir contra la esperada transparencia y competencia del nuevo sector.

En primer lugar, la CNMC asegura que se han “identificado asimetrías que favorecen a Renfe-Operadora, que cuenta de manera automática con la concesión del título habilitante. Estas asimetrías se centran, entre otras, en la mayor flexibilidad que se concede al operador público en la prestación de servicios, al no serle de aplicación los

límites impuestos en la Oferta Base de Servicios Ferroviarios”. Además, la CNMC recomienda reforzar las obligaciones de Renfe-Operadora relativas a la contabilidad de cos-

La CNMC advierte sobre la necesidad de adecuar la actual cuantía de los cánones al tráfico gestionado. Si no, suponen un coste medio mayor para el nuevo entrante que para el operador ya establecido

tes. “En el caso del incumbente, la obligación en materia de contabilidad analítica debería ser más estricta que la impuesta a los nuevos entrantes en el mercado, incluyendo, por una parte, no solo la contabilidad separada del Corredor Levante, sino la contabilidad analítica de toda la actividad de viajeros, para evitar la posible existencia de subsidios cruzados”. Para ello, Competencia propone la publicación de una contabilidad analítica separada y detallada por línea o por corredor ferroviario, que impute transparentemente el coste del servicio a cada uno de los trayectos y que pueda ser supervisada por la CNMC.

El tiempo juega en contra del proceso

■ Aunque la ministra Ana Pastor ha declarado en las últimas semanas que la apertura del corredor se producirá en las próximas semanas, lo cierto es que en el sector no lo dan por seguro.

Es más, no creen que el concurso en el que se elija al próximo competidor de Renfe Operadora en Corredor de Levante, pueda abrirse en el primer trimestre del año que

viene. La primera razón es la gran cantidad de alegaciones que ha recibido la Orden Ministerial, por la que se establecían las condiciones del título habilitante.

Además, señalan desde la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas (AEFP), la posición muy crítica de la CNMC con el proceso tampoco va a ayudar a Fomento a acelerar el

procedimiento. En conclusión, estas compañías trabajan con la primavera como el escenario más posible para el concurso que llevan esperando mucho tiempo.

Elecciones

El problema que señalan fuentes del sector: la cercanía de las elecciones municipales y autonómicas previstas para el próximo 18 de

mayo y que, como en tantas otras decisiones políticas, podría alterar el calendario. El AVE al Levante es el que menos densidad de viajeros tiene de toda la red española de alta velocidad. El año pasado, lo utilizaron 503.000 personas, frente a los más de 3 millones que emplearon este tipo de tren para desplazarse a Barcelona y los 2,8 millones que lo usaron para viajar a Sevilla.

Además, y señalan fuentes del sector copiando de alguna manera las condiciones que se le han puesto a Telefónica en el mercado de fibra, el organismo propone que Renfe-Operadora tenga la obligación de comunicar a la CNMC, “de forma previa a su lanzamiento comercial, los descuentos y tarifas que pretende aplicar en el corredor del Levante, de forma que se pudiera prevenir los daños que, dado su peso económico, podría ocasionar al operador entrante”.

Alquiler de trenes

Pero, sin duda, uno de los temas que más preocupa a la CNMC y a los interesados en entrar en la línea es todo lo relativo a la compra o alquiler de trenes para poder dar el servicio. El Ministerio de Fomento estipuló la división de Renfe en cuatro sociedades, una de ellas para el alquiler de material rodante, a la que casi con toda seguridad dado el poco tiempo que tendrá el operador entrante, tendrán que recurrir. Ante las previsibles dificultades de acceso al material rodante por parte de los nuevos entrantes y la estrechez del mercado de material ferroviario español, la CNMC plantea “que la unidad de Alquiler de Material Ferroviario de Renfe publique una oferta de referencia con las unidades puestas a disposición de terceros, así como las condiciones de acceso, precios y plazos de suministro. Además, se insiste en la necesidad de desvincular esta unidad de Renfe para poder ofrecer una alternativa real y orientada por los principios de objetividad y neutralidad a los operadores ferroviarios”.

El organismo que preside Marín Quemada, ya recomendaba la privatización de esa filial en un informe del mes de junio.

Por último, la CNMC advierte sobre la necesidad de valorar la adecuación sobre la actual cuantía de los cánones, que presenta un diseño muy independiente del tráfico gestionado, lo que supone un coste medio mayor para el nuevo entrante que para el operador ya establecido.

La **Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas**, entre los que figuran los principales actores del sector como **Acciona Rail Transport, Comsa Rail Transport, Continental Rail (Grupo ACS) o Tracción Rail (AZVI)** están descontentas.

“Por el momento –señala su gerente, Juan Diego Pedrero Sanchó, por el momento está al ralentí, no ha trenes previstos para el 2015 esta respuesta está motivada por un hecho fundamental: hasta que no haya una fecha y un diseño claros para la infraestructura que permita comprometerse los operadores ferroviarios, es imposible tener trenes, ya que hay que asumir compromisos con los cargadores, que esperan el Corredor con altas expectativas, pero a los cuales hay que ofrecerles productos, servicios y precios que dependen de decisiones que no están cerradas todavía”.

“No obstante –continúa– tal como está diseñado tecnológicamente el corredor no existen en el mercado europeo locomotoras disponibles para circular por él (salvo las locomotoras especialmente adaptadas propiedad de Renfe)”. “Por todo esto, una vez que se hagan públicas las condiciones técnicas definitivas del Corredor (en la declaración de la Red, aun parcialmente pendiente), los distintos operadores tendrán que lanzar (si el mercado lo demandara) los proyectos para el diseño de locomotoras “ad-hoc”, que sin duda tardarán un tiempo en estar disponibles. Estas locomotoras, además, resultarán más onerosas que las locomotoras estándar, lo que podría restar competitividad a la línea, línea que sin duda tendrá una entrada en carga progresiva, una vez construida y disponible”.