



Tren tortuga hacia la libre competencia

El 'Pato' ya circula en la línea Madrid-Lleida, pero a 200 Km/h. La lentitud es uno de los rasgos del proceso de apertura del negocio ferroviario. Por ahora sólo 3 firmas, Transfesa, ACS y FCC-Connex, han solicitado licencia para operar en el transporte de mercancías

Francisco Álvarez Cascos lanzó en el año 2000 un multimillonario concurso para comprar los trenes para la línea Madrid-Barcelona. Ganaron Talgo-Bombardier y Siemens, que vendían a Renfe 16 trenes AVE, cada uno por 660 millones. Cinco años después, el AVE a Barcelona —proyecto estrella del gobierno del PP— ya disfruta de los flamantes trenes de Talgo, aún no de los de Siemens.

Después de variopintas incidencias y retrasos, a las 9.00 horas del pasado 27 de febrero echaba a andar el S-102, popularmente conocido como 'Pato', por el parecido de su locomotora con el pico de esa ave. Es el primer tren de alta velocidad español, que puede pre-

sumir de ser el más innovador de los que circulan por los caminos de hierro del mundo, obra de Talgo y la canadiense Bombardier, un orgullo para la industria patria.

'PATOS' con freno

En una primera fase, el operador ferroviario pondrá a circular sólo 4 de los 16 AVE. Otros 4 se pondrán en servicio en mayo y los 8 restantes, a medida que lo permita su proceso de homologación. Pero el principal problema es la escasa velocidad. La puesta de largo del nuevo 'Pato' está quedando deslucida al no poder mostrar su principal atractivo: alcanzar una velocidad punta superior a los 300 km/h.

LA LENTITUD DE LOS 'PATOS'

No sólo la velocidad a la que circulan los trenes es lenta (200 Km/h), sino también los trámites de liberalización.

El 'Pato' circula sólo a 200 km/h. y los viajeros sólo notan el cambio en sus mayores prestaciones de confort. Así seguirán las cosas hasta el verano, cuando el Ministerio de Fomento espera que puedan alcanzar los 250 km/hora. Para superar los 300 km. no hay fechas, por las deficiencias en el sistema de señalización ERMTS.

Pero los trenes están rodando ya, mientras Renfe espera el primer convoy de los 16 de Siemens, que debió entregar en 2003. El Gobierno, que le impuso una multa de 21 millones de €, espera contar antes de fin de año con las primeras unidades del gigante alemán.

Las demoras son una muestra de las dificultades con las que choca la modernización de la red ferroviaria española y su sistema de gestión.

Liberalización a ritmo lento

Tras ser retrasada ocho meses la entrada en vigor del nuevo marco regulador que abre el transporte de mercancías a la competencia privada, aún no ha logrado atraer a muchos operadores. Sólo tres compañías han formalizado en las oficinas de Fomento su petición de licencia.



Lo cierto es que faltan los reglamentos que desarrollen la ley y que fijen de forma precisa el marco para operar. Tampoco está clara la relación entre el Adif (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) y Renfe Operadora, pues ahora están negociando la firma de 12 convenios que articulen las relaciones empresariales entre los dos entes. Y queda por resolver la cohabitación de los trenes de viajeros y de mercancías en la red. En el caso de estas últimas, el mercado no será atractivo hasta que las nuevas líneas de AVE desahoguen la vías convencionales y aumente la disponibilidad para el tráfico de carga. Por ello, la iniciativa privada no será un competidor serio para Renfe antes de 2006.

Entre los aspirantes destaca Transfesa. El primer operador ferroviario de mercancías de España, que unía a las máquinas motrices de sus dos accionistas: Renfe y la francesa SNCF.

Otra es ACS, la primera constructora española. Su filial Continental-Rail, lleva años transportando materiales de construcción para obras del AVE.

El tercero en discordia es FCC-Connex, *joint venture* formada por la constructora española y el grupo galo, el mayor transportista ferroviario de mercancías de Europa.

Llegarán los grandes europeos

Las constructoras como Acciona o Comsa o compañías de autobuses como Alsa -que ha creado Alsa Rail- y Unión Fenosa, a través de Soluziona, y transportistas como Semat, Tramesa, Ivexa, Avanza, Arriva, Protransa y Sesestris también son candidatos a explotar el negocio de la tracción.

Hay indicios de que los grandes grupos europeos como la francesa SNCF, la alemana DB y los suecos de Green Cargo e Ikea Rail, están tomando posiciones



ACS COMPETIDOR DE RENFE

ACS, presidida por Florentino Pérez, y su filial Continental-Rail suponen una poderosa competencia para Renfe.

1/2 Pág. vertical a sangre

122x290 mm

(+ sangre, mínimo 3 mm.)