

Transporte

elEconomista y Movilidad

Revista mensual

11 de diciembre de 2019 | N° 81

Opinión



Fernando Cascales

Exdirector general del INTA

P20



Rui Marques

Dir. Iberia XPO Logistics

P32



Kenny Jacobs

Director general de Marketing de Ryanair

“Nuestros clientes podrán pagar dos euros más si quieren compensar emisiones” | P24

Las aerolíneas ingresan 98.100 millones por los servicios complementarios | P16

El autobús, clave para una movilidad sostenible | P34



VOLAR EN LÍNEA RECTA PARA AHORRAR 10 MILLONES DE TONELADAS DE CO2

Las aerolíneas, que pagan 5.000 millones al año en impuestos por las emisiones, reclaman el Cielo Único para reducirlas un 5,8% | P6



Fernando Cascales

Abogado. Académico. Exdirector general de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, y del INTA. Expresidente del Consejo Superior de Obras Públicas y de INSA. Del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre

Cabe preguntarse si el único resultado para España del proceso de liberalización será una Renfe que vea claramente reducidos sus ingresos a costa del beneficio de empresas públicas ferroviarias no nacionales

La liberalización del AVE, a favor de las empresas públicas

La liberalización en la alta velocidad ferroviaria, en esta primera fase a la que seguirán otras, se organiza en torno a tres paquetes: el A, el B y el C. Cada uno de estos paquetes contiene, a su vez, tres ejes: el eje Madrid-Barcelona-Frontera francesa y Valencia-Barcelona; el Madrid-Levante, y el Madrid-Toledo-Sevilla-Málaga. El proceso recientemente iniciado por Adif de liberalización del AVE ha acreditado una serie de características que son dignas de destacar. En primer término, es significativo que ninguna empresa del sector del transporte público de viajeros por carretera -salvo Globalia, que ofertaba junto con Talgo, que no ha sido seleccionada- haya liderado una oferta para convertirse así en una empresa de transportes global en el transporte terrestre. En segundo lugar, es también destacable que los tres grupos o empresas seleccionadas, Renfe (paquete A), Ilsa -empresa fundada por los propietarios de Air Nostrum- y la italiana Trenitalia (paquete B), y Rielsfera, la filial española de la francesa SNCF (paquete C), sean de capital público. Tanto SNCF (francesa) como Trenitalia son de capital público, y junto con la alemana DB y la española Renfe son los operadores ferroviarios más importantes de Europa, razón por la que serán unos notables competidores de la empresa pública española. La firma definitiva autorizando las operaciones está prevista

para el 15 de marzo de 2020 -previa aprobación de la Comisión Nacional Mercado y Competencia (CNMC)- y las empresas adjudicatarias dispondrán de un año para su inicio.

El hecho de que, sin perjuicio de que a cualquiera de estas tres ofertas o empresas adjudicatarias -especialmente a la francesa SNCF- se pueda agregar alguna empresa del sector del transporte público de viajeros por carretera -lo que sería con una participación no destacable habida cuenta la relevancia financiera de tales empresas seleccionadas-, no desvirtúa la realidad de que el resultado final será el de tres empresas públicas ferroviarias en competencia. Así pues, si uno de los objetivos de la liberalización fue el de abrir este mercado a la iniciativa privada, el resultado es que por las enormes inversiones que son precisas -a amortizar solamente en un plazo de diez años-, ninguna empresa de capital privado competirá en la alta velocidad española -o al menos liderará-.

Cabe preguntarse si Renfe va a competir en otros Estados como Francia, Alemania o Italia, dentro de este obligado proceso de liberalización por imperativo de la UE, o si por el contrario el único resultado para España del proceso de liberalización será una Renfe en alta velocidad que vea claramente reducidos sus ingresos a costa del beneficio de empresas públicas ferroviarias no nacionales.

De otro lado, y como así ya han anunciado las empresas seleccionadas y el propio Gobierno, la apertura a nuevos competidores a la alta velocidad española no solo incrementará sobre un 65 por ciento la oferta comercial, sino que provocará que la rebaja en los actuales precios pueda llegar al 70 por ciento -AVE *low cost*, en lo que se ha denominado "democratización del ave"-, lo que plantea la quiebra del actual equilibrio de competencia entre el modo ferroviario y el del autobús -líneas regulares, principalmente-.

Ello nos conduce a tener que replantear nuestro sistema concesional, que independientemente de que tiene que cumplir las más elementales normas de competencia -que las concesiones se renueven a su vencimiento-, ha de modernizarse, en el sentido que vengo proponiendo desde hace años -flexibilidad en adecuación de la oferta a la demanda/expediciones, sistema tarifario, subcontratación parcial, etc.-, para que pueda ganar rentabilidad. En otro caso, el régimen concesional continuará deteriorándose todavía más, poniendo en riesgo a medio plazo su continuidad.

Pero la liberalización de los servicios ferroviarios de alta velocidad también constituirá un impedimento para que ante una posible liberalización de los servicios regulares en autobús, ésta tenga éxito, ya que en muchos corredores y/o itinerarios, en largo recorrido, los precios del ferrocarril harán muy poco competitivos los servicios en autobús. Es en este orden de cuestiones que debe recordarse que el proyecto de Reglamento de la Unión Europea (UE) sobre modificación del Reglamento UE 1073/2009 -cuyo contenido habrá de revisar la nueva Comisión UE, y que Portugal ha aplicado

recientemente-, únicamente previno la liberalización en aquellos servicios interurbanos regulares en autobús en distancias superiores a 100 kilómetros, que son precisamente los que serán de muy dudosa rentabilidad en un entorno en el que opere el ferrocarril en alta velocidad, tal y como se ha expuesto, resultando así la incongruencia de que los servicios regulares en autobús de mayor rentabilidad y con menor competencia del ferrocarril serían los que no se verían liberalizados.

En todo caso, a corto plazo se atisba ya un escenario muy diferente, en el que el ferrocarril en alta velocidad no gozará de exclusiva en la prestación de los tráficos -liberalización limitada por razones físicas de la infraestructura-, en tanto que los servicios regulares en autobús en principio continuarán siendo el único modo de transporte que habrá de competir bajo un rígido modelo de prestación mediante concesiones otorgadas en exclusiva.

Finalmente, y como vengo proponiendo desde hace más de una década, si nunca ha sido adecuado que Renfe dependa del Ministerio de Fomento, ya que es una empresa que compete con las empresas privadas de transporte de viajeros por carretera, en un escenario en que dentro del modo ferroviario compitan distintas empresas además de la pública española, no se sostiene esta dependencia, ni que dentro de su Consejo de Administración haya representantes de este Departamento. Renfe-operadora debe de pasar, a la mayor urgencia, a depender de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), finalizándose así con esta anomalía, y desde luego, no financiar campañas publicitarias a su favor con cargo a los presupuestos del Estado.

Fernando Cascales

Abogado. Académico. Exdirector general de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, y del INTA. Expresidente del Consejo Superior de Obras Públicas y de INSA. Del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre

Con la llegada del AVE de bajo coste, el régimen concesional de las líneas de autobús continuará deteriorándose todavía más, poniendo en riesgo a medio plazo su continuidad