

Adif abre la red de alta velocidad a los operadores públicos de Italia y Francia

► Trenitalia y la SNCF son, junto a Ilsa, los preseleccionados para competir con Renfe cuando se liberalice el mercado el 14 de diciembre de 2020

GUILLERMO GINÉS
MADRID

La liberalización del AVE, prevista para diciembre de 2020, romperá el monopolio de Renfe... para crear un oligopolio de operadores públicos europeos. Al menos durante la primera fase del proceso. Adif decidió ayer, tras celebrar un consejo extraordinario, que las dos primeras empresas que entrarán en el mercado de la alta velocidad serán por un lado un conglomerado formado por Ilsa -empresa fundada por los propietarios de Air Nostrum- y la italiana Trenitalia y, por otro, Rielsfera, la filial española de la francesa SNCF.

Renfe competirá con ambos grupos desde una posición dominante. Tal y como esperaba el sector, la compañía pública se ha hecho con el lote A, un paquete perfilado por Adif que contiene, aproximadamente, el 65% de la capacidad liberalizada. Ilsa y Trenitalia se quedarán con la mayor parte del segundo paquete, el B, que aglutina el 28% del mercado. Por último, la francesa SNCF copará el 7% restante, recogido en el paquete C. La duración de todas estas concesiones será de diez años.

Con estos lotes en sus manos, las empresas cubrirán el AVE a Barcelona, el de Levante (Valencia y Alicante) y el que une Madrid con Sevilla y Málaga. La diferencia reside en las circulaciones por día que contiene cada lote. Por ejemplo, el paquete A recoge la circulación de 32 trenes al día para la ruta Madrid-Barcelona; el B, dieciséis y el C, solo 5. En conjunto, los tres paque-

tes ofertados por Adif suponen un incremento de la capacidad del 65 % en los tres citados corredores, con 165 circulaciones por sentido y día, frente a los 99 actuales.

La pugna por estas líneas ha sido encarnizada. Además de los operadores ganadores, en el proceso han participado Motion Rail (un grupo formado por Talgo, Globalia y el fondo Trilantic), una dupla compuesta por Globalvia y Moventia y la firma andaluza Eco Rail. ¿Cuál ha sido el criterio de adjudicación? La capacidad ofertada. Adif ha utilizado este factor como referencia con la intención de que la liberalización garantice un uso más intensivo de las vías. Por eso Renfe, que cuenta con músculo financiero y, sobre todo, muchos más trenes que sus competidores, se ha hecho con el paquete más potente.

Tres propuestas

Los planes del operador público para mantener su posición en el mercado pasan por lanzar una línea de bajo coste en el corredor Madrid-Barcelona en la próxima Semana Santa. La venta de los billetes de esta división comenzará en enero y, según fuentes del operador, permitirá abaratar un 40% los precios de los billetes. La SNCF también pondrá un servicio «low cost» en el mercado en diciembre de 2020: Oui-go. Una compañía que ya transporta a 17 millones de pasajeros al año en Francia. De esta cuantía, el 60% pagan menos de 25 euros por viaje, según cálculos de la compañía.

Por su parte, el consorcio hispano-italiano, que contará con

Un proceso repleto de dudas

¿Por qué se produce ahora la liberalización del AVE?

Es un mandato europeo. Una directiva de la UE establece que el 14 de diciembre de 2020 tiene que quedar liberalizado el transporte ferroviario de viajeros en todo el Viejo Continente.

¿Qué pasa con los servicios de Cercanías?

Renfe mantendrá el monopolio en los servicios de Cercanías y regionales convencionales al menos hasta 2026. Esto se debe a que estas líneas, que transportan muchos más viajeros, son consideradas servicios públicos.

¿La liberalización del AVE afecta a toda la red?

Sí. Es cierto que por el momento solo han salido al mercado tres corredores, los más rentables. Pero desde Adif destacan que los operadores que tengan interés en entrar en el resto de líneas podrán hacerlo en el futuro.

¿Qué empresas han mostrado interés en el proceso?

Un total de seis operadores han pujado por estas líneas: Renfe, un conglomerado formado por Ilsa y la italiana Trenitalia, la francesa SNCF, Motion Rail (formado por Talgo, Globalia y el fondo Trilantic), una dupla compuesta por las concesionarias Globalvia y

Moventia y la firma andaluza Eco Rail. En el futuro, sin embargo, pueden sumarse más empresas.

¿Qué supondrá para Adif y Renfe?

La primera recibirá más ingresos por cánones (tasas que cobra a las empresas que utilizan sus vías), lo que permitirá subsanar su situación financiera. Por su parte, Renfe tendrá competencia y verá disminuidos sus ingresos. La compañía tiene previsto salir al exterior para contrarrestar la previsible caída de la facturación.

¿Cómo afectará el proceso a los españoles?

Los consumidores tendrán mucha más oferta en el mercado. Habrá más trenes y más frecuencias, sobre todo para los corredores adjudicados. Adif estudia incluso que circulen trenes por la noche.

¿Serán más baratos los billetes de tren?

En principio, distintas empresas tienen previsto poner en el mercado servicios de bajo coste, lo que permitiría abaratar el precio del billete. Sin embargo, ayer Adif evitó ayer confirmar directamente que los precios de los billetes caerán con la liberalización, señalando que será cada empresa la que decidirá la rebaja del precio del billete.

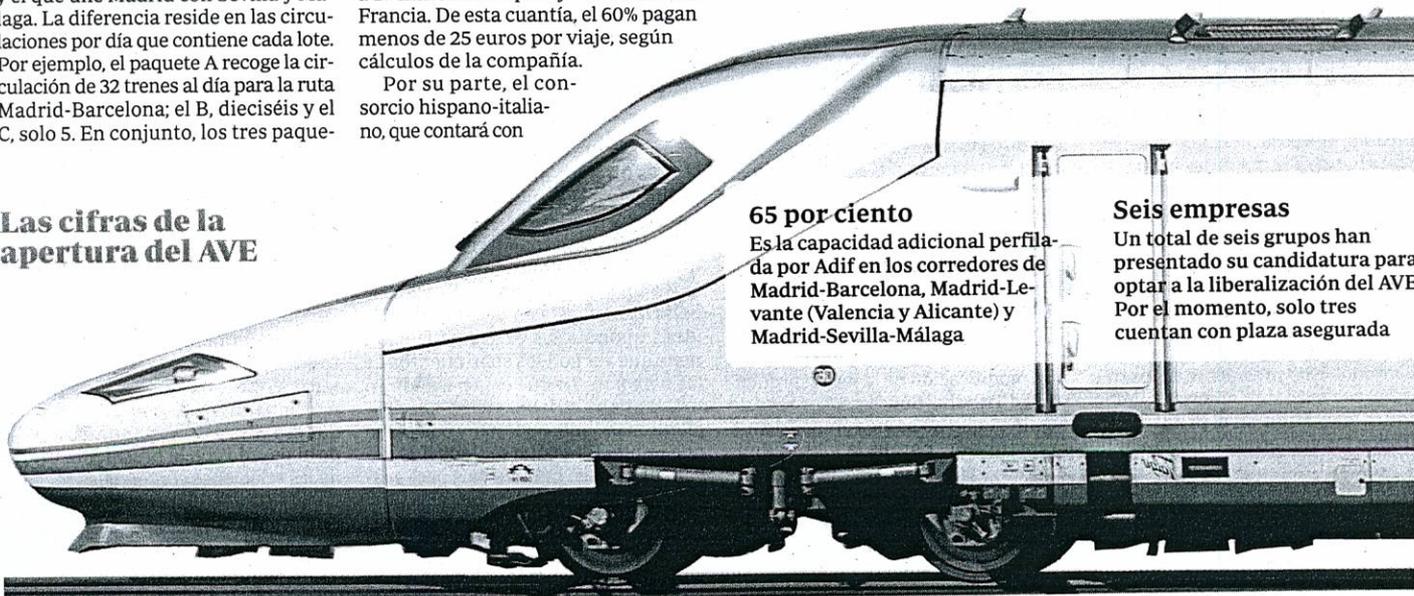
Las cifras de la apertura del AVE

65 por ciento

Es la capacidad adicional perfilada por Adif en los corredores de Madrid-Barcelona, Madrid-Levante (Valencia y Alicante) y Madrid-Sevilla-Málaga

Seis empresas

Un total de seis grupos han presentado su candidatura para optar a la liberalización del AVE. Por el momento, solo tres cuentan con plaza asegurada



los aviones de Air Nostrum, explicó ayer que atenderá las rutas de alta velocidad con 23 unidades del tren Freciarossa 1000. Sin embargo, sus operaciones no empezarán, en principio, hasta enero de 2022. Por tanto, la ansiada apertura del tren, en la que lleva trabajando Adif un año, echará a andar con la pugna entre dos operadores públicos: el español y el francés. Son las únicas empresas que cuentan a día de hoy con los trenes necesarios para prestar el servicio prometido.

«Hito histórico»

La presidenta de Adif, Isabel Pardo de Vera, pasó de puntillas ayer por este hecho en un encuentro mantenido con los medios de comunicación. Tampoco aseguró que la liberalización vaya a suponer un abaratamiento del AVE, aunque afirmó que sería «de sentido común» pensar que así será. En cambio, sí puso en valor las adjudicaciones, que en su opinión representan «un paso más» de la liberalización del AVE, un «hito histórico que conllevará un incremento de la actividad económica y será relevante para la creación de empleo».

Para la compañía, que administra las vías ferroviarias, el proceso conllevará un incremento de los ingresos por cánones (tasas que cobra a los operadores ferroviarios que utilizan sus infraestructuras) de unos 2.000 millones en diez años. Cerca de 200 millones anuales que se sumarían a los 600 que obtienen actualmente por estas tarifas y que permitirán aliviar parcialmente la maltrecha situación financiera de la empresa pública. Pardo de Vera insistió, sin embargo, en que esta previsión aún era un «cálculo inicial».

No es el único interrogante que persigue al proceso. Las empresas que han quedado fuera podrían impugnar esta

preadjudicación. Y está por ver en qué términos se firman los acuerdos marco entre las firmas seleccionadas y Adif, un trámite indispensable para repartir el mercado y que tendrá que contar con el visto bueno de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC).

Además, todavía hay capacidad que no ha sido adjudicada. Incluso entre los lotes entregados a Renfe, Ilsa-Trenitalia y la SNCF. Tal y como explicó ayer la cúpula de Adif, el operador público ha pujado por el 86% del paquete A, Ilsa-Trenitalia por el 70% del paquete B y solo la empresa francesa se ha hecho con la totalidad del paquete

C. Este excedente se ofrecerá a partir del 15 de marzo a las empresas que han quedado finalmente fuera de la liberalización, aunque Pardo de Vera ya avisó ayer de que quizás no despierte mucho interés en el mercado, porque contiene a frecuencias poco atractivas para el consumidor.

Como fuere, estos lotes representan en conjunto el 70% de la capacidad ofertada por Adif. El 30% restante también saldrá al mercado en el futuro, mediante acuerdos marcos que se renovarán de forma anual. Y todavía queda pendiente conocer el futuro de las líneas de AVE que no han sido incluidas en estos tres paquetes. Desde Adif dejaban caer ayer que los operadores privados también están mostrando interés en estos corredores.

Así, las empresas que han quedado fuera de la adjudicación final tienen varias vías para reengancharse. Todas las miradas se dirigen ahora al conglomerado formado por Talgo, Trilantic y Globalia, que según fuentes del sector «se ha quedado fuera de la adjudicación por poco» y no oculta que mantiene interés en el mercado.

**Un competidor
Solo la francesa
SNCF competirá
con Renfe desde
diciembre de 2020.
Ilsa esperará hasta
2022**

**Excedente
Adif todavía tiene
pendiente
adjudicar un 30%
de la red de AVE, lo
que abre la puerta
a más operadores**

2.000 millones

Adif prevé recibir 2.000 millones adicionales en concepto de tasas durante la próxima década gracias a la entrada de otros operadores en el mercado

382 días

Es el tiempo que resta para que se produzca la liberalización de la alta velocidad en España, prevista para el próximo 14 de diciembre del año que viene



Turistas en pleno centro de Barcelona

EFE

«Cataluña ha pasado del turismo de lujo al de los mochileros»

► Meliá asegura que la inestabilidad política ahuyenta a los turistas que gastan más

J. AGUILAR / G. GINÉS
MADRID

La inestabilidad política en Cataluña está cambiando al tipo de turista en la región. Según afirma el consejero delegado de Meliá Hotels, Gabriel Escarrer, los disturbios están ahuyentando a los turistas de mayor poder adquisitivo. «Barcelona ha pasado de ser un destino de turismo de compras y congresos a ser un destino de turistas mochileros, que no aporta mucho a la economía del lugar», aseguró ayer en un acto organizado por Servimeida, donde también participó el presidente de Iberia, Luis Gallego.

Estos turistas que están optando por otros destinos son los procedentes de Asia, EE.UU. e Iberoamérica, cuyo gasto es superior al de otros turistas de procedencia más tradicional, como son los británicos, alemanes y franceses. «El turista con España se queda asombrado con su cultura y gastronomía. No todo es sol y playa. Por eso, estar en Asia e Latinoamérica es determinante para diversificar y no depender del turismo de toda la vida», aseveró.

La consulta ilegal de 2017 ya provocó que el gasto turístico se sintiera en los meses de noviembre y diciembre en Cataluña. En concreto, cayó más de un 5% y casi un 7%, respectivamente. «Aquello fue como un tsunami», recordó el consejero delegado de la cadena hotelera. Una situación que podría repetirse este año. «El

impacto ahora es leve pero de perder va a ser malo», afirmó Escarrer, que reconoce que el sector ha sufrido una desaceleración en las últimas semanas a raíz de los disturbios provocados tras la sentencia del «procés».

Y es que la inestabilidad política es uno de los riesgos que más teme el turismo. Escarrer comparó el impacto que tuvo el atentado en Las Ramblas en agosto de 2017 con la consulta ilegal. «El atentado de Las Ramblas no afectó mucho porque la sociedad, desgraciadamente, esta acostumbrada a vivir con el terrorismo».

Por su parte, el presidente de Iberia explicó que a la aerolínea no le ha afectado mucho los últimos acontecimientos en Cataluña. «Sin embargo, otras compañías del grupo IAG, como Vueling y Level, sí han tenido problemas».

Apuesta por Barajas

A su vez, Gallego explicó que la compra de Air Europa por parte de Iberia «es buena para España» y permitirá a la aerolínea fortalecer el «hub» de Barajas en un momento «decaído» para el sector de la aviación. Además, el directivo destacó que Air Europa «se estaba casando» con Air France y que, de haber llegado a un acuerdo, el gran beneficiado habría sido el aeropuerto de París.

Respecto a la liberalización de la alta velocidad, Gallego explicó que en algunas rutas nacionales el tren cuenta con una cuota de mercado del 95%. «Siempre hemos apostado porque la alta velocidad conecte con el 'hub' de Madrid, de forma que conseguiremos alimentarlo de pasajeros de largo radio y disminuir vuelos de corto y medio radio que sí tienen alternativa», indicó.