

EMPRESAS

Globalvia se suma a la carrera por romper el monopolio de Renfe

LIBERALIZACIÓN FERROVIARIA/ El grupo de concesiones se suma a Ferrovial, Alsa CAF y Acciona, que quieren aprovechar las oportunidades de la ruptura del monopolio público a partir de 2019.

C. Morán. Madrid

Globalvia, uno de los mayores grupos de gestión de autopistas, metros y tranvías de España, es la última empresa que ha obtenido licencia para competir con Renfe en viaje en España, un mercado que mueve más de 3.000 millones de euros al año. La compañía, controlada por tres fondos de pensiones (OPTrust, USS y PGGM) se suma así a la cada vez más amplia lista de interesados que quiere aprovechar la ruptura del monopolio ferroviario a partir de 2019 y entrar de lleno en el negocio con más proyección: la alta velocidad y las cercanías de Madrid y de Barcelona.

Entre los rivales del sector privado, Globalvia se sitúa entre los operadores con mayor experiencia en transporte ferroviario, ya que gestiona concesiones de metros y tranvías en Madrid, Barcelona, Málaga y Sevilla. "Se trata de un requisito que teníamos que cumplir de cara a las oportunidades que abre la ruptura del monopolio de Renfe", aseguran desde la concesionaria.

Globalvia ya intentó en el pasado entrar en la alta velocidad ferroviaria, empezando por EEUU. En 2011, la compañía dirigida por Javier Pérez Fortea formó parte de un consorcio junto a su ex socio FCC para pujar por el tren de alta velocidad entre Tampa y Orlando (Florida), un proyecto que naufragó por falta de apoyo político. La empresa también ha expresado interés por operar en California, después de que las autoridades estatales se hayan planteado ceder al sector privado la explotación de su tren de alta velocidad que, actualmente, se encuentra en fase de construcción.

Globalvia se suma al grupo variopinto de empresas que han obtenido licencia ferroviaria por parte de Adif. Conviven compañías de distinto perfil; desde operadores puros como Alsa o Globalia, hasta grupos constructores como

La concesionaria también se ha interesado por participar en la alta velocidad de EEUU

OTROS PLANES

Además de su fortaleza en metros y tranvías, Globalvia destaca por la gestión de autopistas de peaje. La concesionaria analiza desde el verano la compra de su rival Itinere, una operación valorada en unos 1.000 millones de euros.

ACS, Acciona y Ferrovial pasando por fabricantes de trenes como CAF. Entre los potenciales rivales de Renfe con licencia para operar en España también figura Arriva, la filial del gigante alemán Deutsche Bahn y la francesa SNCF. Líneas aéreas como la española Air Nostrum también han manifestado su intención de competir con Renfe.

Cuarto paquete de la UE

La liberalización ferroviaria en la Unión Europea cogió velocidad este año, tras el acuerdo de los socios comunitarios para lanzar el cuarto paquete ferroviario. Entre las principales novedades destaca la apertura del transporte de viajeros de largo recorrido a partir de 2019 y el impulso de la gestión privada en los servicios de cercanías a través de concursos públicos.

En la pasada legislatura, el Ministerio de Fomento no consiguió poner en marcha su plan de liberalización parcial con la apertura del corredor Mediterráneo a un segundo operador. El concurso estaba listo para ser lanzado en 2015, pero el proyecto no sumó los suficientes apoyos dentro del Gobierno.

"Con las nuevas fechas marcadas por la UE, el concurso planteado por la ex ministra Ana Pastor, que daba una exclusividad de siete años al nuevo operador, ya no tiene sentido", dicen los expertos consultados. "Lo conveniente sería que el Gobierno se adelantase a las fechas propuestas por la UE para que Renfe y sus nuevos rivales aprendan a competir en un mercado abierto", añaden.



Los tráficos de alta velocidad, como el corredor Madrid-Barcelona, se liberalizarán en la UE en 2019

En Europa existen varios países que ya han abierto sus corredores ferroviarios al sector privado. Italia ha sido el último mercado en apostar por la competencia. El grupo NTV compite desde 2012 con Trenitalia en los principales corredores de alta velocidad. "La competencia se ha traducido en estos cuatro últimos

El mercado de pasajeros y mercancías mueve unos 3.000 millones de euros al año

en una bajada de tarifas del 30%", aseguran fuentes cercanas al operador privado transalpino. Otros países como Noruega, Austria, Reino Unido y Alemania, entre otros, han promovido la competencia total o parcial en sus respectivos mercados.

La Llave / Página 2

Constructoras, fabricantes de trenes y firmas de autobús, entre los interesados

La liberalización ferroviaria anunciada por el Gobierno en la anterior legislatura despertó el apetito inversor de varias empresas, que veían en la ruptura del monopolio de Renfe una oportunidad para diversificar actividad. Grupos inversores como Hemisferio (familia Lara), Ferrovial y Acciona trasladaron al Ministerio de Fomento su intención de competir. Inicialmente, todo el mundo puso el foco el AVE entre Madrid y Barcelona, el corredor de España más rentable. Pero Ana Pastor pronto limitó la apertura al corredor Mediterráneo, lo que enfrió las expectativas de varios interesados, entre ellos Hemisferio, que decidió liquidar su proyecto a través de la filial Veloi Rail. Otras compañías han mantenido el interés. Globalia, controlada por la familia Hidalgo, creó su filial ferroviaria Iberrail. Alsa, fundada por la familia Cosmen, también tiene licencia. Destaca la presencia de fabricantes de trenes como CAF, que además de proveedor también tiene un componente de operador.

Alstom espera que el bloqueo político no pare el macropedido de trenes AVE

C.M. Madrid

El fabricante de trenes Alstom, con una importante base industrial en España, confía en que el vacío de poder político no altere los planes de Renfe, inmersa en el proceso de selección del proveedor que se encargará de suministrar y mantener durante 40 años hasta 30 trenes de alta velocidad, con un presupuesto de 2.640 millones de euros. "No debería afectar porque el grupo público necesita esos trenes para modernizar su flota y atender los nuevos corredores que entrarán en servicio en los próximos años", dijo ayer Antonio Moreno, presidente de Alstom

en España. En la actualidad, Renfe se encuentra analizando las ofertas técnicas y económicas presentadas por Alstom, CAF, Bombardier, Siemens y Talgo. Según los plazos previstos, podría conocerse la identidad de la mejor oferta a finales de este mes o en octubre. Pero la adjudicación definitiva debe ser aprobada por el consejo de administración de la compañía pública y es probable que la decisión

El fabricante francés suma 700 millones en pedidos en España, un 50% más que en 2015

se aplase hasta que el Gobierno designe al nuevo órgano de gestión. Si finalmente se celebran unas terceras elecciones en diciembre, la adjudicación o la anulación del pedido podría postergarse hasta el año que viene.

El pedido de Renfe es clave para dinamizar la industria ferroviaria en España, que lleva sin recibir un gran pedido desde 2008. Pese al parón licitador, Alstom ha conseguido incrementar su actividad en España gracias a las exportaciones, que representan el 75% de los pedidos. "El año pasado contratamos pedidos por valor de 700 millones de euros, lo

que representa un incremento del 50% respecto al año anterior", indicó Moreno, que mantiene su objetivo de elevar la plantilla en más de un centenar de personas en su fábrica de Barcelona. "Podrían ser más si finalmente ganamos el macropedido de Renfe".

La estrategia en España forma parte del plan industrial que la multinacional francesa ha lanzado hasta 2020, con el que pretende elevar la facturación de los 7.000 millones de euros actuales, hasta 10.000 millones de euros. En la actualidad, Alstom factura en España unos 400 millones de euros.