

La CNMC rebaja los cánones que las operadoras pagan a Adif

JAVIER F. MAGARIÑO
Madrid

El regulador de la competencia en el transporte ferroviario, la CNMC, ha enmendado la propuesta de los cánones que pagan las operadoras y que le envió el administrador de la infraestructura Adif. La aplicación de una nueva metodología de cálculo de los precios ha resultado, tal y como estaba previsto, en una rebaja del 40% en los costes directos o elegibles, con lo que se busca la viabilidad de los modelos de negocio de Renfe, Iryo y Ouigo. Las tres están enfrascadas en una batalla comercial por el viajero que se prolonga desde la liberalización de 2020 y la entrada de competencia en las vías en mayo de 2021.

La CNMC ha concluido, por ejemplo, que los servicios en el corredor de alta velocidad Madrid-Levante no soportan incrementos de cánones, por lo que Adif deberá mantenerlos. También ha exigido un recorte del 27% en los recargos de los servicios transversales, que superan los 700 kilómetros de recorrido sin parada en Madrid. El reglamento de cánones que sale del proceso de supervisión busca hacer más sostenible para las operadoras un servicio que rivaliza con el avión y la carretera. Los cánones tienen un peso del 40% al 45% en los costes de explotación de las operadoras.

El informe de la CNMC sobre el proyecto de cánones de Adif y Adif Alta Velocidad, que también alcanza a las firmas de transporte de mercancías, incluye nuevos criterios para estimar la tarifa o costes directos de la infraestructura (imputables a la explotación del servicio ferroviario y varían en función del volumen de tráfico), y los test de mercado para supervisar los recargos (otros costes de Adif que solo son trasladables si los puede digerir el mercado, como el financiero o el de la reposición de las infraestructuras). El regulador obligó a una modificación de la metodología de cálculo, que se activa con el nuevo reglamento, tras auditar los costes de Adif y apreciar un exceso en el traslado de los mismos a las operadoras. La reducción del 40% en la tarifa favorece a los servicios de ancho variable, que tienen la mayor parte de su recorrido en la red de ancho convencional y un mayor tiempo de viaje.



Planta de Volkswagen en Wolfsburg, en Baja Sajonia. MORITZ FRANKENBERG (GETTY)

Condenados cuatro exdirectivos de Volkswagen por el escándalo del diésel

Un tribunal alemán los declara culpables de fraude 10 años después de la polémica por la manipulación de los motores de la marca

ALMUDENA DE CABO
Berlín

Cuatro antiguos directivos de la automotriz alemana Volkswagen fueron declarados ayer culpables de fraude por el conocido caso de manipulación de las emisiones de los motores diésel por el Tribunal Regional de Brunswick en una sentencia que pone fin a un largo y complejo proceso que se ha prolongado durante casi cuatro años. Dos de ellos han sido condenados a penas de varios años de prisión y otros dos, a penas de libertad condicional.

La Fiscalía alemana había solicitado entre dos y cuatro años de prisión para los acusados y solo consideraba apropiada la libertad condicional en un caso. Mientras, la defensa había solicitado tres absoluciones y una amonestación. La pena más severa ha sido impuesta al antiguo director de desarrollo de motores diésel, Jens Hadler, condenado a cuatro años y medio de prisión. A Hanno Jelden, exdirector de tecnología de propulsión, le han correspondido dos años y siete meses de cárcel. El más alto rango de los cuatro acusados, el que fuera el director

de desarrollo Heinz-Jakob Neusser, tendrá que cumplir una pena de un año y tres meses de libertad condicional, y Thorsten D., antiguo director del departamento de procedimientos de trabajo y tratamiento de gases de escape, un año y 10 meses de libertad condicional.

En un principio, junto a estos cuatro acusados y condenados ayer, debía responder también el que fuera presidente de la junta directiva del Grupo VW, Martin Winterkorn. Sin embargo, enfermó antes de que comenzara el juicio en 2021 y la justicia alemana decidió separar su proceso, que está suspendido por su incapacidad permanente para comparecer —tiene 78 años—.

El tribunal consideró probado que los acusados estaban al corriente de las manipulaciones de los motores diésel, que se prolongaron durante años y afectaron a millones de vehículos, en el que es considerado uno de los mayores escándalos de la historia económica de Alemania. Se los acusaba

La maquinaria cumplía en el banco de pruebas, pero no en la carretera

La investigación ha sido compleja: muchos testigos estaban implicados

de haber participado en el desarrollo de un dispositivo ilegal de desconexión o de no haber intervenido para impedirlo. Este dispositivo garantizaba que los motores cumplieran los límites de óxido de nitrógeno en el banco de pruebas, pero se desconectaba en la carretera por lo que los motores emitían en realidad muchos más gases tóxicos de los permitidos.

El presidente del tribunal, Christian Schütz, habló de la "investigación extraordinariamente compleja y exhaustiva" que se ha tenido que llevar a cabo debido a que muchos de los testigos interrogados estaban ellos mismos implicados en las manipulaciones en cuestión y que algunos se enfrentan a acusaciones penales. "Esto ha dado lugar a que muchas declaraciones fueran incompletas o no se ajustaran a la verdad", dijo.

No obstante, Schütz indicó que tras 175 días de juicio, se logró obtener "una imagen clara" de la participación de los acusados en el escándalo en el que "los vehículos afectados tenían dos modos de funcionamiento, uno para la medición de emisiones en el banco de pruebas y otro para el uso real en carretera".

El escándalo del diésel se dio a conocer hace casi 10 años, cuando la Agencia de Protección Ambiental de EE UU (EPA) informó en 2015 sobre manipulaciones en las pruebas de emisiones de los coches diésel. Además de VW, las filiales Audi, Škoda y Porsche también se vieron afectadas por este escándalo.

Volvo recortará 3.000 empleos para ser "más ágil y eficiente"

MANU GRANDA
Madrid

El automóvil continúa sumando anuncios de recortes de empleo. La automovilística Volvo Cars —no confundir con AB Volvo, fabricante de camiones— anunció ayer un recorte de empleo de 3.000 personas en todo el mundo, con especial impacto en Suecia, con 1.200 despidos en puestos de oficinas. El recorte supone el 15% de su plantilla mundial de oficinas y se engloba dentro de un plan de reducción de gastos de 18.000 millones de coronas suecas, unos 1.663 millones de euros al cambio actual, que la compañía anunció a finales de abril. "El plan incluye la creación de una organización más eficiente y ágil, con una base de costes estructuralmente más baja", explicó Volvo en un comunicado, en el que señaló que este paso era necesario para cumplir con su estrategia a largo plazo.

La automovilística ha asegurado que mantiene su compromiso de convertirse en un fabricante que solo venda coches eléctricos. De hecho, fue de las pocas marcas que cumplía con el objetivo de emisiones que la Comisión Europea había estipulado para el sector este año con su normativa CAFE, una meta que quedó diluida por la moratoria que Bruselas aprobó en marzo. La marca controlada por la china Geely ha indicado que el número exacto de despidos "se determinará próximamente", una vez que Volvo haya finalizado la revisión de toda la compañía y determinado su nueva estructura.

Estos cambios culminarán en otoño. En cuanto a los 1.200 despidos en oficinas de Suecia, de donde es originaria la automovilística, la empresa se ha puesto en contacto con los sindicatos y comenzado negociaciones con ellos. Además, habrá otros 1.000 consultores despedidos, la mayoría también en el país nórdico.

"Las medidas anunciadas hoy han sido decisiones difíciles, pero son pasos importantes para construir una Volvo más fuerte y resiliente", ha asegurado Håkan Samuelsson, presidente y director ejecutivo de Volvo Cars. "La industria automotriz se encuentra en un período difícil. Para afrontarlo, debemos mejorar nuestra generación de flujo de caja y reducir estructuralmente nuestros costes".