



Adif ultima un modelo de gestión de sus terminales a imagen y semejanza de los puertos

El gestor de infraestructuras ferroviarias (Adif) está acabando de definir una evolución del sistema de gestión de terminales intermodales iniciado en 2012. Este nuevo paso busca de forma inequívoca la complicidad y la inspiración del sistema portuario español, como ha reconocido el director de Servicios Logísticos de Adif, Luis Moreno. Esta alianza con los puertos se concreta en una doble vertiente. Por un lado, apuesta por fijar un modelo de gestión de terminales intermodales próximo al 'landlord' y, por otro, Adif busca implicar a las autoridades portuarias en el desarrollo de los siete nodos intermodales estratégicos (Vicálvaro, Barcelona, Valencia, Zaragoza, Júndiz, Sevilla, Valladolid), instalaciones que «deben estar también pensadas en clave de autopistas ferroviarias».

Respecto al modelo inspirado en el 'landlord' portuario, Luis Moreno ha

manifestado que se trata de «un caso de éxito» y «nuestra evolución debe tender hacia él». Desde 2012, existen tres formas de gestión de las terminales de mercancías de Adif: la gestión directa por parte de la empresa pública de infraestructuras ferroviarias, a riesgo y ventura por parte de terceros o la autoprestación. En la actualidad, de las 25 instalaciones intermodales de la red, solo cinco (San Roque, Sevilla - La Negrilla, Irún, Torrelavega y Bilbao Mercancías) se mantienen gestionadas directamente por Adif y, por tanto, su dimensión ya es residual. Según ha reconocido Luis Moreno, esta modalidad desaparecerá en pocos años.

Por tanto, se mantendrá la gestión a riesgo y ventura y la autoprestación. Esta última se utiliza especialmente en terminales con escaso volumen y frecuencia de tráfico. Sin embargo, las demandas e interés del mercado han obligado a Adif a plantearse la modificación de las de riesgos y ventura y encaminarlas hacia el modelo 'landlord', especialmente en los nodos estratégicos.

¿Qué se persigue con la implantación de este nuevo sistema de gestión? En primer lugar, ofrecer al mercado una alternativa a «un modelo agotado», que ha tenido éxito, pero que necesita «una evolución permanente», como ha explicado el director de Servicios Logísticos del gestor de infraestructuras. En julio de este año, Adif adjudicó a KPMG y Teirlog los trabajos de asistencia técnica para establecer este nuevo modelo de gestión. Está previsto que los informes de la asistencia técnica finalicen el próximo mes de marzo y se trabaja también en un benchmarking para diseccionar los sistemas de gestión utilizados en seis países europeos, entre ellos, Francia y Alemania.

La necesidad de variar el sistema de gestión nace, básicamente, del interés expresado por los adjudicatarios actuales de las instalaciones por una mayor duración de los contratos. «Todas las licitaciones han salido con adjudicatario y todos ellos han agotado la duración del contrato y lo han prorrogado hasta el plazo máximo», ha recordado Luis Moreno. Ante esta evidencia de que «los plazos que teníamos eran cortos», se han ampliado en las licitaciones más recientes

(Vigo Guixar, León y Córdoba). Con esta política, se persigue responder a las demandas de mercado, pero también favorecer que, a cambio, se produzcan mayores inversiones por parte de los adjudicatarios en las terminales, al ofrecer un mayor plazo para la amortización de las mismas, que podrían llegar en algunos casos hasta los 20 años.

IMPLICAR A LOS PUERTOS EN LOS NODOS ESTRATÉGICOS

Además de apostar por un modelo 'landlord', Adif está trabajando para implicar al sistema portuario en los nodos intermodales estratégicos para su desarrollo. De esta forma, se busca un mayor alineamiento en las actuaciones públicas encaminadas a favorecer el transporte de mercancías por ferrocarril y evitar solapamientos de inversión. En este sentido, una parte de las inversiones de la infraestructura correrían a cargo del sector público (Adif y puertos) y la otra parte corresponderían al explotador de la instalación, como sucede en el ámbito portuario. «Si somos capaces de desarrollar estas terminales estratégicas y un modelo de gestión adecuado, va a permitir un salto cualitativo» en el movimiento de mercancías por ferrocarril en España, ha manifestado el director de Servicios Logísticos de Adif.

En cuanto a los trabajos en estos nodos estratégicos, Luis Moreno ha avanzado que las obras en Vicálvaro (Madrid), que «no son sencillas, porque se debe mantener la operativa», ya han comenzado y arranca así la primera fase de su desarrollo. Fruto de este nuevo modelo de gestión, el director de Servicios Logísticos ha señalado que el futuro explotador de la terminal deberá invertir también en ella y que se está orientando ya hacia una fórmula de 'landlord' de la mano de los puertos.

Por otro lado, el directivo de Adif ha repasado la situación de Fuente de San Luis (Valencia), Júndiz (Vitoria) y Barcelona. En el primer caso, ha recordado la firma del convenio entre las instituciones públicas implicadas en abril y la creación de la comisión de seguimiento. Asimismo, ha adelantado que está previsto licitar en breve la redacción del proyecto constructivo de las instalaciones valencianas. En el caso de Júndiz, resta pendiente de firma el convenio con el resto de

administraciones implicadas y, en Barcelona, se está trabajando en un proceso de coordinación con el resto de actores para fijar el nodo logístico.