

“Me preocupa que otras administraciones públicas construyan terminales y exista sobreoferta”



La meta de aumentar la cuota ferroviaria al 10% en apenas dos años en el transporte de mercancías es un objetivo ambicioso y complejo que depende de la implicación de numerosos actores públicos y privados. Desde el gestor de infraestructuras ferroviarias Adif, su director de Servicios Logísticos, Luis Vicente Moreno, asegura haber captado el mensaje y lo reafirma con los trabajos en infraestructuras actualmente activos. «No solamente escuchamos las necesidades, sino que las queremos poner en marcha con estos proyectos», afirma Luis Vicente Moreno. En su opinión, ya existe un cambio sustancial en la mentalidad del transporte de carga, en tanto que «en todos los foros se habla de mercancías, cosa que hace unos años no ocurría». A nivel interno, el directivo afirma que «todas las áreas» de Adif «se han volcado» en asumir y comunicar la nueva realidad y que eso ha logrado «que tantos proyectos estén saliendo adelante».

¿Cuándo podrán estar listas las sociedades entre Adif y el puerto de Barcelona? ¿Y el puerto de Valencia?

No está en manos de nadie la creación de dichas sociedades. Tanto en el caso de Barcelona como en el de Valencia, legalmente la autorización es del Consejo de Ministros. Por lo tanto, mientras no tengamos esa autorización, nosotros no podemos crear estas sociedades. Ahora mismo estamos en esa fase de tramitación donde se tienen que obtener los informes preceptivos del ministerio de Transportes y del ministerio de Hacienda, y con eso se va al Consejo de Ministros, que es quien autoriza la creación. Espero que estemos ya dando los últimos pasos.

¿Con el resto de terminales estratégicas se va a seguir el mismo modelo que con los puertos de Valencia y Barcelona?

Hace tiempo que hemos entendido que la alianza estratégica entre Adif, Puertos del Estado y autoridades portuarias para el desarrollo de estas terminales es vital. Estamos todos situados hacia una misma dirección, que es incrementar el transporte de modo ferroviario. En ese sentido, creemos que el vehículo que estamos utilizando para el nodo logístico de Barcelona es bueno. Y esa misma manifestación la hemos hecho con Madrid entrando Adif a participar en la sociedad del Puerto Seco de Madrid, donde están ahora mismo Puertos del Estado y cuatro autoridades portuarias, por lo cual el modelo es muy similar. También se está hablando con los puertos de Andalucía. El caso de Valladolid es distinto. ¿Existen intereses de puertos? Sí, pero a mi juicio es diferente. Ocurre como en Zaragoza, lo pueden considerar como un nodo estratégico para los puertos y, de hecho, se ha visto cómo determinados puertos y navieras se están ubicando y localizando en nodos que son estratégicos de interior. Eso puede ocurrir tanto en Vitoria como en Valladolid y en Zaragoza. Con lo cual, el modelo es muy, muy oportuno.

Más allá de los nodos estratégicos, ¿qué estrategias están siguiendo con el resto de terminales?

Aparte de eso, tenemos una segunda parte del trabajo, que es impulsar esas terminales principales, aunque estamos ya trabajando con algunas. Lo que tenemos previsto para este año es tener ya cerrado un plan de actuación para la totalidad de ellas, que aproximadamente son 18 terminales principales. Con ese

plan, iremos perfilando durante los próximos años hasta el 2030 qué actuaciones son las que vamos a proponer en cada una de ellas.

¿Se puede correr el riesgo de que se produzca una red de terminales ferroviarias sobredimensionada entre proyectos públicos y privados que dificulte la concentración de volúmenes?

A nosotros nos preocupa y, como entidad empresarial donde las inversiones son públicas dependientes del ministerio, nos tiene que preocupar. No tanto que el sector privado pueda tomar esa posición de construir, sino que otras administraciones públicas puedan tener esa misma aproximación de desarrollar terminales en un entorno determinado y que exista más sobredimensionamiento o una sobreoferta. Cuando se diseñó hace unos años esta red, su primer objetivo era que la oferta que pudiese dar fuese de concentración de actividad, porque era la mejor fórmula: mucha actividad y reducción de costes a la unidad de transporte. Si al final tengo una terminal que puede trabajar con 150.000 utis, pues creemos que, por rendimiento debe de ser más barata que si tuviese seis terminales y cada una trabajase con 20.000 utis. Pero en eso poco podemos hacer. El sector privado es libre de hacerlo, pero también podría ser que, si al final se ve que la potencialidad que tiene el sector privado es esa, a lo mejor el sector público también puede dar un paso atrás y no exigirle como hasta ahora se le ha exigido. Nos puede preocupar, aunque yo creo que tampoco es tan problemático. Otra cosa sería que proliferarán más y más.

Hay gran cantidad de proyectos iniciados y el compromiso de terminarlos en plazo por el acuerdo alcanzado con Bruselas. ¿Se llegarán a cumplir los plazos de entrega de las terminales que se han establecido? Aún hay una serie de ellos que han sufrido retrasos o aplazamientos en los concursos...

Son dos cosas diferentes. En algunos proyectos se podrá tener deslizamiento de plazos porque las obras son al final muy complicadas. Por ejemplo, en Vicálvaro, la obra está siendo complejísima porque estamos levantando prácticamente la terminal, pero no parando los tráfico. Eso nos puede llevar a determinados deslizamientos. Lo que no va a poner en riesgo son los compromisos que hemos adquirido con los fondos de resiliencia. ¿Por qué? Porque el hito final que tenemos que cumplir es que las terminales estén certificadas en junio del 2026. Estamos trabajando con 12 meses de diferencia entre el hito del compromiso con la Comisión Europea y la puesta en servicio de las terminales. A mí me preocupa

cumplir el hito de los fondos, porque si no lo cumplimos, perdemos la financiación. Pero también me preocupa no poner las instalaciones a disposición de las empresas en plazo, porque nuestro primer objetivo es que esas terminales funcionen. Son el primer vehículo que nos puede posibilitar el incremento del tráfico ferroviario. Por eso, nuestros propios plazos son más exigentes que los que tenemos con la Comisión Europea.

¿Adif ha acometido algún tipo de refuerzo o de reforma en el plano humano o técnico para poder cumplir estos plazos?

Sí, hemos tenido que reforzar los equipos, que están trabajando a tope y la verdad es que es de agradecer el esfuerzo que se está haciendo. Hemos tenido que reforzar con asistencias técnicas y lo cierto es que el trabajo se nos ha multiplicado. Ahora mismo, sólo con los fondos, estamos manejando cerca de 400 millones de euros en inversión que tenemos que cumplir con esos plazos tan acortados. La dirección de Construcción nos está ayudando con las obras de las terminales, la de Mantenimiento de Infraestructura nos está ayudando también... Lo que hay es una colaboración total dentro de las áreas de Adif para que esto salga adelante.

¿Desde Adif se percibe riesgo de que se produzca una burbuja de autopistas ferroviarias?

Lo que hay ahora mismo es muchas expectativas, porque yo entiendo que todos los operadores están viendo que es una solución a unos problemas reales que tienen, y eso nos lo están manifestando todas las empresas. Es decir, para ellos es importantísimo subirse al tren o poner en servicio una autopista ferroviaria porque todos sus clientes les están pidiendo huella de carbono, y porque tienen problemas de falta de conductores, y esos problemas se podrán solucionar o paliar en cierta forma. Y también están viendo que económicamente les puede resultar interesante de una forma materialista. Yo no hablaría de una burbuja, sino una oportunidad de solución logística y de transporte. Por eso, cuanto antes seamos capaces todos, desde Adif hasta operadores y empresas ferroviarias, de disponer de los recursos (los vagones, los medios, las terminales y la infraestructura) y de que esto se ponga en marcha, antes se empezará a ver que esto no es ninguna burbuja, que es una realidad. Hay una situación que me resulta muy curiosa: si ya vemos a una empresa de carretera comprando vagones, es que algo ha cambiado. Eso es que realmente tienen muy claro cuál es su

futuro.

¿Cómo evalúa Adif la valoración y las demandas sobre la calidad y los servicios percibidos por las empresas ferroviarias expresadas en el último informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC)?

La valoración del uso de la infraestructura ferroviaria en los diferentes apartados contemplados en el informe ha mejorado en todo respecto al año pasado. Incluso en el tema de terminales que llaman en la CNMC de titularidad de Adif, han mejorado por encima de las portuarias, pero sigue estando por debajo de las que califican como privadas. Antes existía una evaluación mucho más negativa y ahora la gente habla bien de Adif y existe preocupación por el transporte. Cada seis meses, nos estamos sentando con operadores, empresas ferroviarias, cargadores y asociaciones y una de las cosas que tratamos en esas reuniones son incluso las valoraciones que salen del estudio de la CNMC. Todo lo que estamos haciendo lo hacemos porque hemos entendido que la mejor forma es escuchar para saber cuáles son las necesidades que tienen las empresas. ¿Quiere decir que lo que escuchemos hoy vale para los próximos 10 años? No. Y por eso intentamos mantener un diálogo abierto, continuo con todos ellos. Cuando escuchas a una empresa ferroviaria, sus necesidades son diferentes a las del operador logístico y son diferentes a las del cargador. Y poner en común todo eso es difícil.

En ese mismo informe, los usuarios de transporte ferroviario se quejan de la congestión en ciertas terminales y la falta de mantenimiento...

A nuestros compañeros de la dirección de Mantenimiento de Infraestructura les estamos pidiendo que el mantenimiento de la infraestructura de las terminales tenga un tratamiento diferenciado. No es lo mismo tener una dedicación especializada que una general. Ya se está trabajando en sacar un pliego específico de mantenimiento para las infraestructuras de las terminales. Es cierto que el mantenimiento que han tenido las terminales en los últimos años ha sido... no le voy a decir por debajo de nada, pero ha sido limitado. Y por eso, como lo hemos monitorizado, hemos entendido que es mejor tenerlo especializado porque creemos que, de esa forma, al no estar dentro del global, habrá una mejor atención.

¿Y respecto a la congestión?

No puedo tener ahora mismo conceptualizado lo de congestión. Si, por ejemplo, en Zaragoza tengo unas instalaciones con capacidad para 150.000 utis y se están haciendo 30.000, ¿está congestionada? Yo en papel te diría que no. O a lo mejor sí porque alguien entiende que cuando llegó a la terminal, se encontró con cuatro camiones delante. Yo creo que ese criterio no se puede medir así. Una de las situaciones que queremos plantear al sector es que podamos definir indicadores que midan el funcionamiento y la operatividad de una terminal. Pero esto no es algo que sea nuevo. Lo que ocurre es que cada uno entiende una cosa distinta bajo la situación puntual en la que se ha encontrado. A mí me gustaría que estuviese mucho más estandarizado, que sea medible y que esa medición se pueda compartir con todos. Y la única forma de hacerlo es que las empresas operadoras y ferroviarias entiendan lo mismo que el explotador de la terminal y lo mismo que el administrador. Si los tres o todos somos capaces de ponernos de acuerdo en esos indicadores y cómo se mide, seguro que cuando alguien diga algo sobre la congestión, todos lo entenderemos de la misma forma.

¿Qué se puede hacer para facilitar las conexiones ferroviarias con fábricas o centros de producción?

Muchas empresas que tienen una industria determinada están viendo la posibilidad de tener ferrocarril dentro de su compañía. Eso es lo que nosotros llamamos un cargadero ferroviario de titularidad privada. Eso sí que es una conexión a la red en general, y la financiación es 100% del titular. Otra de las bondades que ha tenido el programa de ayuda del ministerio es que había una partida muy importante para que las empresas pudiesen verse beneficiadas de una subvención del 40% de la inversión que tenían que hacer en esos cargaderos. Las empresas, antes de poner en marcha un proyecto, se ponen en contacto con Adif, que es quien da al final la autorización de esa conexión a la red ferroviaria. Cuando recibimos una petición de orientación para un proyecto, nosotros lo que miramos fundamentalmente son dos cosas: una, desde el punto de vista de seguridad. Es decir, lo que ocurra dentro de esa infraestructura no puede afectar a la RFIG, con lo cual es básico que todas las instalaciones de seguridad cumplan con esa norma. Y dos: les ayudamos también, a que el layout que están presentando tenga lógica operativa.

¿Y qué hay de los plazos? ¿Se están cumpliendo? Eso es otro punto en el que las empresas ferroviarias demandan mejoras...

Desde que ellos preguntan y presentan la documentación, Adif tiene el compromiso de dar en dos meses la autorización. Otra cosa es que existan fallos en la documentación o cualquier punto del proyecto que haya que subsanar. En ese caso, el reloj se para y cuando se vuelve a presentar el proyecto ya corregido, entonces se vuelve a poner en marcha el contador, y a partir de ahí se vuelven a contar los dos meses o 60 días para ser más exactos. Si alguien pregunta, siempre son dos meses o 60 días. Compromiso de Adif.