

Juan Manuel Martínez

director general de Grupo Eurogestión

Empresa de consultoría de transportes con un alto grado de especialización en el sector ferroviario, que además ofrece soluciones de automatización y sistemas de gestión, especialmente en el área de seguridad

“En menos de cinco años notaremos realmente el efecto de la liberalización del transporte de mercancías”

HELENA MELÉNDEZ

TecniRail: El mapa ferroviario atraviesa una etapa de grandes cambios e inversiones, entre ellos, los nuevos proyectos en Galicia, su tierra natal. Como experto del sector y de procedencia gallega ¿Qué papel cree que desempeñará este potente medio de transporte en esta región?

Juan Manuel Martínez: Conozco a fondo la realidad ferroviaria gallega, mi tierra natal, porque allí han transcurrido mis 20 primeros años de vida. Además, soy hijo y nieto de ferroviarios y ex ferroviario, ya que he trabajado en Renfe durante 14 años. En este bagaje personal y profesional he comprobado que Galicia ha estado históricamente a la cola de España en cuanto a la dotación de infraestructuras en general y en especial en el ámbito del ferrocarril.

Con los planes actuales del PEIT hasta 2020, se prevé una modernización radical para el transporte de viajeros en el eje que entra en Galicia a través de Orense hacia Santiago y la modernización y ampliación de capacidad con tráfico mixto en el resto de los ejes gallegos. Estas inversiones supondrán una importantísima mejora en los índices de accesibilidad, que aumentarán en un 50%.

TR.: Junto a las actuaciones del PEIT para impulsar el ferrocarril, otro de los grandes retos dentro de nuestras fronteras es la plena liberalización del sector, ya en marcha, con la entrada de nuevas operadoras en el mercado. Un proceso complejo que requiere una exhaustiva labor previa al servicio ¿Cuál es su casuística?

J.M.M.: El sector está formalmente abierto a la competencia en España desde 2004. Creo que en estos momentos la situación desde la perspectiva de mercado liberalizado no es buena, y así se recoge en documentos independientes como el Informe de Liberalización del Sector Ferroviario Europeo.

En 2004, este estudio nos situaba a la cola de los 25 países analizados, por detrás incluso de Estonia, Letonia o Lituania, países a priori menos industrializados.

En 2007 hemos mejorado esta posición, pasando del puesto número 25 al 23, de los 27 países estudiados. En esta oca-



sión, por delante de Luxemburgo, Grecia Irlanda y, curiosamente, Francia.

TR.: Traducido a la práctica ¿Qué supone que estos informes nos sitúen tan a la cola en materia de liberalización ferroviaria?

J.M.M.: El estado real es que en España existen muchas barreras de entrada para los nuevos operadores. Obstáculos derivados de situaciones legislativas y de gestión. En el primer caso porque se está tardando bastante en trasponer directivas europeas al ámbito nacional, y esto ha provocado una ralentización del proceso.

Por otra parte, también existen trabas en la gestión. Por ejemplo, el Comité de Regulación Ferroviaria se dedica casi exclusivamente a resolver litigios entre operadoras y el Administrador de Infraestructuras. Una de las cuestiones que está demandado el sector en general es que ese Comité cuente con más recursos y mayor de autonomía como pasa en otros países europeos.

TR.: ¿Hay algún referente con el que se pueda comparar este proceso de liberalización?

J.M.M.: Las experiencias más cercanas que tenemos en este país siempre han sido

duras y complicadas. Por ejemplo, la liberalización de las telecomunicaciones hace aproximadamente doce años. En este caso se pasó también de una situación monopolística a una de libre competencia. Aunque el proceso fue mucho más ágil, quizá porque se trata de un sector más dinámico. Pero aún así, las dificultades por las que se pasó en ese momento son de orden de magnitud similar a las que se están viviendo ahora mismo en el transporte ferroviario.

TR.: ¿Cómo una consultora puede ayudar a solventar las barreras que existen en este proceso?

J.M.M.: Ayudamos a las empresas ferroviarias a solventar de la mejor manera posible estas dificultades, respetando la legislación actual, teniendo en cuenta la que está a punto de entrar en vigor y con muy buen conocimiento tanto de los reguladores como de la operadora tradicional. Actuamos como engranaje intermedio para facilitar su entrada en el mercado indicándoles las mejores prácticas para ir posicionándose y avanzar lo más rápidamente posible, con los menores costes y el mínimo impacto en su gestión, haciendo este proceso rentable y económicamente sostenible.

TR: El tema de la seguridad es un aspecto en el que hacen especial hincapié. De hecho, en un reciente foro en el que usted intervino destacó la necesidad de que las empresas ferroviarias posean un sistema “robusto”, apoyado en las mejores herramientas tecnológicas. ¿Cómo se deben preparar ante las nuevas directivas europeas sobre la seguridad en el transporte?

J.M.M.: Se trata de uno de los puntos clave más importantes y estratégicos. Es más, constituye uno de los objetivos prioritarios del PEIT. Los aspectos de seguridad en la circulación en el ámbito ferroviario están específicamente regulados por ley. Una empresa para ser operadora de transporte ferroviario necesita obtener previamente el certificado de seguridad que otorga el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif). Es un trámite imprescindible, pero muy pesado y complejo. Y ahí es donde nosotros intervenimos, facilitando, a las empresas ferroviarias cumplir con esta obligación.

Por otra parte, la Comisión Europea está preparando directivas para regular el otro ferrocarril -metros, tranvías, etc.-, y éste deberá comenzar a elaborar sus sistemas de gestión de seguridad acorde con estas legislaciones.

TR: Aparte de los certificados ¿Cómo se lleva a cabo realmente el cumplimiento de los requisitos de seguridad?

J.M.M.: Intervenimos ayudando eficazmente a las operadoras ferroviarias en la gestión de la seguridad en la circulación. Un ámbito que está muy reglado y vigilado por las administraciones competentes. Este respaldo resulta esencial ya que el crecimiento de una “start up” suele ser bastante fuerte y estos aspectos se pueden atragantar por la carga de gestión adicional que esto supone. Grupo Eurogestión es el único experto independiente en los aspectos relacionados con la liberalización del sector: certificado de seguridad en el transporte ferroviario y lanzamiento de nuevas operadoras.

TR: ¿Cuál es la experiencia de Grupo Eurogestión en este proceso? ¿Qué casos prácticos puede destacar?

J.M.M.: Trabajamos con casi todas las operadoras de transporte ferroviario de mercancías. Por ejemplo, actualmente colaboramos con dos nuevos operadores que se quieren introducir en el mercado. Uno nacional y otro multinacional. Precisamente, en este segundo caso estamos comprobando la diferencia en el grado de dificultad que supone entrar en España respecto a otros países europeos.

TR: El hecho de trabajar con casi todas las nuevas operadoras pone de manifiesto la relevancia que tiene la consultoría en este proceso ¿a qué se debe

“En España existen muchas barreras de entrada, para los nuevos operadores de transporte de mercancías por ferrocarril. Obstáculos derivados de situaciones legislativas y de gestión”

el gran crecimiento de Eurogestión?

J.M.M.: Nosotros no concebimos que un trabajo integral y bien hecho se quede sólo en recomendaciones. Vamos más allá. Ayudamos a las empresas en su gestión una vez que todas esas recomendaciones ya están hechas. Y gestionar incluye procesos y procedimientos, acciones concretas de apoyo y, por supuesto, automatización y operación diaria.

Ninguna de las nuevas operadoras en este sector se plantea gestionar su empresa con los parámetros clásicos. Una vez en funcionamiento, una de sus grandes preocupaciones es conseguir el máximo grado de automatización para trabajar con la mayor eficacia. Una tarea en la que, como expertos, aportamos soluciones para incrementar su productividad y minimizar los costes.

TR: ¿En qué áreas concretas ha llevado a cabo su compañía procesos de automatización?

J.M.M.: Evidentemente en la gestión de la seguridad, dado que es uno de los aspectos más importantes y en los que cualquier tipo de error tiene gran trascendencia. Es uno de los puntos a los que hemos dedicado mayor esfuerzo, proponiendo soluciones que permitan a los operadores gestionar la seguridad con máxima eficacia y los mínimos costes, esfuerzos y recursos.

Disponemos de soluciones completas que automatizan todos los procesos de seguridad. Tenemos además sistemas que se enfocan al área comercial para optimizar al máximo la gestión de ventas y relación con clientes.

Por último, en 2007 hemos cerrado un acuerdo estratégico con la empresa líder mundial de aplicación de tecnologías RFID (Radio Frequency Identification) por el que grupo Eurogestión es su repre-

sentante en Europa para el mundo del ferrocarril. Estos sistemas permiten la identificación de las mercancías locomotoras y vagones, la composición automática de los trenes desde puntos discretos de lectura, la identificación de entradas y salidas de las estaciones de clasificación o los talleres de mantenimiento, etc.

TR: ¿Hacia dónde va el ferrocarril del futuro?

J.M.M.: Una fecha clave es el 2020 que delimita el ámbito de actuación del PEIT. Antes se irán produciendo hitos importantes que cambiarán completamente el mapa ferroviario. Creo que en menos de cinco años se notará realmente el efecto de la liberalización del transporte de mercancías. Este cambio podrá permitir que pasemos de tener en España un escaso 3% de cuota de mercado en ferrocarril respecto al transporte global de mercancías al 6%, las mismas cifras que teníamos hace seis años, o la media que se está manejando en Europa que está en torno al 15%. Sería estupendo que llegásemos a conseguir el objetivo que se plantea la Unión Europea, que es del 30%.

Ante este panorama las oportunidades para todos los actores del sector son tremendas. Otros grandes hitos serán la liberalización del transporte de viajeros, prevista para el 2010, y la coparticipación en la gestión del transporte de proximidad-las Cercanías-por parte de las administraciones locales y regionales. Asimismo, la progresiva incorporación de ancho de vía europeo-ancho UIC- en la red nacional ayudará a mejorar también la capacidad y rentabilidad del transporte por ferrocarril de mercancías, ya que se eliminarán las barreras técnicas fronterizas para el tráfico internacional. ■



Desde 2004, el transporte de mercancías por ferrocarril ha sido liberalizado en España.