

Entrevista

Juan Manuel Martínez

Director General de Grupo Eurogestión

“Es increíble que muchas ampliaciones portuarias no hayan tenido en cuenta la conexión ferroviaria. Así, muchos puertos exteriores estarán operativos en poco tiempo pero tendrán que esperar tres años más para la conexión férrea y no parece muy lógico”.

“El transporte ferroviario de mercancías es un zombi, pero por fortuna las cosas están cambiando”

David Peñas *Madrid*

■ Tras años de experiencia, Juan Manuel Martínez fundó en 2002 la consultora Eurogestión, que ha logrado situarse como referente dentro del sector ferroviario español. Con numerosos proyectos en marcha, tanto en pasajeros como en mercancías, Martínez analiza en esta entrevista el nuevo Plan de Impulso al transporte ferroviario de Fomento y aporta su particular visión sobre las conexiones ferropuertuarias o la privatización de Renfe Mercancías.

Como profesional independiente que trabaja para el sector ferroviario, ¿cómo contempla la actual situación del transporte ferroviario de mercancías en España?

Con el sector ferroviario en general y con Renfe Mercancías, en particular, se podía haber hecho algo positivo si en los años 90 cuando salieron las primeras directivas de liberalización. Si se hubieran adoptado medidas concretas y directas en este sentido, como hicieron alemanes, daneses, suecos u holandeses, en lugar de apostar por medias numantinas al modo de los franceses, con el *handicap* de que ellos están mejor situados geográficamente que nosotros y, además, tienen estructura industrial.

Al final, nosotros mismos hemos provocado que el transporte ferroviario de mercancías en España sea

“Las impresiones del plan de impulso son buenas, pero es lógico que haya un cierto grado de escepticismo de que todo se lleve a cabo”

en estos momentos un zombi. Pero afortunadamente, las cosas están cambiando a mejor.

¿Se refiere al Plan de Impulso presentado por Fomento recientemente?

Efectivamente. Ya se están notando los primeros efectos de este plan en la medida de que se perciben ganas y vibraciones por mejorar las cosas. Prueba de ello, es que antes de Navidad el Gobierno ha sacado el proyecto de la nueva terminal intermodal de Aranjuez y, además, en breve es previsible que salga el clónico de este proyecto en Valencia, el de la Terminal de Fuente de San Luis. Por otra parte, hay un paso interesante por parte de la plataforma Aquitaine-Euskadi como es promover el eje ferroviario atlántico,



que ha estado un poco descolgado de la promoción ferroviaria que conforman el eje central y el eje mediterráneo. En general es positivo que los tres *lobbies* que promueven estos proyectos, la Plataforma Aquitaine-Euskadi, la Fundación Traspirenaica y Ferrmed, potencien la actividad de salida de mercancías de los puertos españoles hacia el centro de Europa a través del ferrocarril.

¿Usted es de los que piensan que Renfe ha impedido la plena liberalización del sector?

Eurogestión es una consultora independiente que no tiene más intenciones que asesorar a nuestros clientes para buscar el mejor fin a sus intereses en el marco en el que

nos estamos desarrollando. En este sentido, reconocemos como positivo el cambio en la presidencia de Renfe y en la dirección general de Renfe Mercancías. Los cambios han sido muy acertados y, además, la renovación de las estructuras siempre aportan frescura, sobre todo en una organización en las que tienden a arrojarse. Hace falta alegría en la gestión y, de hecho, el discurso de Renfe está cambiando. Los cambios en Mercancías han sido muy recientes, en noviembre, y a pesar del poco tiempo ya se percibe un gran cambio. Se ha pasado de una gestión centrada en los costes, mirando hacia dentro, a un discurso que mira hacia fuera, hacia el cliente. Así, todo el mundo coincide en que el matiz del discurso

desde la llegada de Manuel Acero ha sido tremendo, pasando de ‘esto es lo que hacemos y tenemos’ a otro que se centra en ‘ganar mercado, ser los mejores y convertirnos en la operadora de referencia para los clientes’.

En general, ¿cómo valora el Plan de Impulso de Fomento?

Las impresiones del plan de impulso de Fomento son en general buenas. Sin embargo, es lógico que haya un cierto grado de escepticismo de que todo se lleve a cabo. La disminución de este escepticismo va a depender de la capacidad de gestión que tenga Fomento para imponer tendencias, no sólo decisiones. Éstas, es evidente, tienen que ser consensuadas, pero lo cierto es que muchas competencias

están delegadas a las CC.AA. por lo que no tiene mucho sentido que nos pongamos a discutir si las 33 terminales propuestas en el plan son muchas o pocas porque al final son las comunidades las que tienen la responsabilidad de hacer el número de nodos que quieran.

Por lo tanto, tenemos que aplicar la teoría de redes, con diferente niveles, que se dan en otros muchos sectores, y que al final facilita el tránsito. Esto implica ser consciente de que España no tiene volumen suficiente, ni por tamaño geográfico ni por el volumen de tráfico de mercancías que generamos, para mantener 33 nodos del mismo nivel, es imposible. Si sumamos la capacidad planteada para estos 33 nodos es perfectamente evidente

“España no tiene volumen suficiente, ni por tamaño ni por el volumen de mercancías, para mantener 33 nodos del mismo nivel”

que España no genera toda esa actividad. En este sentido, reconozco que no encuentro sentido a muchas terminales de mercancías que se han planteado en las últimas semanas, que son decisiones políticas pero sin sentido desde un punto de vista de la eficiencia y donde no se sabe qué tipo de mercancías pueden generar. Al final, sobrevirán los centros que realmente demande el mercado.

¿Cree que este plan ha olvidado alguna cuestión importante?

No creo que haya ningún aspecto sin tratar. La cuestión del plan es comprobar si se lleva adelante, pero no me cabe ninguna duda de que el secretario general de transportes, José Luis Chachafeiro, tiene toda la voluntad para que se materialice. Se han recogido todas las cuestiones planteadas por la mayoría de los actores afectados, desde los ferroviarios a la carretera, logísticos, portuarios, comunidades autónomas, etc. Por ello, es un plan bien trabajado y consensuado. Sólo se debe evitar que pierda interés y que no haya otros factores que desvíen la atención sobre el mismo.

Los puertos son clave en el desarrollo del ferrocarril para mercancías, ¿cree que logrará este plan por fin la necesaria conexión ferropuertuaria?

Los puertos han discutido recientemente que el ferrocarril es imprescindible para su desarrollo estratégico a largo plazo. Uno de los grandes puntos de estrangulamiento del desarrollo de un puerto es cómo mueve sus mercancías hacia dentro, máxime porque la mayoría están en el centro de las ciudades. En España la sensibilidad real de los puertos hacia el interior se está dando desde hace poco tiempo, y es increíble que las actuales ampliaciones de muchos puertos no hayan tenido en cuenta la conexión ferroviaria. Así, muchos

SOBRE GUSTOS...**BRICOLAGE****Un 'manitas' para toda la casa**

Una de las principales aficiones de Juan Manuel Martínez es el bricolaje, le encanta practicarlo siempre que su trabajo se lo permite.

**DEPORTE****Riesgo, pero moderado**

La práctica deportiva, solo o en familia, es otro de sus 'hobbies'. Mountain bike y otros deportes de riesgo medio para quemar adrenalina.

**COCINAR****Casi un estrella Michelin**

Cocinar es uno de las tareas que más le relajan al director de Eurogestión. En su casa, reconoce, le gusta innovar con platos creativos.



Eurogestión desarrollo en la actualidad trabajos para la obtención de nuevas licencias de operadores ferroviarios ARCHIVO

puertos exteriores estarán operativos en poco tiempo pero tendrán que esperar tres años más para la conexión férrea, algo que no parece muy lógico. Ejemplo de esto es la terminal de TTI en Algeciras, cuya estrategia pasa porque un 20% sobre la previsión de dos millones anuales de teus que manejarán no sea de transbordo, sino hacia el *hinterland*. Sin embargo, de momento no hay tren que permita sacar estos tráficos y la conexión por carretera desde ahí hacia otras partes de la península está alejada. Por ello, Algeciras resuelve este problema o será inevitable que muchos de estos tráficos se desvíen a TangerMed.

Siguiendo con el tema de puertos, ¿qué le parece la Ley 33/2010?

Es cierto que la Ley de Puertos ahonda en aspectos clave como la conexión

"La Ley 33/2010 ahonda en aspectos para ganar competitividad, pero no ha dado una solución definitiva a problemas como la estiba"

con el ferrocarril para ganar competitividad, pero también es verdad que no ha dado una solución definitiva a ciertos problemas, especialmente el referido al modelo de estiba. No obstante, hay que reconocer que estamos mejor situados en política portuaria que la mayoría de los países de Europa. Comparar la eficacia portuaria con cualquier otra parte del mundo nos coloca a la cabeza.

Por el contrario, es evidente que no estamos a la cabeza en el enganche de los puertos hacia tierra, donde

nos ganan muchos países, sobre todo Alemania, la zona del Báltico o Francia norte, a pesar que la política portuaria de este país es mucho más obsoleta y caótica que la española. Estas áreas no perdieron la oportunidad a mediados de los años 90 de enganchar muy bien sus puertos hacia el interior. España no hizo los deberes en ese momento.

Otro aspecto positivo del plan es la segregación y privatización de Renfe Mercancías...

La liberalización de Renfe Mercancías es peculiar porque se hace una segregación del negocio en cinco mercantiles por unidades de negocio con entrada de capital privado, pero los recursos humanos y materiales de locomotoras y vagones se mantienen en la matriz Renfe, que es perfectamente capaz de asumirlos. De esta forma, se evita, por una parte, un

conflicto laboral con los maquinistas y, por otro lado, se quita la responsabilidad a los posibles nuevos accionistas de asumir el coste de mantenimiento, y en su caso amortización, del material rodante, que en algunos casos está sobredimensionado y podría provocar grandes pérdidas en las cuentas de resultados.

Por lo tanto, lo que realmente se segrega y se privatiza es el negocio en multiproducto, automoción, combinado, graneles y siderúrgicos. Por ello, me pregunto cuál es el valor real en el negocio global del transporte ferroviario de los negocios segregados y privatizados, máxime teniendo en cuenta que muchos clientes actuales están en filiales conjuntas creadas al efecto por el propio operador. Así, no sería extraño que la privatización programada no alcanzara el éxito previsto inicialmente.

En este contexto, ¿ve lógico todos los cambios producidos en la dirección general de Transporte en los últimos meses?

En la alta política hay que distinguir siempre cuando a un responsable se le cesa por sus capacidades, que no es casi nunca, o por hacer hueco políticamente a alguien. Era algo cantado que en Cataluña el Partido Socialista iba a perder las elecciones autonómicas, por lo que a los cargos de confianza de primer nivel había que buscarles algún emplazamiento. En este sentido, dentro de los ministeriales, aunque

"La liberalización de Renfe Mercancías segrega actividades pero los recursos humanos y el material se quedan en la matriz"

sea en segundo o tercer plano, una de las personas con más caché en las filas de los socialistas es Manel Villalante, por capacidad técnica y conocimiento del sector, de ahí que no me sorprenda su designación como director general de Transporte Terrestre.

A su vez, el ex director general, Juan Miguel Sánchez, ha sido nombrado responsable del Comité Ferroviario...

Juan Miguel ha demostrado en su larga carrera en Fomento que es un buen gestor, no es polémico, se lleva bien con todo el mundo y, lo más importante, es capaz de sacar adelante situaciones comprometidas. No hay que olvidar que el mundo de la carretera es muy complicado, mucho más que el ferroviario, aunque sólo sea porque hay muchos más actores.

Llevarle hacia el sector ferroviario a través del Comité de Regulación, donde se tiene que enfrentar a los intereses de Adif y Renfe con los de los nuevos operadores, puertos, o multinacionales o empresas exteriores creo que es un acierto. Además, tiene una ventaja y es que no es un gran experto en este sector como lo es, sin duda, en el de la carretera, así no se le puede acusar de estar contaminado. Por el contrario, llega con un criterio nuevo y con ganas de hacer bien las cosas. ■



**Esto no es un secador.
Es un despeinador de aire que te hace reír.**

Leer por enésima vez el cuento de la princesa descalza, seguir la receta de la tarta de la abuela, una ducha sin prisas o simplemente quedarte pensando qué bien se está en casa. En tu casa vives pequeños momentos llenos de felicidad que pueden contagiar a todo el mundo.

En Gas Natural Fenosa sabemos dónde se genera la felicidad. Por eso, hemos unido el gas y la electricidad con el objetivo de conseguir el máximo bienestar dentro de tu casa y así, quizás, conseguir un poco más de bienestar fuera.

Entra en felicidad.gasnaturalfenosa.es y comparte tu felicidad.

gasNatural
fenosa