

■ Entrevista con Antonio González Marín, presidente de Adif

Adif se ha configurado como la primera empresa inversora del país

Antonio González Marín, presidente de Adif, explica que la compañía se ha convertido en la primera empresa inversora del país. González dibuja las líneas en materia ferroviaria para los próximos años en esta entrevista concedida a El Monitor. Además, valora muy positivamente el plan de colaboración público - privado lanzado por el ministro de Fomento, José Blanco. Considera que "se trata de un modelo pionero en el contexto ferroviario", que no compromete la estabilidad presupuestaria del Gobierno

EL MONITOR.- ¿Qué plan estratégico tiene Adif para los próximos años?

ANTONIO GONZÁLEZ MARÍN.- Actualmente continúa vigente el Plan Estratégico de Adif para el periodo 2006-2010, en el que se plasmaron la misión y los objetivos de la entidad, que nació con la vocación de erigirse en referente en materias de seguridad, calidad, eficiencia operativa, gestión e innovación. Hoy por hoy, esas metas se están alcanzando, y Adif no es sólo el mayor ente inversor de España, sino que está coadyuvando de modo muy importante al desarrollo económico y social de nuestro país.

En cinco años, Adif ha invertido más de 23.000 millones de euros, de los que aproximadamente 19.000 se han destinado a la ampliación de nuestra red de alta velocidad. A finales de 2010, España tendrá más de 2.200 kilómetros de líneas ferroviarias en explotación.

Nuestra intención es continuar trabajando para consolidar nuestro liderazgo en el desarrollo y gestión de infraestructuras ferroviarias y posicionarnos

como entidad de referencia en el ámbito internacional. Los puntos fuertes de nuestra actividad seguirán girando en torno a la inversión y a la ampliación de la red de alta velocidad, para el periodo 2005-2020, y, en consecuencia, al fomento del desarrollo de la economía y el empleo.

En este sentido, queremos intensificar nuestra apuesta por la I+D+i, que en la actualidad se configura como uno de los principales rasgos de Adif, ya que tenemos 1.053 kilómetros instalados de ERTMS, lo que supone un 37% del total europeo. Asimismo, el impulso al transporte ferroviario de mercancías tiene que ser una de nuestras prioridades, con arreglo a las directrices del Ministerio de Fomento; priorizando la sostenibilidad ambiental y la eficiencia energética.

M.- ¿Con qué inversiones cuenta para desarrollar esos planes?

AGM.- Durante sus primeros años de existencia, Adif se ha configurado como la primera empresa inversora del país. En 2010 contamos con un presupuesto de 7.295 millones de euros. Adif cuenta con el soporte del Gobierno en su

do presa



Antonio González Marín, presidente de Adif

apuesta por la alta velocidad y por el ferrocarril como medio de transporte más sostenible.

Asimismo, Adif dispone de otras fuentes de financiación, como las ayudas procedentes de la Unión Europea, las operaciones de crédito, básicamente con el BEI y con otras instituciones de crédito, y nuestros ingresos de explotación. Dentro de este presupuesto, las partidas de ingresos más importantes que destacaría son los ingresos por cánones por la utilización de las infraestructuras ferroviarias y los ingresos comerciales de las estaciones.

M.- ¿Cómo va a contribuir el Plan Extraordinario de Infraestructuras a adelantar inversiones ya previstas?

AGM.- Basado en un modelo con-

cesional, el PEI establece el pago de las infraestructuras una vez se haya finalizado y puesto en servicio la obra, a lo largo de un amplio periodo de tiempo (de 25 a 30 años). Sólo se incluirán en el PEI los proyectos que estén en avanzado estado de tramitación, lo que permitirá ajustar el inicio de los pagos al concesionario con el comienzo de los desembolsos que éstos deben efectuar a las entidades financieras. Las licitaciones se iniciarán en el segundo semestre de 2010.

En el caso de Adif, se abonará el equivalente al 50% de la inversión inicial durante el periodo de ejecución de la obra y se diferirá el pago del 50% restante a lo largo del periodo concesional. Sin duda este procedimiento va a ser muy ventajoso, ya que permitirá incrementar el volumen de inversión.

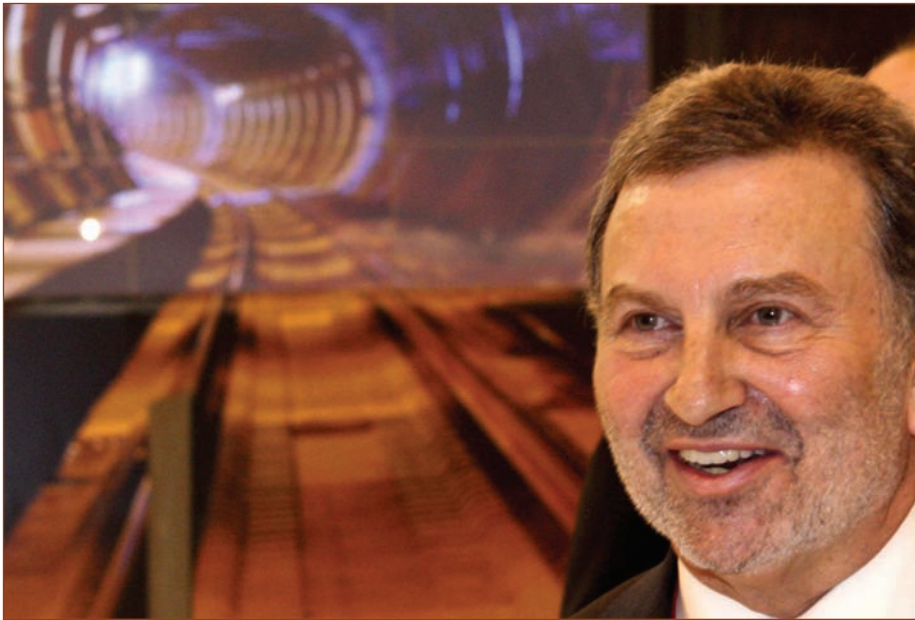
M.- ¿Qué corredores o tramos concretos son los que van a notar significativamente un avance con el Plan Extraordinario?

AGM.- El PEI fue presentado a principios de abril, y todavía es prematuro fijar esas previsiones. En los próximos meses, el Ministerio de Fomento determinará, en función del grado de avance de los proyectos y de su contribución al desarrollo territorial, a la competitividad de la economía y a la sostenibilidad de nuestro sistema de transporte, qué actuaciones se incluyen en el PEI.

M.- Hasta ahora, ¿se había utilizado la figura concesional en las obras ferroviarias?

AGM.- El PEI se configura como un modelo pionero en el contexto ferroviario





capacidad de inversión. Estoy convencido de que las medidas que el Gobierno está tomando para afrontar los retos derivados del contexto actual nos permitirán seguir contribuyendo de forma decisiva a fomentar la recuperación económica, optimizando al máximo los recursos que los ciudadanos, a través del Gobierno, nos prestan. En Adif llevamos ya dos años reduciendo los costes de explotación y aplicando fórmulas de ahorro.

M.- ¿Qué le parece la fórmula elegida por el Gobierno para financiar las obras?

AGM.- El PEI es la apuesta conjunta del Gobierno, las entidades financieras y las empresas del sector para reactivar la economía y el empleo a través de la inversión en infraestructuras de transporte. Se ha diseñado para que cumpla dos objetivos fundamentales: que no comprometa la estabilidad presupuestaria y que sea financiable por las entidades financieras. De este modo, se promueve el cambio del modelo productivo y se favorece la movilidad sostenible, ya que se mejora la sostenibilidad económica, social, territorial y medioambiental de nuestro sistema de transporte. También se consigue reducir los costes de transporte y se mejora la eficiencia y competitividad de la economía, potenciando el modo de transporte ferroviario.

M.- Uno de los temas que siempre están sobre la mesa es la posibilidad de que Adif salga a bolsa. ¿Es una posibilidad o esto está descartado?

AGM.- Desde 2005, Adif cumple con solvencia las funciones que le fueron encomendadas por la Ley del Sector Ferroviario como entidad pública empresarial dependiente del Ministerio de Fomento, tal y como muestran los resultados de nuestra gestión. Esta naturaleza de entidad pública empresarial es incompatible con los parámetros de una sociedad cotizada.

M.- ¿Qué planes tiene Adif fuera de España?

AGM.- El Plan Estratégico de Adif contempla el impulso de una creciente acción de internacionalización, que se está viendo reforzada por el importante papel que el sector ferroviario español está adquiriendo en el contexto mundial.

En este sentido, Adif mantiene una importante actividad internacional mediante la representación de los intereses españoles en diversas instituciones internacionales como la Asociación Europea de Administradores de

español moderno por su alcance y trascendencia. No obstante, tenemos un precedente en la conexión transfronteriza de alta velocidad Figueres-Perpiñán, que se ha ejecutado por medio de una concesión del Ministerio de Fomento a la sociedad TP Ferro. También se ha experimentado con éxito en la fórmula Vialia para la construcción y explotación de nuevas terminales ferroviarias mediante colaboración público-privada.

M.- ¿Cuánto se va a invertir en obra nueva y cuánto en mantenimiento?

AGM.- En torno al 70% de las inversiones del PEI irán destinadas al ferrocarril, concretamente para mejorar las redes de altas prestaciones y de cercanías, así como el transporte de mercancías. La rentabilidad del concesionario dependerá del nivel de disponibilidad de la infraestructura, lo que reforzará su compromiso con la conservación y el mantenimiento de las mismas.

De igual forma, el modelo contempla un canon único que paga la inversión, la conservación y el mantenimiento de las infraestructuras, así como la retribución de los recursos propios y ajenos invertidos por el concesionario en la construcción de dichas infraestructuras.

M.- El plan de austeridad del Gobierno, ¿cómo ha afectado a su compañía?

AGM.- Desde su creación, Adif ha venido desempeñando un papel muy importante como motor de desarrollo económico y social, y el presupuesto asignado por el Estado para el presente ejercicio ha supuesto un nuevo impulso a nuestra



Infraestructura Independientes (EIM), la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC) o Rail Net Europe (RNE), entre otras.

Adif también desarrolla una intensa actividad en el establecimiento de amplios acuerdos con ferrocarriles de países como, por ejemplo, Rusia, Polonia, Marruecos, México y Turquía. Y nuestra red es ejemplo para muchos países como Estados Unidos, Reino Unido o Suecia con los que mantene-mos una relación fluida.

Además, destaca la colaboración en procesos de transferencia de tecnología española, como ocurre con el novedoso sistema de gestión de circulación ferroviaria Da Vinci, desarrollado

por Adif, y que ya se ha implantado en los metros de Londres y Medellín (Colombia) y en Marruecos; recientemente nos hemos adjudicado junto a nuestro socio Indra un contrato para implantar Da Vinci en la red de ferrocarriles de Lituania. También quiero destacar el proyecto iCECOF, una herramienta informática desarrollada por Adif para la gestión de incidencias relacionadas con el tráfico ferroviario que se está utilizando en la explotación del ferrocarril suburbano del Valle de México.

Igualmente, Adif también persigue impulsar el tráfico de mercancías a nivel internacional a través de la conexión en ancho estándar con la red europea, ya inmediata, y la integración en corredo-

res europeos.

M.- ¿Con qué deuda financiera cuenta Adif? ¿Qué capacidad de endeudamiento tiene?

AGM.- Adif cuenta con una deuda financiera de aproximadamente 5.000 millones de euros, una cifra asumible para una entidad de sus características, centrada en la inversión para el desarrollo de grandes infraestructuras públicas y con unos fondos propios por encima de los 20.000 millones de euros.

M.- Adif está pensando desarrollar infraestructuras con operadores europeos. ¿Dónde?

AGM.- Adif colabora con otros administradores de infraestructuras en el desarrollo del objetivo común de una red interoperable europea. En este sentido, la conexión con la red ferroviaria europea a través de Francia, implica un enorme esfuerzo inversor y técnico en la construcción y puesta en servicio de infraestructuras comunes. El primer paso habitual es la realización de estudios y proyectos en el marco de las Agrupaciones de Interés Económico, como es el caso de la AIE Vitoria-Dax con Francia y de Madrid-Lisboa con Portugal, donde se comparten los intereses comunes en la unión entre ambas redes.

Un ejemplo concreto de colaboración es la construcción del túnel de Pertús, que permitirá unir, en régimen de concesión, la LAV Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa con la red gestionada por el administrador de infraestructuras francés RFF.

Otra herramienta de trabajo común con diversas organizaciones europeas para el desarrollo de la red europea son las Redes TEN-T y los corredores de mercancías ERTMS, entre los cuales se encuentra el Corredor D Valencia-Lyon-Liubliana. La estructura en corredor facilita la colaboración entre los diferentes grupos de interés implicados, tanto para recibir fondos europeos como para recibir inversiones.

M.- ¿Adif podría dar el salto a EEUU ahora que quieren potenciar la red de alta velocidad? ¿En qué puede consistir esa colaboración?

AGM.- El hecho de que EEUU se haya fijado en nosotros, es, además de una importante satisfacción para Adif, y para el Ministerio de Fomento y el Gobierno de España, de los que forma-



mos parte, un reconocimiento expreso al papel de España como referente mundial en el contexto ferroviario.

Este interés es el resultado de un trabajo bien hecho, gracias al cual se ha conseguido todo un sistema ferroviario de vanguardia que abarca desde la construcción hasta la aplicación de las más modernas tecnologías y un excelente servicio.

Lo que ha despertado el interés de EEUU y de otros países de los que también hemos recibido numerosas visitas, como China, Egipto, Suecia, Reino Unido, Turquía, Polonia o Rusia, es nuestra capacidad técnica y constructiva; la aplicación de nuestro sistema Da Vinci; nuestra capacidad de integración de sistemas y tecnologías procedentes de distintos países; las soluciones adoptadas para resolver problemas constructivos singulares, y la definición de productos y compromisos

comerciales únicos a nivel mundial. Nuestro modelo puntero, con solvencia y experiencia demostradas, es perfectamente exportable a cualquier lugar del mundo, y por supuesto a EEUU, España es actualmente una de las referencias principales para el desarrollo de la alta velocidad en los EEUU en el contexto de la decisión tomada por la Casa Blanca, dentro del Plan de Estímulo de la Economía lanzado por el presidente Obama, de dedicar ayudas por importe de 8.000 millones de dólares para impulsar diversos corredores de alta velocidad en EEUU.

La estrategia del Ministerio de Fomento, en la que estamos inmersos, para avanzar en la colaboración tecnológica en alta velocidad ferroviaria con EE. UU., se ha concretado en la creación de un grupo de trabajo estable para compartir información e impulsar la colaboración y transferencia tecnológica entre ambos

países.

Dentro de este marco de colaboración se inscriben las visitas de diversas delegaciones de congresistas, senadores y otros altos cargos y especialistas a instalaciones españolas de alta velocidad española gestionadas por Adif (más de 20 en los últimos años), así como la impartición de seminarios centrados en alta velocidad.

Como resultado de esta colaboración, diversas empresas españolas de ingeniería han conseguido recientemente contratos relacionados con la alta velocidad en los Estados Unidos y esperamos que en el futuro las constructoras españolas también se puedan beneficiar de esta colaboración. Las constructoras españolas han demostrado su alto nivel técnico y de gestión en la alta velocidad española, una experiencia que es perfectamente exportable con garantía de éxito como ya lo están demostrando en distintos países. ■