

## Editorial

Es inevitable. Hay que hablar nuevamente de la crisis. Las autopistas de peaje más jóvenes, tras años de perspectivas sombrías, han superado los límites de lo aguantable y han comenzado a caer. Las ayudas del Ministerio de Fomento en forma de cuentas de compensación o de préstamos participativos, no han sido suficientes. Es ya evidente que son necesarias medidas mucho más enérgicas, medidas que todavía no están ni diseñadas ni decididas. El recuerdo de las quiebras de las autopistas de peaje de hace unas décadas, junto con los titulares periodísticos sobre el “banco malo”, hacen inevitable pensar en una Empresa Nacional de Autopistas Bis, aunque esta no sea la única alternativa.

Pero esta situación no debe hacer caer en la tentación de demonizar a los peajes (o a los acrónimos anglosajones que tan de moda han estado: PPP, BOT, etc.). La financiación vía peaje puede ser rentable financieramente, como ponen de relieve las recientes operaciones de compra-venta en autopistas de peaje (tanto peaje real como peaje sombra). Los volúmenes de las operaciones hechas públicas este trimestre, en España y en otros países, subrayan que algunas autopistas de peaje resultan atractivas para muchos inversores (y, de paso, pueden ayudar a sanear los balances de los concesionarios originarios).

Pero esta lógica de generación de liquidez y de afloramiento de plusvalías no es exclusiva de las empresas con concesiones: el sector de la automoción muestra este trimestre un ejemplo de este tenor. El grupo PSA Peugeot Citroën, uno de los que enfrenta mayores dificultades, recientemente ha hecho público su acuerdo de venta de su filial Gefco a la empresa estatal rusa de ferrocarriles. Y esto, además, constituye un ejemplo en otro sentido: la penetración de las empresas de ferrocarriles en los demás modos de transporte a través de adquisiciones. Parece que el antiguo paradigma de la “miopía de marketing” de las empresas ferroviarias es cosa del pasado.

Y mientras una gran empresa privada francesa vende sus activos en el sector transporte a una empresa pública de otro país, otra gran empresa pública francesa se hace con la mayoría del capital social de Seur, empresa líder en el sector español del transporte urgente. Seur, asociada en el subconsciente colectivo

español a transporte urgente, es ahora propiedad de Geopost, filial de la empresa pública francesa La Poste.

Estas noticias reafirman que el mapa de competidores está cambiando a un ritmo desconocido hasta ahora. Y más va a cambiar si continúa, como es previsible, la privatización del ferrocarril español. Aunque todavía no está totalmente diseñada la operación, parece que puede significar el troceamiento de Renfe, otra marca de enorme arraigo en España. Tras la ya consolidada separación de infraestructura y servicios, con la creación de GIF (actualmente ADIF), la operadora pública puede ser atractiva para el capital privado, si de algo sirve la experiencia británica (cuyo fracaso estrepitoso con la privatización de la infraestructura no parece repetible ahora en España).

En todo caso, la liberalización ferroviaria es ya inminente. A pesar de la lentitud que ha demostrado el proceso en el transporte de mercancías, el mercado de viajeros ya dispone de un ejemplo, si no de rotundo éxito, al menos de avance cauto. Sea como sea, el proceso de liberalización no deja de ser interesante desde el punto de vista intelectual, puesto que algunos de los competidores potenciales de Renfe probablemente sean empresas ferroviarias estatales de otros países.

Y, por terminar, no puede dejar de hablarse del tan anunciado, y por fin presentado, Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, conocido por su poco agraciado acrónimo (PITVI). Este Plan establece un total de inversiones que supone un porcentaje variable entre el 0,89% y el 0,94% del PIB hasta el año 2024, en función de los escenarios macroeconómicos. Estas cifras contrastan con las previstas en anteriores planes: probablemente reflejo de la coyuntura actual, sus expectativas son muy cautas, por razones exactamente simétricas que hicieron que los Planes redactados en momentos expansivos estuvieran dominados por unas perspectivas excesivamente optimistas. De todas maneras, si lo ocurrido hasta ahora es significativo de lo que se puede esperar, probablemente este Plan no sea efectivo mucho más allá de esta legislatura, como le ha ocurrido a los planes aprobados en las últimas décadas. Parece poco probable un esquema estable de planificación de infraestructuras en nuestro país.



**TOOL  
ALFA**

Labastida 13  
28034 Madrid  
**España**  
Tel: (+34) 913 580 000

JMD Regent Square  
Mehrauli Gurgaon Road  
Gurgaon - 122002 Haryana  
**India**  
Tel: (+91) 124 471 2005

Lucrecia Valdés 370  
Barrio Yungay  
Santiago de Chile  
**Chile**  
Tel: (+56) 2 681 74 16

**NOTICIAS DESTACADAS****LIBERALIZACIÓN DEL FERROCARRIL****El Gobierno se da un año para abrir el tren a la competencia**

El Gobierno pretende tener lista la liberalización total del transporte ferroviario dentro de un año, en julio de 2013. El Ejecutivo español se adelanta así un año y medio a la fecha límite marcada por la Comisión Europea para que los países miembro den entrada a la competencia en el negocio de los trenes de pasajeros. (20/07/2012, Expansión).

**Se liberaliza el transporte ferroviario de viajeros**

Se ha publicado el Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios (...). Con fecha 31 de julio de 2013 quedará liberalizado el transporte ferroviario de pasajeros quedando el mercado abierto a otros operadores diferentes a Renfe-Operadora. (23/07/2012, Asintra).

**El Gobierno limitará el número de competidores en la red AVE**

Fomento entiende que no hay negocio para más de dos o tres actores en la alta velocidad, incluida la propia Renfe. Las fuentes sindicales citadas han interpretado que el operador ferroviario público francés SNCF tiene unas grandes posibilidades de convertirse en el primer competidor de Renfe en la red del AVE y que el Gobierno vería con buenos ojos la intervención de algún grupo privado. (18/09/2012, Cinco Días).

**PRIVATIZACIÓN DEL FERROCARRIL****El Gobierno pone la primera traviesa para la privatización de Renfe**

(...) Fomento anunció que el operador ferroviario se dividirá en cuatro empresas, con carácter de sociedades anónimas, que se dedicarán al mantenimiento, viajeros, material rodante y mercancías. No obstante, el ministerio no ha desvelado cómo se llevará a cabo el proceso. (16/07/2012, Fenebús).

**Renfe se dividirá en cuatro empresas en julio de 2013**

(...) la operadora pública Renfe deberá haberse dividido en cuatro empresas distintas dedicadas a actividades totalmente diferentes. La primera empresa estará especializada en tráfico de pasajeros; la segunda a actividades de mantenimiento de trenes, la tercera a tráfico de mercancías, y la última a la gestión del actual parque de trenes y material rodante de la compañía. (13/07/2012, Cinco Días).

**El Gobierno contempla abrir Renfe al capital privado**

El Gobierno contempla la "posible entrada de capital privado" en las cuatro empresas en las que se dividirá Renfe. Así lo asegura el Ejecutivo en el plan presupuestario para 2013 y 2014 que ha remitido a Bruselas, en el que se matiza que esta llegada de capital privado a las sociedades en las que se fragmentará el operador ferroviario se realizará "si se considera conveniente" y si se dan "las condiciones y garantías necesarias". (06/08/2012, El Mundo).

**CRISIS DE LAS AUTOPISTAS DE PEAJE****Las autopistas R-3 y R-5 dan el primer paso hacia el concurso de acreedores**

Accesos de Madrid, la sociedad concesionaria de las autopistas radiales R-3 (Madrid-Arganda) y R-5 (Madrid-Navalcarnero), solicitó este viernes el concurso de acreedores, que es el paso previo al concurso (antigua suspensión de pagos), al no poder hacer frente a la deuda de 660 millones de euros. (07/09/2012, El País).

**La Autopista R-4 solicita concurso de acreedores**

La autopista radial R-4 Madrid-Ocaña ha solicitado ayer ante los Juzgados de lo Mercantil de Madrid el concurso voluntario de acreedores, al no poder afrontar el pago de la deuda de 575 millones de euros que vencía el próximo 28 de septiembre, según informaron a Europa Press en fuentes próximas a la sociedad concesionaria de la vía. (15/09/2012, ABC).

**La autopista Madrid-Ocaña pide concurso de acreedores con una deuda de 575 millones**

La radial pide el concurso después de que haya prorrogado en hasta cuatro ocasiones a lo largo de este ejercicio el acuerdo de espera ("standstill") que había alcanzado con sus bancos sobre el pago del préstamo, la última, el pasado mes de junio. Con estos aplazamientos buscaba esperar a que el Ministerio de Fomento diseñara medidas de largo plazo para solventar la situación de estas vías. (14/09/2012, Expansión).

**DESINVERSIONES EN AUTOPISTAS DE PEAJE****Sacyr recorta deuda con la venta del 45% de la concesionaria de la A-1 por 106 millones**

Sacyr ha hecho caja con uno de sus mayores activos concesionales, Autovía del Arlanzón, rebajando su posición en el capital del 100% al 55%, con lo que mantiene la consolidación global y la gestión. La venta ha ascendido a 106,6 millones y el comprador es el fondo Marguerite. (05/07/2012, Cinco Días).

**Abertis hace caja y sale de la portuguesa Brisa con 248 millones**

Abertis reitera su compromiso de continuar racionalizando su cartera de activos, enfocándose en aquellos que le permitan ejercer control y que generen valor para el accionista. Objetivo que ayer ratificaron al decidir deshacerse de su participación en la concesionaria de autopistas lusa Brisa, en lo que supone su salida de Portugal. (09/08/2012, Cinco Días).

**Hochtief vende su participación en una empresa chilena por 230 millones euros**

La compañía constructora alemana Hochtief, controlada por la española ACS, ha vendido su participación del 45,45% en Vespucio Norte Express, un operador chileno de peajes de autopista, por 230 millones de euros. Hochtief informó hoy de que el comprador es un consorcio liderado por Brookfield. El cierre de la operación, que todavía está pendiente de algunos permisos, se completará a finales del año. (02/07/2012, Expansión).

**GEFCO PASA A MANOS DE LOS FERROCARRILES RUSOS****PSA va céder 75% de Gefco à RZD**

Le constructeur automobile PSA Peugeot Citroën a officialisé aujourd'hui son entrée en négociations exclusives avec les chemins de fer russes RZD pour leur céder 75% de sa filiale de logistique Gefco au prix de 800 millions d'euros. L'accord prévoit que le siège social de Gefco reste en France et devrait permettre au transporteur de "poursuivre sa stratégie d'expansion géographique". (20/09/2012, Le Figaro).

**PSA vende el 75% de su filial logística a los ferrocarriles rusos RZD por 800 M€**

Esta operación debería permitir a Gefco diversificar sus actividades y contribuir a la progresión de sus ingresos para "crear así un líder mundial de la logística industrial". En los últimos meses habían circulado rumores en Francia sobre una venta por PSA de alguna de sus filiales para tratar de paliar su delicada situación financiera. (20/09/2012, EFE).

**Russian Railways to open very large window to Europe**

It appears that the French company may become RZD's logistics operator in Europe as part of the project to develop the Trans-Eurasian transport corridor for the delivery of cargoes from Asia Pacific Region to Europe via the Trans-Siberian Railway. (20/09/2012, Pravda).

**GEOPOST CULMINA LA TOMA DE LA MAYORÍA DE SEUR****La francesa Geopost toma el control de Seur con el 55% del capital**

Geopost, filial de transporte urgente del grupo francés La Poste, ha tomado el control de Seur al hacerse con el 55% del capital. Hasta el momento poseía un 39,84% del accionariado que ha podido ahora aumentar al comprar las franquicias de Zamora, Málaga, Sevilla y Melilla. (21/09/2012, Cinco Días).

**Geopost se hace con el 55% de Seur y remodela la cúpula de la compañía**

La operación, de la que no se han facilitado cifras, supone para la empresa española "integrarse aún más en las redes internacionales de transporte más importantes del mundo". Delmas ha señalado que se trata de un acuerdo "de doble dirección", mediante el que Geopost refuerza su presencia en España y Seur impulsa sus ventas en el exterior. (20/09/2012, Europa Press).

**Geopost toma el control de Seur tras aumentar su participación al 55%**

El grupo francés Geopost ha elevado su participación en Seur del 41% al 55%, con lo que ha pasado a controlar la firma española de transporte urgente, en la que entró en 2004 y en la que ha invertido desde entonces 380 millones de euros en incrementar su peso accionarial (...). Uno de los ejes que centrará la estrategia de Seur será incrementar su presencia en el segmento de servicios al comercio electrónico que actualmente aporta a la compañía cerca del 20% de la facturación, un porcentaje que prevé elevar al 30% en cuatro años. (20/09/2012, Expansión).

**NUEVO PLAN DE INFRAESTRUCTURAS: PITVI****Fomento presenta su Plan de Infraestructuras**

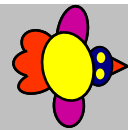
La colaboración entre el capital privado y el público será clave para financiar estas inversiones, según ha subrayado la titular de Fomento en distintas intervenciones públicas. En la actual coyuntura de crisis y recortes, Pastor apuesta por "buscar alternativas que no afecten al equilibrio de las cuentas públicas y garanticen el mantenimiento de un satisfactorio nivel de inversión en infraestructuras". (23/09/2012, Expansión).

**Fomento presenta el nuevo Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda**

La ministra Ana Pastor ha presentado en el último Consejo de Ministros el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (...). El nuevo PITVI 2012-2024 apuesta por el alquiler y la rehabilitación en vivienda y por el mantenimiento de las infraestructuras ya existentes en obra civil. (12/08/2012, Mercados de las Infraestructuras y la Construcción).

**Presentado el nuevo Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda**

El Plan parte de un diagnóstico de la situación actual que en palabras de la ministra se resume en "falta de planificación y exceso de endeudamiento". Señala como ejemplo el que el 68% de la red ferroviaria tenga un bajo grado de ocupación. (27/09/2012, Vía Libre).

**TOOL ALFA ANALIZA EL POTENCIAL DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO EN CASTILLA Y LEÓN**

El Ente Regional de la Energía de Castilla y León (EREN) ha encargado a **TOOL ALFA** la definición de las propuestas de promoción de la movilidad en vehículo eléctrico en los 21 principales Municipios de la Región dentro de la Estrategia Regional del Vehículo Eléctrico 2011 - 2015.

El punto de partida ha sido un diagnóstico en profundidad que ha incluido el estudio detallado de la movilidad en cada uno de los Municipios, la identificación de los más importantes centros actuales y futuros de generación y atracción de viajes, el análisis de las características y el uso de las flotas de servicios municipales, la caracterización de los desplazamientos y el interés por el vehículo eléctrico de residentes y empresas (realizada a partir de encuestas específicas a 2.000 conductores y a 127 empresas), el análisis de las políticas actuales y planes de movilidad en cada Municipio, etc.

A partir de lo anterior, y de una revisión de experiencias nacionales e internacionales, se han configurado medidas para la promoción de la movilidad eléctrica que se han materializado en la definición de Estrategias Municipales para la implantación de 300 puntos de recarga en entornos públicos y 600 en aparcamientos subterráneos.

El **30%** de las ciudades que participan en la Semana Europea de la Movilidad [del año 2012] son españolas.  
(Mercados de las Energías y el Medio Ambiente, 24/09/2012).

El mercado de vehículos industriales cerrará el año con un retroceso del **70%** desde 2007.  
(El Vigía, 25/09/2012).

The results of the **US\$33.8 million (€26 million)** European Bus System of the Future (EBSF) Project have been announced following four years of intensive research and high profile work.  
(International Transport Forum, 03/09/2012).

La carretera pierde un **15,36%** de la carga en el primer semestre [del año 2012].  
(Veintepies, 27/09/2012).

Maersk, MSC y CMA-CGM aumentan su tamaño y agrupan el **40%** de toda la oferta mundial del negocio del contenedor.  
(Transporte XXI, 01/07/2012).

La liquidación de autopistas en crisis costará **5.350 millones** al Estado.  
(Cinco Días, 26/09/2012).

León quiere rebajar un **10%** su aportación al transporte urbano.  
(Autobuses y Autocares, 01/07/2012).

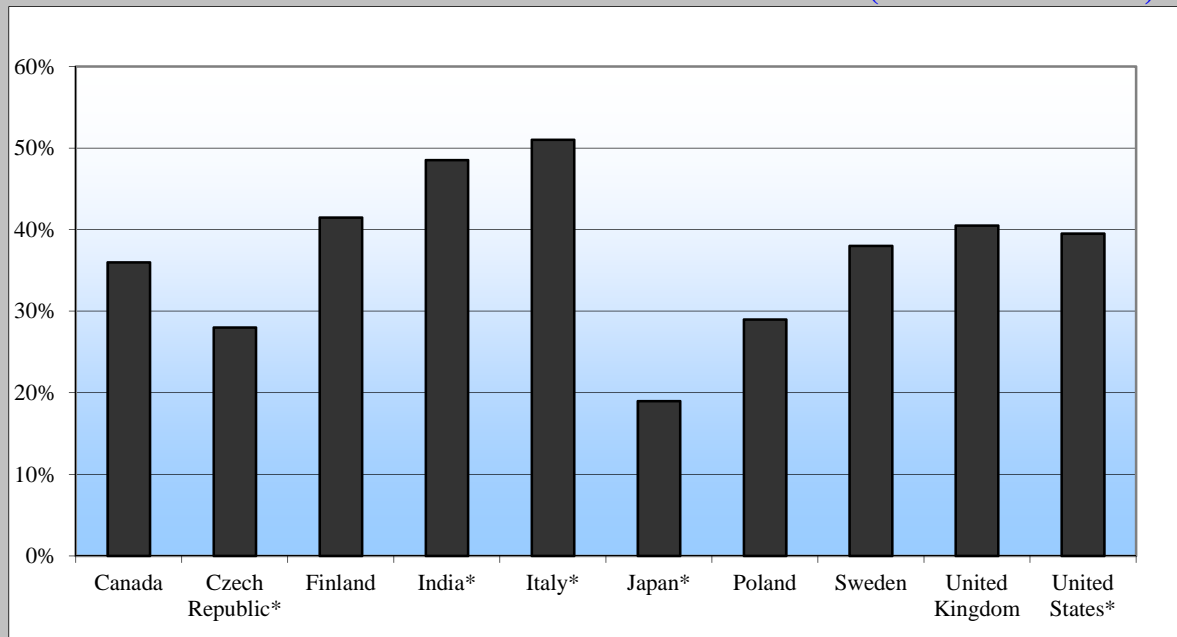
With **31m passengers** a year, the West Coast mainline [UK] is the country's busiest inter-city route.  
(The Economist, August 18<sup>th</sup> 2012).

En la primera semana de este mes [septiembre], el gasóleo volvió a superar su récord histórico al alcanzar **1,444 €/l**.  
(Asintra, 24/09/2012).

Castilla y León suspenderá temporalmente un **30%** de las rutas de transporte a la demanda.  
(Fenebús, 31/07/2012).

En los primeros siete meses del año han utilizado la red de aeropuertos españoles un total de **112.213.945 pasajeros**, un **4,2%** menos que en el mismo periodo de 2011.  
(Mercado de las Infraestructuras y la Construcción, 02/09/2012).

## ROAD MAINTENANCE SHARE OF TOTAL ROAD EXPENDITURE 2010 (AT CURRENT PRICES)



Fuente: International Transport Forum  
\* 2009 data

Coordinación del número: Oscar Martínez  
Comité de Redacción: Oscar Martínez, Pedro Barea, Antonio Morón  
Edición: Pedro Barea, Antonio Morón