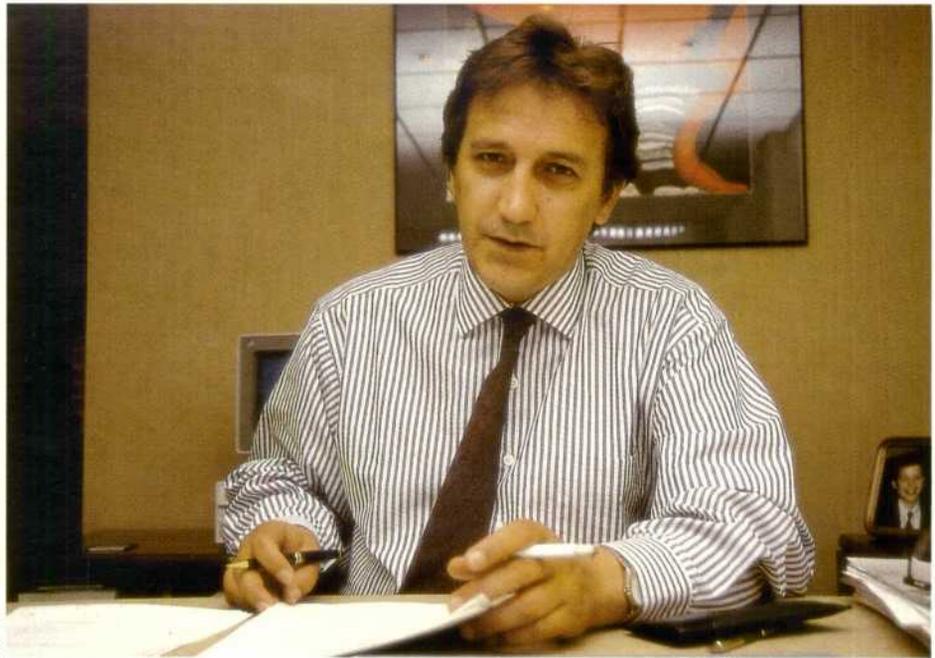


Raimón Martínez Fraile, es la persona de confianza de Mercè Sala al que se le han ido encomendando las responsabilidades más conflictivas de Renfe. Entre ellas ha asumido la dirección de patrimonio en la que está desarrollando una política radicalmente distinta y singularmente nueva que le está llevando a la revisión de los convenios que Renfe tenía con los ayuntamientos y a sacar a mercado libre terrenos para cesión de uso con los que quiere garantizar ingresos sin perder patrimonio.



LUNA

RAIMÓN MARTÍNEZ FRAILE, DIRECTOR DE PATRIMONIO DE RENFE

"Ofreceremos a la iniciativa privada cesiones de uso sobre nuestros terrenos"

Pilar Lozano

Cuál es la política que Renfe va a realizar en los temas de patrimonio?

Hay un acuerdo con el ministerio en la definición de esta política que hemos elaborado. Nuestros criterios son, en primer lugar que el patrimonio de Renfe debe servir ante todo para mejorar el sistema ferroviario. Renfe es una compañía de transportes que buscará formas de rentabilizar su patrimonio para su objeto final que es la actividad de transporte ferroviario. Así que el primer objetivo es que lo que se realice de patrimonio debe servir para mejorar el sistema ferroviario: mejora de sistemas de control, de estaciones, de infraestructura, etc. es decir, cualquier obra o mejora que se considere necesaria en ese lugar en que se realiza el patrimonio.

Nuestro segundo objetivo se basa en que estamos hablando del patrimonio de una empresa de transpor-

tes, pero de una empresa pública, por lo tanto, cumplido el primer objetivo, el segundo objetivo es la mejora urbanística de aquellos lugares en los cuales estamos, sea gran, mediana o pequeña ciudad. Esto quiere decir que un solar propiedad de Renfe, si no hay nada que mejorar ferroviariamente en ese lugar, aunque no ganemos dinero, si puede servir para que esa determinada ciudad mejore urbanísticamente su calidad de vida nosotros haremos la aportación necesaria, aunque nunca regalando el terreno, pero sí encontrando un precio equilibrado fuera de mercado. Claro está, siempre y cuando el receptor sea público y sea para uso público.

Existe la posibilidad de que Renfe disponga de terrenos no necesarios para la explotación del ferrocarril y sin interés público ¿qué se piensa hacer con este patrimonio?

En estos casos aplicaremos un tercer criterio de nuestra política patrimonial que es el que se refiere al su-

puesto de mercado libre. Renfe tiene mucho terreno en grandes ciudades, situado en zonas importantes y centrales. Aquí nosotros propondremos a los ayuntamientos que desarrolle urbanísticamente la zona. Como cualquier otro propietario le damos al ayuntamiento el porcentaje que le corresponde y nosotros salimos al mercado libre. Aquí el criterio es rentabilizar al máximo económicamente nuestro patrimonio. El suelo de Renfe será el más caro del mercado, porque también es el más bueno. Tenemos terrenos en el centro de prácticamente todas las capitales y este patrimonio tiene que servir para ayudar a paliar la cuenta de resultados anual.

¿Renfe venderá entonces estos terrenos a la iniciativa privada y al mejor precio posible?

Aquí también hay una filosofía totalmente nueva y es que mientras esté yo en Renfe no se va a vender a la iniciativa privada nada que no sea necesario para mejorar la infraestructura

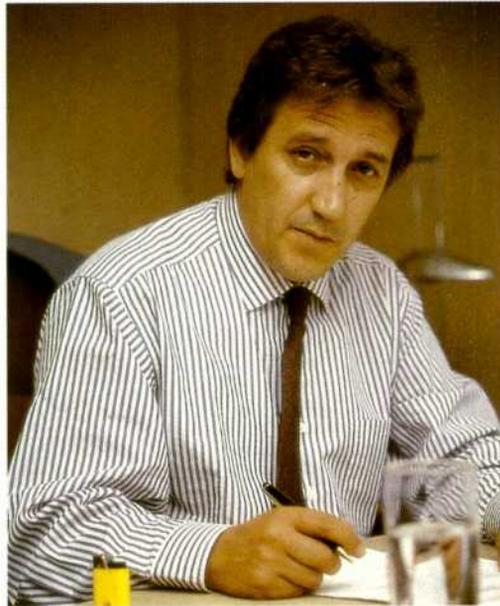
ferroviaria o para la mejora urbanística de la zona. En estos dos casos vendemos todo, pero en el mercado libre para la iniciativa privada no vamos a vender nada, porque vender en este caso es pan para hoy y hambre para mañana. Nuestra intención es realizar cesiones de uso a la iniciativa privada por 75 o 90 años, lo que garantiza que el patrimonio siga siendo de Renfe y se refleje por tanto como un activo de la compañía y además permite obtener unos ingresos en pesetas constantes por patrimonio sin descapitalizarla. Eso es pensar a largo plazo. Y en tercer lugar y más importante, es que se consigue crear en este país una cultura de negocio, no especulativa. Los terrenos de Renfe, bien situados en las ciudades estarán para aquellos que quieren hacer empresa, crear riqueza, invertir para amortizar en cinco o diez años y seguir ganando dinero, pero no para los que quieren especular, comprar por cinco y vender por diez, quedándose con la plusvalía. De alguna manera es crear una nueva cultura en el mercado inmobiliario español, cultura que existe en el mercado de Europa occidental, donde difícilmente se vende patrimonio público. En definitiva, Renfe no va a realizar patrimonio salvo que sea para mejora de infraestructura o mejora urbanística. En el resto de los casos no vamos a actuar como vendedores de terrenos, ni como promotor inmobiliario sino como el propietario que cede un derecho de uso sobre determinados terrenos.

¿Cuándo va a sacar Renfe esta oferta al mercado?

En septiembre sacaremos la primera oferta y pondremos el termómetro en el mercado. Estamos preparando ya concurso público, concurso no subasta, sobre algunos solares. El concurso significa que se dará no al que mejor pague sino al que más garantías dé. Vamos a hacer en realidad una concurrencia de ofertas en la que vamos a analizar en profundidad la solvencia de los concurrentes para estas cesiones de usos que nos tienen que garantizar unos ingresos constantes.

¿Cuál cree usted que va a ser la respuesta de los grupos inmobiliarios?

Hemos explicado a los grandes promotores inmobiliarios nuestra intención. De entrada todos me han dicho tú estás loco, pero luego se han mostrado más receptivos. Sabemos que la práctica de la política de patrimonio



Raimón Martínez Fraile, director general adjunto de Patrimonio Corporativo y Comunicación.

que queremos hacer tiene que romper la cultura de mercado, porque ahora no hay ningún gran grupo inmobiliario español que compre cesión de uso, sólo compran propiedad. Puede ocurrir que el mercado inmobiliario se ponga en contra. A nuestro favor para que se concreten operaciones tenemos el que las fincas con las que se puede hacer esto son de mucho valor. En cualquier caso todas las concurrencias que se hagan se harán con una cláusula en la que se recoge que no tengo obligación de vender si las empresas no entran por esta cultura esperamos, porque lo que nunca vamos a hacer es malvender.

¿Cómo se había hecho hasta ahora la venta de terrenos?

Por lo que yo sé se habían hecho concurrencias públicas "sui generis" y adjudicadas casi todas. Creo que aquí había la intención de que en Renfe hubiese una dirección inmobiliaria. Nosotros no tenemos vocación inmobiliaria. Nuestra vocación es ferroviaria, primero, en segundo lugar pública y si hay que ir a mercado tan negociantes como el que más y con absoluta transparencia.

¿Cómo se están desarrollando los acuerdos con los ayuntamientos?

Muy bien, están entendiendo esta filosofía. Algunos de ellos se están llevando sorpresas muy agradables, porque había convenios o acuerdos semiacordados con precios absolutamente de mercado que nosotros no podemos mantener. Hemos revisado los acuerdos con los ayuntamientos y nos hemos encontrado sorpresas. No-

sotros creemos que los criterios de una empresa pública con un ayuntamiento no pueden ser los de una empresa privada. Si mi interlocutor es una inmobiliaria voy a intentar sacarle el máximo precio, si mi interlocutor es público hay que tener en cuenta que ambas entidades las pagan los contribuyentes, aquí tendré que buscar el equilibrio. Como ejemplo señalaré el caso reciente de unos terrenos pegados a la estación de tren en los que el ayuntamiento quería poner una estación de autobuses. Renfe le había pedido 36 millones de pesetas por los terrenos. Esta cantidad era el presupuesto de ese ayuntamiento durante quince años. Yo no puedo pedir una cantidad al ayuntamiento para dejar hipotecado su presupuesto cuando ese terreno no era para la construcción privada, sino para hacer una estación de intercambiador modal, que también beneficia a Renfe, además de ser de uso público. El acuerdo ha sido ceder el terreno a cambio de la remodelación para la mejora de la estación ferroviaria, y que creo que le va a costar al ayuntamiento 8 millones de pesetas. Creo que es una buena gestión del patrimonio, porque se ha dado un servicio público. En este sentido no tiene interés si se deja de ingresar o no determinada cantidad.

¿Tiene Renfe intención de realizar operaciones de carácter inmobiliario como las de los hoteles de Sants y Plaza de Armas?

Estas dos operaciones están hechas por filiales, aunque con dinero de Renfe. Renfe ya ha retirado el dinero y las filiales han salido al mercado. Las dos operaciones funcionan bien y el hotel de Plaza de Armas está ganando dinero ya, pero Renfe no va a entrar en la promoción inmobiliaria. Otra cosa es que nuestras filiales hagan este tipo de operaciones, pero serán nuestras filiales con sus propia dotación económica o acudiendo al mercado bancario, no con el dinero de Renfe. El procedimiento se a va cuidar. Primero el negocio que una filial quiera realizar tendrá que pasar por un comité de dirección y luego tendrá que hacerlo en el mercado y con la responsabilidad de la dirección y del consejo de administración de esa empresa. Con el comité de dirección de control de empresas que hemos creado va ser muy difícil que las filiales realicen operaciones especulativas que salgan bien por chiripa. Renfe sólo tiene que hacer una cosa, que es transportar. □

LUNA