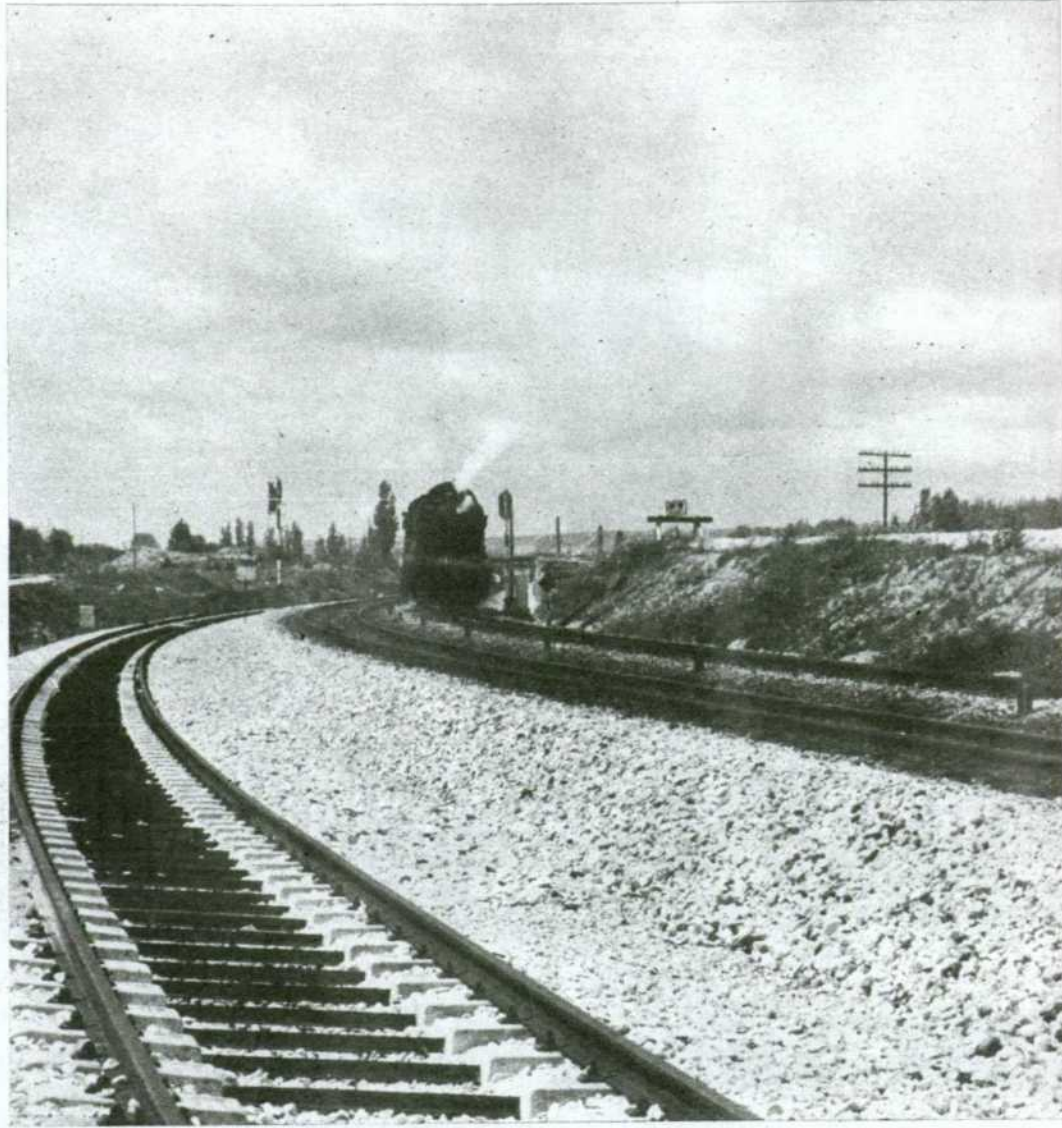


ESTUDIO LINEAS DE LA RED



- Recientemente, la prensa ha divulgado el informe publicado por la Red sobre el balance de ingresos y gastos por líneas y trayectos.

Las líneas más equilibradas económicamente, de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, coinciden, a efectos prácticos, con las de mayor densidad de tráfico. Forman una especie de esqueleto de la Red, que relaciona el centro con la periferia (Galicia, Asturias, Santander, Vascongadas, Aragón, Cataluña, Levante y Andalucía), aparte de la línea que bordea el Mediterráneo entre Valencia y Cataluña.

Esta es una de las conclusiones a que llega el estudio del balance de ingresos y gastos por línea y trayectos, correspondientes a 1968, que acaba de distribuir la RENFE.

SE ha realizado dicho estudio para contar, con independencia de los resultados globales para el conjunto de la explotación que se establece al fin de cada ejercicio, con una serie de resultados parciales que pueden complementar una eficaz información para aplicar debidamente las medidas de política económica en la Red.

EL ESTUDIO

La enorme masa de documentación acumulada ha obligado a realizar sesenta programas de ordenador y se ha requerido un tiempo total de proceso de cien horas en un ordenador, aparte de otros cálculos con máquinas convencionales y pequeños computadores de

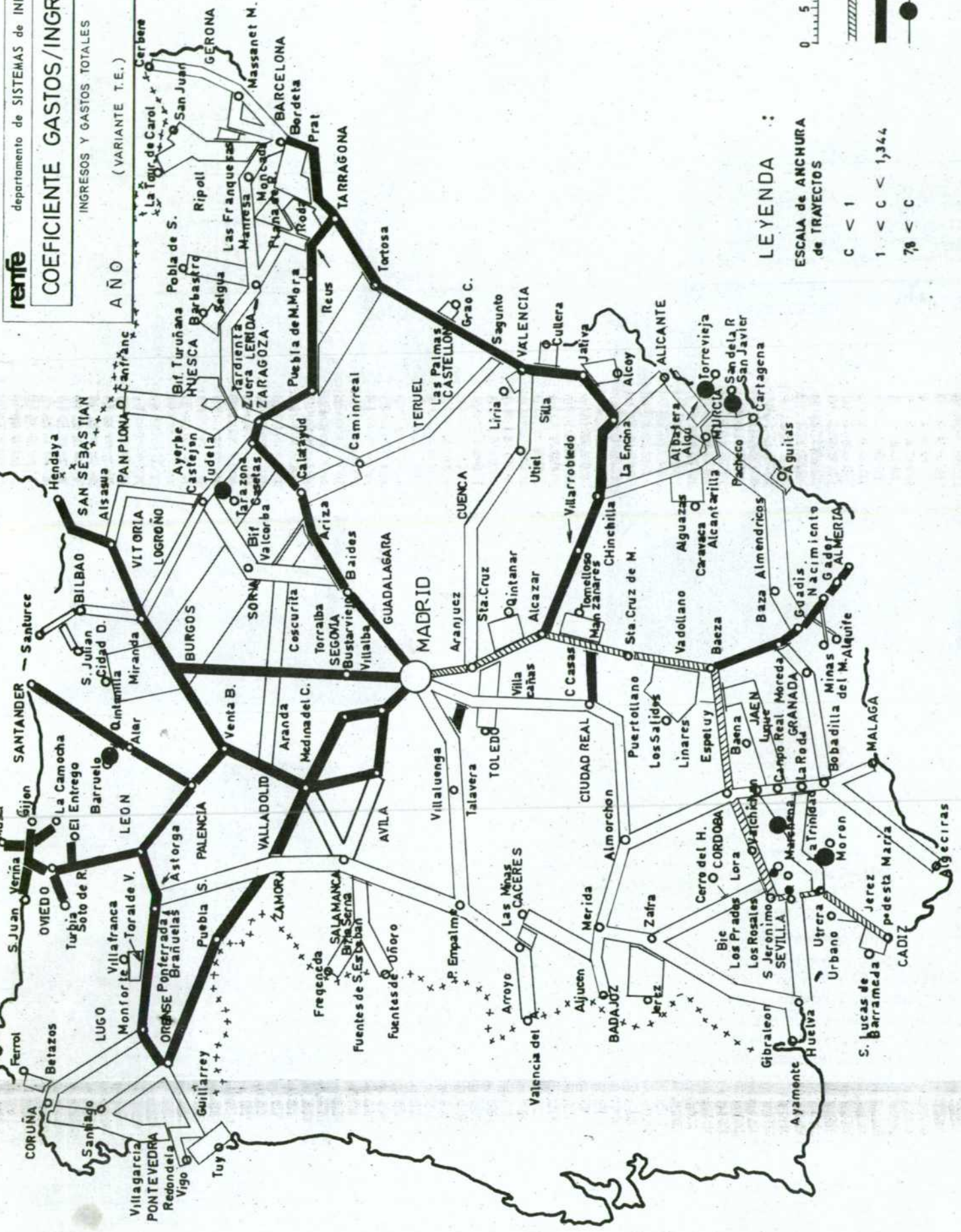
mesa. Ello indica que el estudio habría sido prácticamente imposible de realizar de no contarse con estos medios, lo que es una muestra del proceso de modernización de RENFE.

Para realizar el estudio se ha dividido la Red en 173 proyectos, imputando a cada uno de ellos, hasta donde ha sido posible, los gastos e ingresos directos de trayecto y después los gastos e ingresos totales.

Por gastos e ingresos directos se entiende aquellos que corresponden directamente con el tráfico que «pisa» un trayecto determinado. En el capítulo de gastos, esto engloba los llamados de circulación (estaciones, personal de trenes, secciones de movimiento), material y energía (personal de conducción, energía combustible, mantenimiento y reparación de material motor y móvil, maniobras) e infraestructura (mantenimiento de vía y obras, señalización, comunicaciones, electrificación, edificios de estaciones y líneas); no se han incluido las amortizaciones.

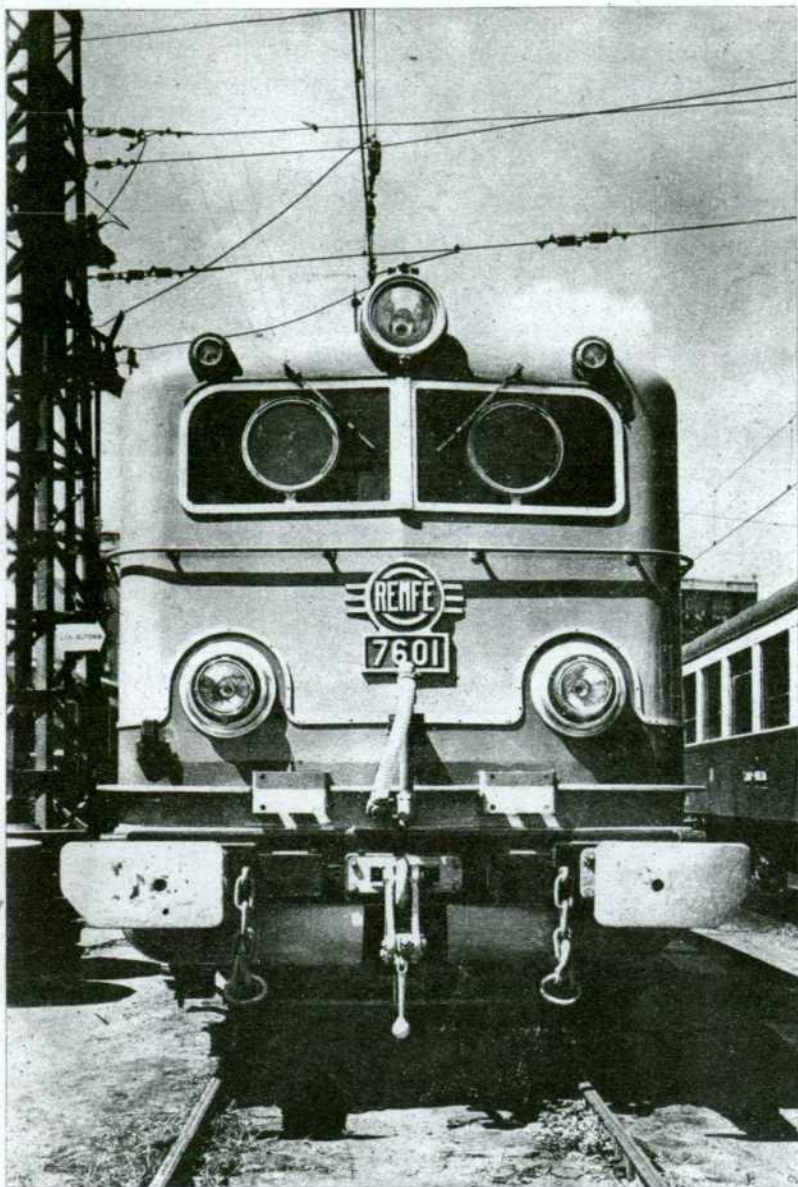
RENTABILIDAD LINEAS

La denominación de ingreso directo se h



LEYENDA :
 ESCALA de ANCHURA de TRAYECTOS
 C < 1
 1 < C < 1,344
 78 < C





ESTUDIO LINEAS DE LA RED



reservado para los correspondientes a los servicios de mercancías, viajeros y correos.

En cuanto a los resultados de ingresos y gastos totales, sirven para poner de relieve la situación resultante si los conceptos no directos (por ejemplo: gastos de administración, ingresos ajenos al tráfico, etc.) se distribuyen homogéneamente entre todos los trayectos.

Con la confrontación entre gastos e ingresos se establece un coeficiente, cuyo significado es comparar las pesetas gastadas por cada peseta ingresada. Cuando el coeficiente es menor que la unidad, indican que la estimación de los ingresos resulta superior a la de los gastos. En otras palabras: que dicho trayecto o línea tiene superávit.

De esta manera, en relación a gastos e ingresos directos con coeficiente inferior a la unidad, aparecen las líneas o trayectos de Madrid-Avila-Valladolid, Miranda de Ebro-Hendaya, Venta de Baños a Orense, Palencia a Santander, León a Gijón, Bilbao a Santurce y San Julián de Musqués, Madrid a Zaragoza y Barcelona, Valencia a Tarragona, Madrid a Cádiz, Manzanares a Ciudad Real y Linares-Bae-

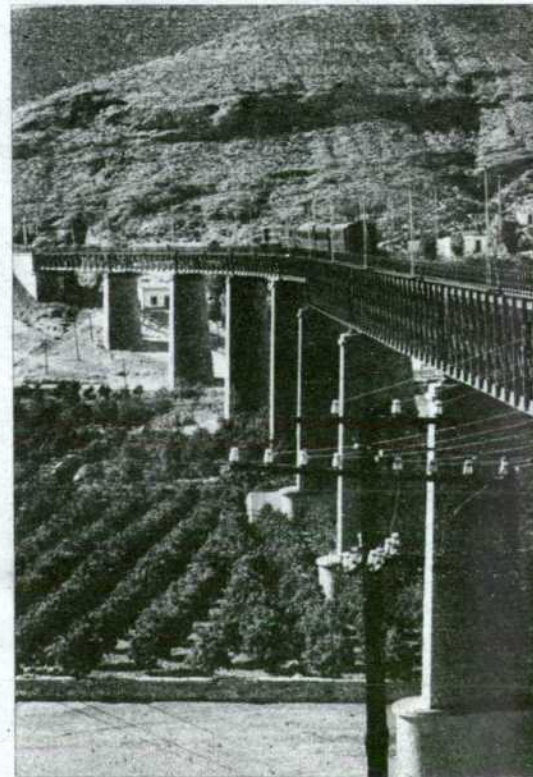
za a Almería, con los ramales de Alquife y Minas del Marquesado.

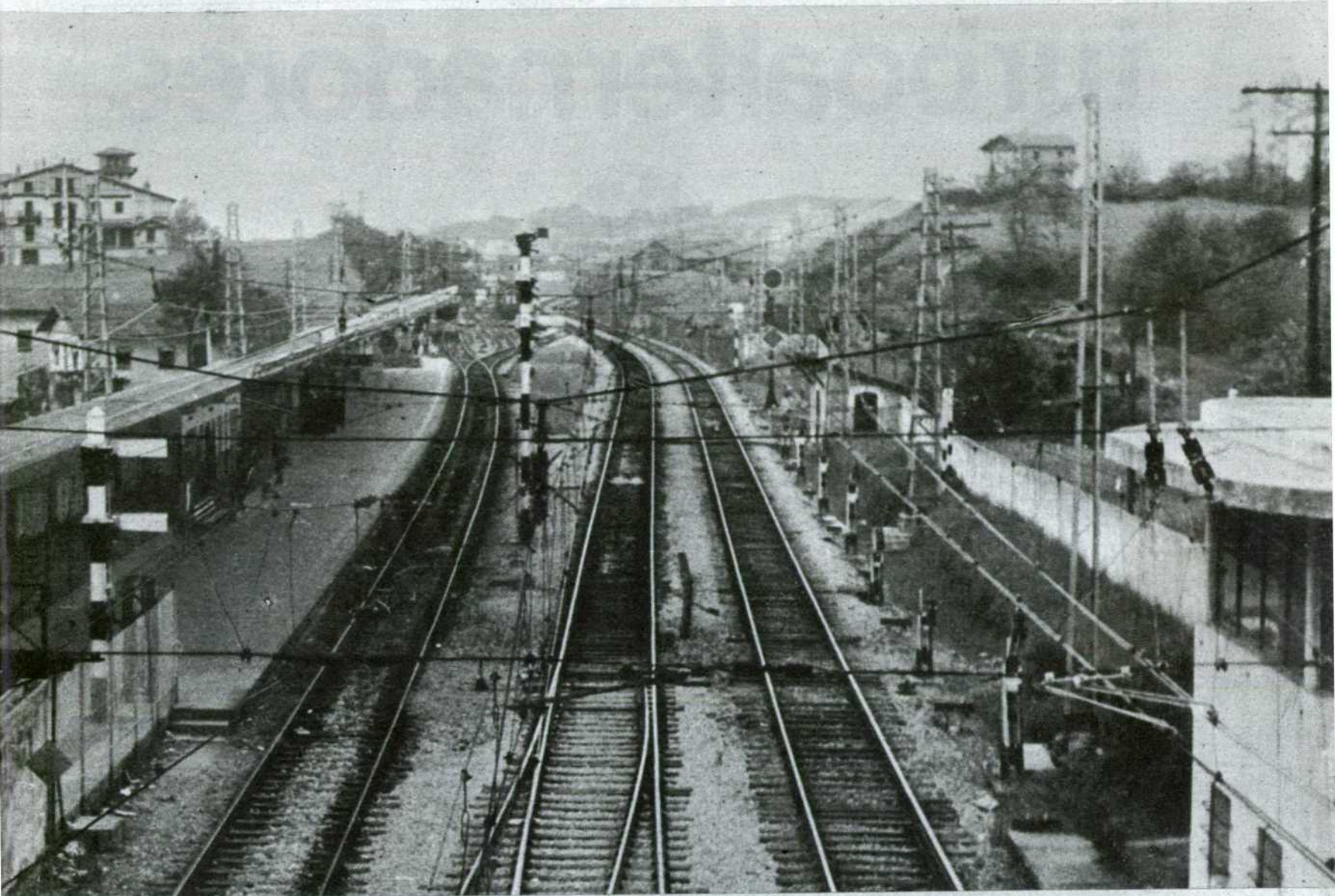
Además de las grandes líneas incluidas en dicha enumeración, aparecen otras que reflejan especiales características, unas debidas al tráfico de mercancías, por ejemplo: la de Manzanares a Ciudad Real, por la proximidad de Puertollano, y los ramales de Minas del Marquesado y Alquife, cuyo tráfico de mineral incide decisivamente en el balance económico de la línea de Linares-Baeza a Almería. Otras son debidas al tráfico de viajeros, como, por ejemplo, la de Bilbao-Santurce y San Julián de Musqués, tráfico de cercanías de características especialísimas.

Las líneas con coeficiente entre la unidad y 1,125, que es el medio de la Red, son: Medina-Zamora-Orense-Vigo, Villalba-Segovia-Medina del Campo, Madrid-Aranda-Burgos y Alcázar de San Juan-La Encina-Valencia.

DEFICITARIAS

El resto de las líneas tienen un coeficiente superior a la media de la Red. Entre la media y el coeficiente de 200 por 100, se encuen-





tran, en orden creciente, las de Miranda-Bilbao, Valencia-Zaragoza, Chinchilla-Cartagena, Barcelona-Cerbere (por Granollers y Mataró), Ramales de Asturias, Miranda-Casetas, Lérida-Reus Avenida, Córdoba-Málaga, Delicias Empalme-Villaverde-Ciudad Real, Alsasua-Castejón, Ciudad Real-Badajoz, Villaseca-Villaluenga, Orense E-Santiago de Compostela, Monforte-La Coruña-El Ferrol, Zaragoza-Lérida-Barcelona, Mérida-Zafra-Los Rosales, Aranjuez-Utiel-Valencia, Bobadilla-Moreda, La Encina-Alicante Término, Almorchón-Córdoba, Madrid-Valencia de Alcántara. Las demás líneas superan dicho coeficiente.

Además hay un pequeño grupo de ramales altamente deficitarios, con un coeficiente superior al 800 por 100; es decir, que cada peseta de ingreso comporta ocho de gastos. Son los de Sevilla a San Francisco, Guadajoz-Carmona, Vadollano-Linares, Marchena-Valchillón, La Trinidad-Morón, Pacheco-Santiago de la Ribera, Albaterra-Torre vieja, Tudela de Navarra-Tarazona, Guillarey-Tuy frontera y Quintanilla a Barruelo, la más deficitaria de la Red, con un coeficiente de 22,958.

Aparte de este método de ingresos directos frente a gastos directos, el estudio emplea otro método más tamizado en el que se incluyen las tasas de expedición cobradas por vagón completo para conocer en cierto modo los distintos trayectos como fuentes de tráfico, para dar una imagen más ajustada del transporte ferroviario. Las diferencias entre el primero y el segundo método son poco perceptibles para la mayoría de los trayectos, aunque afectan de modo notable a algunos por el elevado número de vagones completos que expiden. Así, por ejemplo, los ramales asturianos que con el primer método resultan con un coeficiente superior entre un 10 y un 12 por 100 al medio de la Red, con el segundo método resultan del 11 al 15 por 100 menor al medio de la Red. Análogamente, líneas como las mineras (Marquesado y Alquife) se ven considerablemente beneficiadas con el segundo tratamiento. También una pequeña línea de enlace (Villaseca-Villaluenga), que aparte un importante tráfico de cemento, se sitúa entre las relativamente equilibradas con el segundo método.

Ello evidencia que no puede deducirse simplemente que RENFE se compone de una parte rentable y otra que no lo es. Más bien cabe confirmar que la parte de la Red que presenta cierto superávit es francamente minoritaria. El déficit global se debe, fundamentalmente, a que las mejores líneas, las de mayor tráfico, no alcanzan o alcanzan con muy poca holgura el equilibrio.

Esta situación parece sugerir —concluye el informe en sus comentarios— que, aparte de que los gastos puedan reducirse o al menos contenerse, existe un problema de ingresos, bien porque la densidad de tráfico sea insuficiente hasta en las mejores líneas, bien porque el nivel tarifario medio sea bajo.

En el informe se llega a la conclusión de que el déficit de RENFE no es solamente un problema de gestión interna, sino que, además, está relacionado con la necesidad de planificación y coordinación del sistema nacional del transporte.

F. S.

Foto archivo. Gráfico Pretel.