

SEGUN EL BALANCE SOCIAL PRESENTADO POR LA RED

RENFE FUE RENTABLE EN 1983 PARA LA COLECTIVIDAD ESPAÑOLA

EL pasado 20 de junio, el presidente de RENFE, Ramón Boixadós, presentó a los periodistas el primer balance social de la Red, en rueda de prensa celebrada en el madrileño palacio de Fernán Núñez.

El señor Boixadós estuvo acompañado por el inspector general de RENFE, José Escolano, que había supervisado la realización del estudio, y por los miembros del equipo que lo había elaborado: Arturo Iglesias, jefe del Centro de Documentación de RENFE; María José Gutiérrez González y Fernando Martín Maganda, especialistas de la Red. Junto a ellos estuvo el jefe del Gabinete de Información de RENFE, Andrés Herbada Esteban.

La metodología seguida para la realización de este primer balance social está basada en la utilizada por los ferrocarriles alemanes para un trabajo similar. Durante ocho meses, el equipo de especialistas ha trabajado en la delimitación y valoración de los campos de responsabilidad de la empresa y en las actividades que RENFE desarrolla para lograr esta finalidad. El balance social es un intento de evaluar y, en la medida de lo posible, cuantificar los beneficios que el ferrocarril presta a la sociedad en su conjunto y responde a la preocupa-

● *Es la primera vez que el ferrocarril español realiza un estudio de esta naturaleza, con arreglo al modelo alemán.*

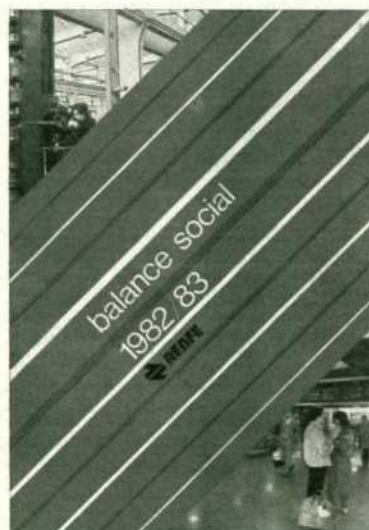
● *Son innumerables las ventajas que el ferrocarril reporta a la sociedad, muchas de ellas no susceptibles de cuantificación.*

ción que tiene cualquiera de las administraciones ferroviarias del mundo, que reciben elevadas transferencias del Estado respectivo como compensación a su déficit de explotación y que, sin embargo, producen importantes economías externas.

En cuatro partes

El estudio se ha dividido en cuatro partes, la primera de las cuales está encaminada a analizar los cambios experimentados en la distribución modal del transporte, tanto de viajeros como de mercancías. Se señala en el estudio el descenso continuado desde 1980 de este último tipo de tráfico y la influencia que, sobre la evolución de esta clase de transportes, tuvo la crisis del petróleo.

El tráfico de viajeros, por su



parte, experimentó desde 1974 un crecimiento continuo, aunque con una distribución modal desigual. La carretera, y con-

cretamente los transportes privados, han sido los más beneficiados por este aumento.

También se estudia en esta primera parte la infrautilización del potencial ferroviario y, en el caso español, señala como causas que han influido en esta disminución de eficacia la pérdida de importancia de sectores que tradicionalmente aportaban un mayor volumen de tráfico y el lento crecimiento de los ferrocarriles con respecto a otros modos de transporte. Según este informe, en la actualidad, el tráfico potencial de RENFE está en un 50 por 100 por encima de lo que transporta.

La segunda parte del trabajo explica las relaciones de dependencia que existen entre RENFE y el resto de los sectores en la economía española. Bajo el epígrafe "RENFE en el contexto nacional" se calcula, como efectos directos e inducidos de RENFE, en la actividad económica nacional, una facturación de 760.696 millones de pesetas y 242.178 puestos de trabajo durante 1983. Los impuestos directos generados por estos puestos de trabajo relacionados con RENFE suponen 58.048 millones de pesetas, las cotizaciones a la Seguridad Social fueron 79.976 millones y el total de la actividad de RENFE al Estado le supuso una aportación neta de 126.886 millones de pesetas (en esta partida se incluyen las cotizaciones a la Seguridad Social, ya que se considera al Estado como administrador de ella).

Aportación a la sociedad

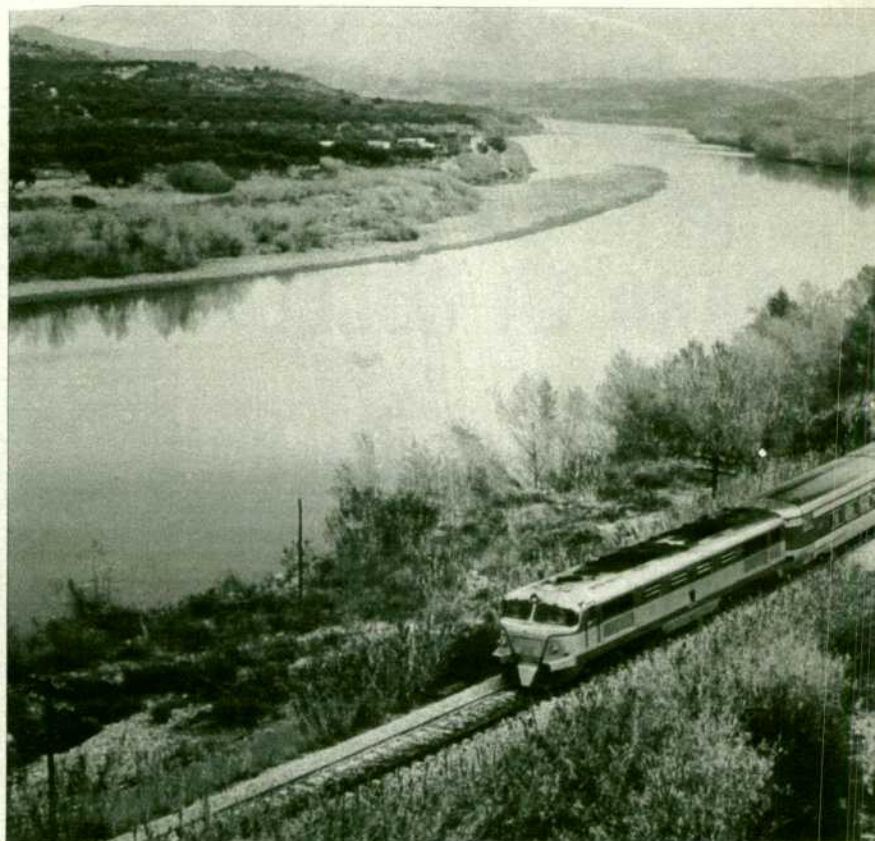
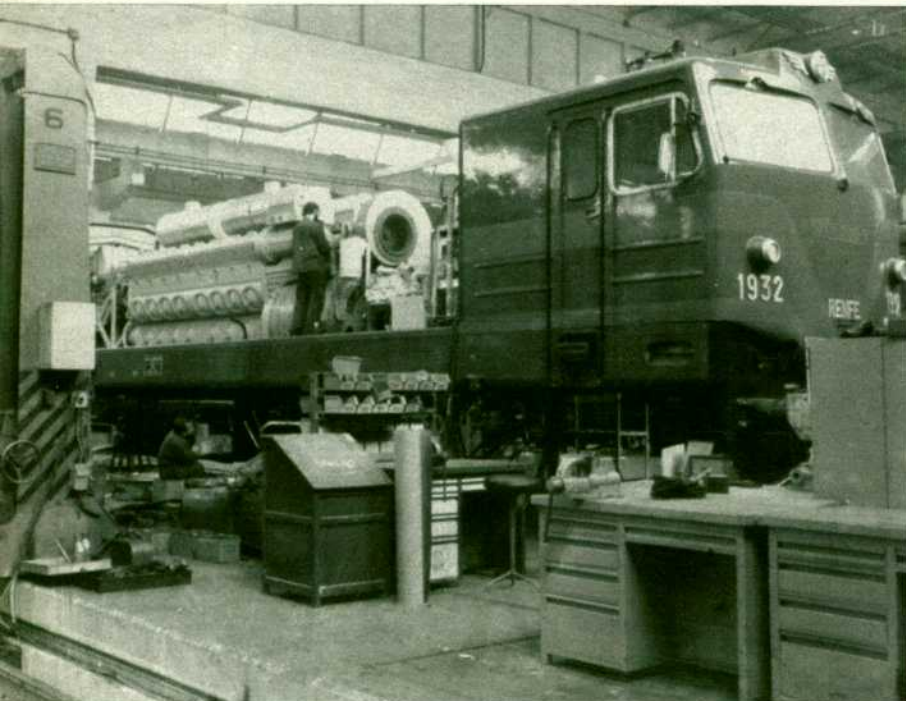
La aportación del ferrocarril a la colectividad ocupa el tercer capítulo del balance. Evalúa el beneficio público que presta la empresa ferroviaria y los costes que la sociedad española tendría que soportar en el caso de que las unidades de tráfico transportadas por ferrocarril pasaran íntegramente a incrementar el volumen de tráfico de la carretera.

Para ello hace una valoración del coste de utilización de la infraestructura de la carretera, el de los accidentes y los costes de deterioro del medio ambiente.

Para evaluar el coste de utilización de la infraestructura se han tomado en cuenta los costes de inversión, los de conser-



Presentación del Plan a los medios informativos. De izquierda a derecha, F. Martín Maganda, Arturo Iglesias, María José Gutiérrez, Ramón Boixadós, José Escolano y Andrés Herbada.



vacación y los de explotación y se han utilizado, como base documental, los presupuestos de la Dirección General de Carreteras correspondiente a 1981 y 1982.

Según estos datos, el beneficio público por este apartado sería de 45.092 millones de pesetas, resultantes de sumar los 27.791 millones de pesetas en que se han valorado los beneficios de las inversiones incrementales necesarias más los 7.301 millones de pesetas derivadas de la conservación y explotación.

En el apartado relativo a los accidentes, la media anual de 1980-1981-1982 de coste de los accidentes por carretera fue de 7.438,6 millones de pesetas, mientras que el coste social medio de los accidentes de RENFE en el mismo trienio fue de 2.073,6 millones, con lo que el suplemento de costes por el trasvase de tráfico hubiera sido de unos 5.365 millones de pesetas año. Un hipotético trasvase de viajeros de RENFE a la carretera supondría trescientas víctimas mortales al año. Los costes de deterioro del medio ambiente están calculados teniendo en cuenta la erosión que el transporte produce en la Naturaleza, bien a través de la contaminación atmosférica, bien produciendo ruidos y vibraciones nocivas para las poblaciones situadas cerca de carreteras, vías férreas o pasis-

llos de circulación de aviones, o reduciendo las superficies cultivables y edificables. Aunque en este capítulo sólo es cuantificable en cifras el beneficio público del coste de los terrenos, que es de 8.539,3 millones de pesetas, el beneficio que representaría la mejora del medio ambiente y la reducción de ruidos aconseja orientar el transporte hacia el modo menos perjudicial de los existentes y desarrollar técnicas que reduzcan los efectos nocivos sobre la Naturaleza.

Casi setenta y cinco mil agentes

El capítulo cuarto está dedicado al personal de la Red, y en él se ofrece una detallada información sobre las relaciones y costes laborales de los trabajadores ferroviarios.

Al final del año 83, RENFE contaba con 74.965 agentes, lo que la convierte en la primera empresa del país en recursos humanos; en segundo lugar se encuentra Telefónica, con 65.629 empleados en el mismo año, y ambas a gran distancia de las que le siguen en número de trabajadores. Dentro del apartado titulado "Los efectivos de personal y sus características" se detalla todo lo relativo a este colectivo de trabajadores: la edad media, que en RENFE es de 46,2 años; la antigüedad

en la Red (5,17 cuatrienios), su distribución geográfica por el lugar de nacimiento o de prestación del servicio, distribución por organismos en la Red, etc.

Los costes de personal en la Red durante 1983 supusieron 130.190 millones de pesetas, es decir, un 64 por 100 del total de los costes de la Red.

ALGUNOS DATOS DE 1983 INCLUIDOS EN EL BALANCE SOCIAL DE RENFE

- Sumando el empleo directo e indirecto, 242.179 personas se dedican a producir los servicios de RENFE y los intermedios imputados necesarios. Los salarios brutos directos e indirectos suponen 340.632 millones de pesetas (1983).
- Los impuestos directos generados por los puestos de trabajo relacionados con RENFE suponen 58.048 millones de pesetas, y las cotizaciones a la Seguridad Social, 79.976 millones de pesetas; el total de la actividad de RENFE supone una aportación neta al Estado (considerado también como gestor de la Seguridad Social) de 126.886 millones de pesetas.
- RENFE administra 38.060 Ha. de suelo público, de los

que 30.060 son suelo rústico y 8.000 suelo urbano.

- La mayor seguridad del ferrocarril evita la muerte de más de 300 personas cada año. El ahorro económico derivado de esta mayor seguridad se eleva a 5.365 millones de pesetas/año.

- Para realizar el mismo transporte que la carretera, el ferrocarril precisa una superficie tres veces menor.

- En España, el ferrocarril consume menos de la mitad de energía que la carretera por unidad de tráfico, con los ahorros que ello supone.

- Los costes unitarios del personal de la Red siguen siendo menores que en otras actividades económicas del país.



LOS 40 SECTORES CON MAYOR INCIDENCIA EN LA FACTURACION EN EL AMBITO GENERAL

Núm. de orden	Núm. del sector	Nombre del sector	Importe	% sobre el total	% acumulada
1	49	Cons. mat. ferroviario	54.631,68	9,4	9,4
2	10	Refino de petróleo	27.975,51	4,8	14,2
3	102	Comercio al por menor	26.228,09	4,5	18,7
4	103	Hostelería y restaurantes	24.266,45	4,2	22,9
5	18	Productos siderúrgicos	23.860,52	4,1	27,0
6	97	Construcción de inmuebles	22.147,08	3,8	30,8
7	98	Obras públicas y civiles	18.969,28	3,3	34,1
8	12	Energía eléctrica	17.435,95	3,0	37,1
9	107	Otros transp. terrestres	16.697,62	2,9	39,9
10	1	Producción agrícola	15.610,64	2,7	42,6
11	115	Serv. prestados a empr.	15.538,65	2,7	45,3
12	117	Alquiler de inmuebles	14.995,95	2,6	47,9
13	100	Comercio al por mayor	13.407,80	2,3	50,2
14	2	Producción ganadera	12.824,35	2,2	52,4
15	19	Prod. metales no férricos	8.883,43	1,5	53,9
16	20	Extr. mat. de construcción	8.750,37	1,5	55,4
17	39	Fab. herramientas	8.569,93	1,5	56,9
18	26	Deriv. del cemento/yeso	7.754,66	1,3	58,2
19	47	Construcción de vehículos	7.624,21	1,3	59,5
20	55	Sacr. y despiece ganado	7.258,13	1,2	60,8
21	126	Asist. social (no com.)	7.244,42	1,2	62,0
22	110	Serv. conexos al trans.	7.208,52	1,2	63,3
23	84	Confección prendas vestir	6.747,46	1,2	64,4
24	44	Cons. maq. eléctrica	6.671,49	1,1	65,6
25	37	Fundiciones metálicas	5.949,23	1,0	66,6
26	42	Cons. maq. ind. no eléctrica	5.767,44	1,0	67,6
27	104	Reparación de vehículos	5.533,14	1,0	68,5
28	112	Instituciones financieras	5.496,15	0,9	69,5
29	93	Imprenta, prensa, editorial	5.446,69	0,9	70,4
30	111	Comunicaciones	5.427,39	0,9	71,3
31	95	Artículos de plástico	5.385,10	0,9	72,3
32	46	Fab. material electrónico	4.872,16	0,8	73,1
33	120	Recreat. y cult. (com.)	4.480,95	0,8	73,9
34	24	Fab. cemento artificial	4.249,91	0,7	74,6
35	38	Fab. pr. met. estructurales	4.200,34	0,7	75,3
36	54	Fab. aceites y grasas	4.131,92	0,7	76,0
37	118	Docencia e inv. (com.)	4.089,77	0,7	76,7
38	65	Prod. alimentación animal	3.951,02	0,7	77,4
39	34	Fab. prod. quim. industr.	3.837,36	0,7	78,1
40	62	Ind. pan, bollería, galletas	3.837,06	0,7	78,7

También se encuentra perfectamente detallado, en cifras, todo lo relativo a la seguridad e higiene en el trabajo y a los servicios médicos de la Red. La implantación sindical ocupa uno de los apartados y se ofrece un cuadro comparativo de las tres últimas elecciones celebradas con el censo, número de votantes y el índice de participación, así como los resultados de las elecciones y el porcentaje de votos obtenidos por cada central sindical.

Finalmente, en este capítulo se detallan las actividades sociales de la Red y se plantea la necesidad de avanzar en la homogeneización de las relaciones laborales entre los di-



ferentes modos de transportes.

El último de los capítulos está dedicado al balance integrado de RENFE, que es una aproximación a una contabilidad social, en la que se trata de determinar las aportaciones que la empresa recibe de su entorno exterior y las contraprestaciones que la empresa realiza en favor de ese entorno, y cuyo resultado final es la aportación de RENFE al Estado-colectividad de un beneficio de 114.484 millones de pesetas, sin contar otras varias aportaciones positivas del ferrocarril a la colectividad, difíciles de evaluar, como son ecología, suelo, etc., etc.