

**EN 1991 EL DEFICIT DE RENFE FUE DE 53.000 MILLONES**

## El Plan de Empresa 1992-1993 será la base para el nuevo contrato programa

Sobre tres pilares se va a edificar el futuro ferrocarril del siglo XXI. La pieza fundamental, el próximo contrato programa, tiene que estar listo antes de que acabe el año. Pero las otras dos piezas ya se han dado a conocer. Con la presentación de la cuenta de resultado de 1991 con los criterios contables de la Comunidad Europea y la elaboración del Plan de Empresa 1992-1993 empieza el futuro de Renfe.

**U**llo César Rivas

n futuro que empieza con diversa suerte. Por una parte la cuenta de resultados de 1991 presentada a finales de febrero arrojó un déficit de gestión de 53.761 millones. Por otro lado el aumento de los usuarios de Renfe en 1991 y el nuevo marco, más claro y flexible, en el que se va a mover la empresa ferroviaria, junto con la puesta en marcha de la alta velocidad, presagian el cambio que va a experimentar Renfe en los próximos tiempos.

Y aunque el resultado económico que obtuvo la compañía en 1991 fue negativo, el propio director general de la compañía, Eduardo Moreno, consideró 1991 como un mal año, en la Comunidad Europea sólo los ferrocarriles franceses, la SCNF, obtuvo unos resultados positivos de 306 millones. Para Renfe, la caída de tráfico a causa de 80 días de huelgas, paros y amenazas de bomba, es el principal motivo de no haber obtenido mejores resultados.

A partir de ahora, y en aplicación de



la normativa comunitaria, se contabilizan como ingresos y no como pérdidas las aportaciones que el Estado y las administraciones públicas facilitan al ferrocarril. De esta forma se puede mantener en funcionamiento en servicios necesariamente deficitarios: mantenimiento de infraestruc-

turas, gestión de la circulación ferroviaria de la red, cercanías y los trenes regionales que realizan recorridos inferiores a 200 kilómetros.

Para el resto de las actividades ferroviarias (alta velocidad, largo recorrido y mercancías) la Comunidad Europea obligará a que funcionen



## UN PLAN DE EMPRESA MUY VALIOSO

**E**l Plan de Empresa 1992-1993 recoge los aspectos más relevantes de la explotación ferroviaria, analizándolos y realizando una proyección de futuro. Las principales inversiones se realizarán en cercanías (material móvil e infraestructuras) finalización de la alta velocidad, adquisición de material de tracción de 200 km/h y equipos Talgo para la nueva línea Madrid-Sevilla. En total cerca de 200.000 millones de pesetas.

- Cercanías. Se prevé crecimiento importante en los próximos años. Para este año se espera un incremento del 20 por ciento. Por eso se realizará un importante esfuerzo inversor entre 1992 y 1993. Cercanías debe aumentar la frecuencia en las líneas y horas punta y ajustando la oferta en las horas y días valle.
- Alta velocidad. El 20 de abril inicia su despegue. La dirección de Renfe estima que en 1992 el AVE transportará 1,5 millones de viajeros, pasando a 3,7 en 1993.
- Largo recorrido. La puesta en servicio de nuevas autovías y la competencia más agresiva tanto de la carretera como del avión van a condicionar la forma de actuación de esta área. Los puntos básicos de actuación serán el aumento de plazas de mayor calidad en los trenes nocturnos, un mayor número de intercitis en los corredores más competitivos y el aprovechamiento de la infraestructura del AVE (con trenes Talgo) para dar nuevos servicios al sur de Andalucía.
- Viajeros regionales. La fuerte competencia que el automóvil ha impuesto en este mercado ha motivado en

1991 índices de ocupación realmente bajos. Con la nueva normativa comunitaria, el futuro de este segmento pasa por los acuerdos que se establezcan con las administraciones públicas para cubrir los déficit. De todas formas el futuro parece estar en aquellos recorridos con un tiempo de viaje entorno a una hora, un híbrido entre regionales y cercanías. El futuro inmediato son enlaces con los servicios AVE para regionales en Andalucía, establecimiento de red expres en Cataluña y sustitución de material en la zona noroeste y Zaragoza.

- Mercancías cargas completas. El vagón disperso, que representa el 70 por ciento del tráfico total, debe convertirse a trenes puros o intermodales en el corto-medio plazo para poder alcanzar la rentabilidad. Este es el gran reto que se plantea esta UNE en el nuevo plan de empresa.
- Cargas fraccionadas. En Paquexpres, paquetería urgente, se modificará profundamente la logística para que se produzcan menos interferencias con otros productos de Renfe. En Cargo Expres, se ha concentrado el transporte ferroviario sobre cinco trenes TEF (Trenes Expresos de Fraccionado) con horario fijo y se plantea la desaparición del vagón disperso.
- UNEs prestadoras de servicios. Estas UNEs deben supeditarse a las UNEs operadoras. La mejora de la calidad de servicio y de la productividad es básica para la competitividad del ferrocarril. Especial interés tiene el Plan Extraordinario de Mantenimiento de infraestructuras que actuará básicamente donde mayores tráficos hay: cercanías de Madrid y Barcelona y los grandes ejes. □

bajo criterios estrictamente comerciales, sin posibilidad de que reciban ayudas estatales. Por tanto la rentabilidad en estos servicios será fundamental para la supervivencia del ferrocarril.

Es por esto por lo que el ferrocarril va a jugar a partir de ahora con un papel diferente al que ha tenido hasta ahora, un papel más especializado. Sobre esta realidad constatada tanto a nivel nacional como europeo es con la que se ha redactado el Plan de Empresa 1992-1993 de Renfe. La rentabilidad es quizás la palabra clave que resume el documento.

La importancia del Plan de Empresa elaborado por Renfe radica no sólo por su incidencia en la actuación de la red ferroviaria sino que ha de servir como base para la elaboración del contrato programa. Un contrato programa que Renfe ha de negociar con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y que debe estar listo para finales del presente año 1992.

Para la elaboración del Plan de Empresa se han seguido una serie de directrices: el futuro contrato programa se establecerá por productos específicos y por unidades de negocio; los planes deben ser planteados desde



LUNA

una óptica intermodal; la gestión y el desarrollo de la infraestructura es responsabilidad financiera del Estado; los servicios de cercanías serán objeto de una compensación establecida, en principio, en términos de un cierto montante por viajero transportado; los servicios regionales tendrán que ser analizados desde un punto de vista socioeconómico que permita considerar en cuales conviene operar; los restantes servicios (mercancías, alta velocidad y largo recorrido) han de ser autosuficientes económicamente, contribuyendo mediante una cierta tasa al sostenimiento de la infraestructura; no habrá subvenciones ni aportaciones excepto para el desarrollo de técnicas intermodales, aunque no se subvencionará su explotación.

Lo que resulta evidente con estas directrices es que la estrategia comercial en la que se tiene que desenvolver Renfe de hoy en adelante es radicalmente distinta a la vigente hasta hoy. En primer lugar, la empresa ferroviaria va a estar obligada a buscar de forma permanente los mercados más rentables o potencialmente rentables, intensificando su presencia en éstos. La nueva perspectiva supone el abandono, en casos extremos, de aquellos mercados o productos en los





## UNA NUEVA FORMA DE CONTABILIZAR

**L**as exigencias de la CE, junto al deseo de las administraciones ferroviarias de los llamados "Doce más dos" (ferrocarriles de la CE, más los de Suiza y Austria) de terminar con una cifra anual de "déficit de explotación", que solía ser bastante abultada, están propiciando una nueva forma en toda Europa de presentar las cuentas del tren.

Dice la normativa comunitaria que los resultados del mantenimiento de las redes ferroviarias de cada país deben contabilizarse en cuentas separadas de las de la explotación de los servicios de transporte. Por esta norma se descarga a los trenes nacionales de un pasivo que llega a superar un tercio de la suma de sus déficits totales.

Exige de igual modo el precepto comunitario que los servicios ferroviarios de cercanías se realicen bajo concierto económico con las administraciones públicas, pasando a contabilizarse como ingreso el sobrecoste compensado por el Estado.

Ambas medidas, junto a otras de me-

nor trascendencia contable, han dado a luz el nuevo concepto de "resultado de gestión" que tiene, entre otras particularidades, la ventaja de ser mucho menos abultado que su predecesor, "el déficit de explotación".

El fundamento de este cambio, argumentado largamente en los textos redactados por la CE, pretende descargar al ferrocarril de aquellos pesos que no soportan sus competidores, y muy en especial los modos de transporte por carretera. A saber; el mantenimiento de las infraestructuras viarias, (autopistas, autovías y carreteras interurbanas y urbanas) y los sistemas de ordenación y control de tráfico, (aparcamientos, semáforos, policía urbanas e interurbanas de carreteras y direcciones de tráfico, etc).

Con el objetivo de hacer familiares los nuevos conceptos contables, el Gabinete de Relaciones Externas de Renfe ha elaborado, con información UIC, un cuadro comparativo de los resultados obtenidos en 1990 por diferentes administraciones ferroviarias de los "Doce más dos". □

que competitivamente la posición del ferrocarril sea más débil y económicamente su presencia no resulte rentable.

Sin embargo, Renfe no olvida su

vocación de servicio público. En el Plan de Empresa redactado a lo largo de varios meses se plantea la potenciación de aquellos servicios en los que el ferrocarril genera externalida-

des positivas, en la medida en que estas externalidades sean reconocidas por quienes se benefician de ellas y las autoridades correspondientes estén dispuestas a compensar económi-

## CRECER EN TODOS LOS SENTIDOS

**A**unque en 1991 Renfe transportó más viajeros que en 1990, el déficit de gestión de la compañía ha ascendido a 53.761 millones de pesetas. Este año, por primera vez, se han aplicado los criterios contables de la CE, separando las cuentas por unidades de negocio.

- Cercanías. Los más de 50 millones de viajeros nuevos que tuvo Cercanías el año pasado supusieron un crecimiento de los ingresos del 20,8 por ciento. Sin embargo, al ser el doble los costes que el precio que paga el viajero por el servicio, el crecimiento ha incidido negativamente en los resultados finales. En todo el país más de 870.000 personas utilizan los días laborables los trenes de cercanías.
- Largo recorrido. Los ingresos de largo recorrido en 1991 tuvieron un crecimiento muy moderado, un 0,8 por ciento, que los sitúa en algo más de 52.000 millones de pesetas. La competencia de la carretera se hizo especialmente notable en 1991. Los 15,6 millones de viajeros prefirieron los servicios de calidad (Talgo, Intercity y coches cama, lo que perfila la estrategia comercial de la UNE.

En Regionales, la venta de billetes supuso 8.225 millones de pesetas, un 2 por ciento más que en 1990. Sin embargo su carácter deficitario superó claramente estos ingresos.

- Mercancías. La coyuntura económica de 1991 ha provocado un descenso en los ingresos de 3,1 por ciento. Cargas completas perdió un 3,9 por ciento, ingresó en 1991 44.186 millones frente a los 46.000 millones de 1990. Por su parte, Cargas fraccionadas facturó 12.785 millones una cifra prácticamente igual a la de 1990.
- Infraestructura. La aportación del Estado para el mantenimiento fue de 79.294 millones, cifra que se consigna como ingreso. Sin embargo, con los criterios de la CE el coste de la gestión de las infraestructuras (mantenimiento y circulación) asciende a 103.956 millones.
- Gastos. El crecimiento de este capítulo fue del 10,9 por ciento, ascendiendo los gastos de personal a 176.752 millones, un 8,5 por ciento más que en 1990. El consumo de energía experimentó un crecimiento del 11,6 por ciento, especialmente por el aumento de los servicios de cercanías. Los gastos de materiales y servicios fueron de 92.707 millones. Las amortizaciones supusieron 49.024 millones y los intereses 69.087 millones. □



## RESULTADOS ECONOMICOS DE ADMINISTRACIONES FERROVIARIAS EN 1990

	ESPAÑA	FRANCIA	ALEMANIA	ITALIA	REINO UNIDO	PORTUGAL	GRECIA	SUIZA	BELGICA	HOLANDA	AUSTRIA
RESULTADOS DE GESTION	-16.245	306,8	-313.806	-158.130	-16.386	-14.725	-15.898	193	2.963	4.942	3.976
COMPENSACIONES DEL ESTADO	177.612	405.459	621.506	1.064.510	133.098	11.126	5.297	42.345	169.662	82.488	126.098
DEFICIT POR Km	15.434	11.892	34.707	76.101	9.014	8.437	8.533	14.155	47.916	27.715	21.714
DEFICIT TOTAL	193.857	405.153	935.312	1.222.640	149.485	25.852	21.195	42.152	166.699	77.545	122.121
Kms. DE LA RED	12.560	34.070	26.949	16.066	16.584	3.064	2.484	2.978	3.479	2.798	5.624

Datos en millones de pesetas • INFORMACION UIC

camente a la compañía ferroviaria, en el caso en que resulten económicamente deficitarios. Un claro ejemplo de este caso serían los servicios de cercanías, onerosos para Renfe pero que tienen un claro beneficio social para las administraciones públicas. También regionales se encuentra en este caso. En la actualidad ya se han iniciado los contactos con diversas comunidades autónomas para que sean estas administraciones las que

se hagan cargo de los déficit que generan los servicios.

La necesidad de rentabilizar al máximo los servicios del ferrocarril también se ha llevado a las inversiones.

El Plan de Empresa recoge la necesidad de que la política de inversiones, mucho más estricta que en anteriores épocas, se realice bajo el prisma de la selección atendiendo a criterios de rentabilidad y atendiendo al

coste de los recursos financieros necesarios.

Modernización y mejora tanto de la productividad como de la gestión optimización de la gestión del patrimonio; énfasis en la calidad; potenciación de las cuentas de resultados de las unidades de negocio; y desarrollo de sistemas de dirección por objetivos son otras de las ideas fundamentales que están presentes en el Plan de Empresa recién elaborado. □

## LA PLANTILLA MEDIA FUE DE 48.927 TRABAJADORES

La plantilla de Renfe estuvo compuesta durante 1991 por un número medio de 48.927 trabajadores. De ellos, 3.029 ocupaban cargos de "estructura" y el resto se encontraban sujetos a convenio. El coste anual medio por cada ferroviario, incluidas las cantidades destinadas a la Seguridad Social, fue de 3.466.674 pesetas, lo que de supuso un coste total de recursos humanos para la compañía de 169.614 millones de pesetas durante el ejercicio.

El número medio de trabajadores que componían la plantilla de Renfe durante el ejercicio de 1991 ascendió a 48.927, según un informe presentado por la Dirección General Adjunta de Recursos Humanos de la compañía. De esos casi 49.000 ferroviarios, 3.029 pertenecen a cargos de "estructura" y el resto son empleados sometidos a "convenio".

El coste de la masa salarial supuso para Renfe el pasado año un desembolso de 132.164 millones de pesetas, a los que hay que sumar 37.450 millones de pesetas en concepto de Seguridad Social, por lo que la cantidad asignada a recursos humanos en la cuenta de la compañía ascendió a 169.614 millones de pesetas.

El coste medio anual por trabajador, en concepto de salario, se situó en 2.701.248 pesetas, a las que hay que sumar 765.426 pesetas por pagos a la Seguridad Social, lo que una cifra promedio de 3.466.674 pesetas desembolsadas por la empresa por cada uno de sus trabajadores.

La edad media de los empleados de Renfe se sitúa en 40,1 años, según el informe de la dirección de Recursos Humano-

nos, y la antigüedad media de los trabajadores en la compañía es de 17,1 años. Los días perdidos por "incapacidad laboral transitoria" de los miembros de la plantilla en 1991 fueron 707.964, con un promedio de absentismo de 14,5 días por ferroviario.

Las horas perdidas en 1991 como consecuencia de la conflictividad laboral fueron 514.688. El mes con un mayor número de horas de huelga fue mayo en que se superaron las 350.000. Muy por debajo de esta cifra, se sitúa en segundo lugar el mes de abril con 60.000 horas perdidas, el de noviembre con 40.000, y con cantidades menores marzo, diciembre y octubre.

"La conflictividad laboral -según el informe de recursos humanos- se ha utilizado habitualmente en Renfe como arma de presión sindical en el transcurso de negociaciones importantes. Las huelgas son más una etapa del camino hacia la solución consensuada, que síntoma de agotamiento de las negociaciones".

La representación sindical ha variado notablemente en Renfe en los últimos quince años. El informe de la dirección de Recursos Humanos ofrece datos del año 1978 en que la plantilla de la empresa era de 73.312 trabajadores. La representación sindical correspondiente estaba compuesta por 141 comités, con un total de 2.058 miembros. En 1986 el censo de la plantilla era de 63.564 trabajadores, los comités 51 y los cargos sindicales 1.139. Al ejercicio de 1990 corresponde una plantilla de 49.863 ferroviarios, 51 comités y 1.029 cargos sindicales. □