



INFORME DE LA COMISION FORMADA POR EL MOPT PARA EL ESTUDIO DEL FERROCARRIL

Propuesta de segregación en empresas y recorte de actividades de Renfe

"Existe un riesgo cierto de que el ferrocarril desaparezca en España como elemento sustantivo del sistema de transportes". Con estas palabras la Comisión de expertos que durante seis meses ha estudiado el problema del ferrocarril por encargo del MOPT, hace una llamada para que se adopten medidas de salvación. En la redacción de sus conclusiones en marzo de este año, la Comisión propone un nuevo enfoque para la planificación y gestión ferroviaria, que supone la segregación de actividades en empresas distintas según productos y según se dediquen a administración de infraestructuras o a explotación de servicios, la especialización y recorte de los actuales servicios del ferrocarril y el establecimiento de regímenes comercial o por convenio para cada uno de los productos.



**Pilar Lozano
Julio César Rivas**

La Secretaría General de Planificación y Concertación Territorial del MOPT constituyó a finales del pasado año una Comisión para que elaborase con urgencia un informe sobre el ferrocarril en España, que le sirviese de apoyo en las tareas de planificación del transporte.

Tarea similar se le planteó en 1985 a una Comisión cuyo estudio, conocido como informe Roa haciendo mención al presidente de la misma, Carlos Roa, se esgrimió como argumentación para la política de impulso del ferrocarril que recogió el PTF, aprobado por el Gobierno bajo la tutela de Abel Caballero en el Ministerio de Transportes.

La actual Comisión está formada por Guillermo Vázquez como presi-

EN PORTADA

dente y por Jesús Arísti Biurrún, José Ramón Fernández Antonio, Juan Molina Vivas y Jaime Montalvo, como vocales. Esta Comisión de expertos en temas ferroviarios ha elaborado un documento de doscientas páginas en el que aseguran que el problema del ferrocarril "es de la suficiente gravedad como para llamar la atención de todas las organizaciones políticas y sociales y de la opinión pública sin que parezca exagerado recomendar su análisis por los órganos de máxima representación nacional".

Lo que se señala como el "problema" del ferrocarril es el actual déficit de Renfe y su dinámica de crecimiento, frente a una cuota de mercado decreciente en términos relativos. Junto a ello señalan una imagen negativa del ferrocarril en relación con el resto de los medios de transporte.

El déficit de Renfe alcanzó en el año 1991 la cifra de 249.197 millones de pesetas, es decir el 0,45 por ciento del PIB. Según el estudio de la Comisión este déficit puede aumentar hasta el 0,47 por ciento del PIB en los años 1992 y 1993, para posteriormente bajar hasta el 0,37 por ciento en 1996. Esto sería así, si Renfe no adoptase



importantes medidas de discontinuidad en los actuales niveles de servicio.

Por otro lado, desde 1985 hasta ahora Renfe ha perdido el 3,14 por ciento de viajeros-km, a pesar del crecimiento superior al 11 por ciento experimentado en los servicios de cer-

cañas. En el mismo período, el transporte de mercancías se ha estabilizado, a excepción del último año, 1990, en el que ha perdido un 3,5 por ciento del tráfico respecto al ejercicio anterior.

La Comisión considera que el ferrocarril tiene una serie de característi-



Línea II del F.M. de Barcelona

La poca disponibilidad de altura en un espacio reducido como en los túneles de Metro ha obligado a la búsqueda de alternativas para la sustitución de la catenaria convencional.

El montaje de CATENARIA RIGIDA como tercer rail suspendido, nos permite salvar el obstáculo y optimizar a la vez un máximo de fiabilidad en la interacción entre el pantógrafo y la CATENARIA RIGIDA.



ELFER
Control y Sistemas Eléctricos

08014 BARCELONA
Viriato, 47 - 9ª planta.
Edificio Numancia 1
Tel. (93) 430 39 38
Fax. (93) 405 13 40

28010 MADRID
Viriato, 2 - 1º desp. 6
Tel. (91) 448 28 64
Fax (91) 593 21 79

46003 VALENCIA
Dr. Beltrán Bigorra, 18, Pta. 1ª
Tel. (96) 392 38 33
Fax (96) 392 29 67

ALTA VELOCIDAD Y ANCHO INTERNACIONAL

La Comisión también se detiene para analizar las nuevas inversiones, fundamentalmente la red de alta velocidad y el ancho internacional. El punto 3.1.4 de la página 121 del informe se refiere a la alta velocidad. "Como objetivo ferroviario, desde la perspectiva empresarial, los naturales efectos positivos que induce la incorporación tecnológica y el efecto imagen quedan superados ampliamente por el volumen de la inversión, que parece muy elevada. Algún nuevo trazado menos ambicioso en velocidad y diseño, por tanto mucho menos costoso en construcción y operación, pudiera servir al efecto imagen y a gran parte de la innovación tecnológica sin comprometer el futuro empresarial. Como objetivo nacional, ... el avión parece un modo de transporte más barato, eficiente y rápido... Desde el punto de vista de la Comisión, en el marco de este informe, resulta que los servicios ferroviarios de "alta velocidad" española habrán de acogerse al régimen de prestación por convenio ya que no podrá cubrir la totalidad de sus costes a través de los precios percibidos de los usuarios".

Por lo que respecta al ancho internacional, "la Comisión no llega a encontrar razones válidas para que la red convencional española se adapte al ancho de vía UIC". La Comisión considera que el cambio de ancho para composiciones de viajeros está plenamente resuelto hasta 200 km/h mediante el sistema Talgo de rodadura desplazable.

Respecto a las mercancías, "la magnitud de los tráficos internacionales por ferrocarril y las ventajas de evitar la ruptura del ciclo de transportes en la frontera, no tienen comparación con los costes, directos e inducidos, que supondría una operación extensa de cambio de ancho UIC. Si se considerara la duración de los ciclos y el problema de los retornos en vacío, habría que demostrar que resulta más económico para España enviar vagones hasta el centro de Europa que trasladar la carga a los otros ferrocarriles europeos". □



cas: gran capacidad global e instantánea; velocidad, seguridad y fiabilidad; bajos consumos energéticos; inserción poco agresiva en el medio; rigidez espacial y funcional; elevado umbral de carga mínima y concurso casi siempre obligado de transporte complementario por carretera para el tráfico de mercancías.

Algunas de los análisis que la Comisión ha realizado ya se están poniendo en práctica en Renfe. Por ejemplo, respecto a los servicios que el ferrocarril realiza, la Comisión estima dos tipos. Uno comercial, en el que todos los costes de producción deberán ser cubiertos a través de los correspondientes precios percibidos de los usuarios. Y otro, el régimen por convenio, en el que una parte de los costes de producción no será cubierta por los usuarios. Esta división ya está recogida en el actual Plan de Empresa de Renfe 1992-1993 que establece los servicios que deberán ser rentables por sus ingresos y cuales deberán mantenerse si las administraciones públicas consideran que se deben mantener a pesar de su nula rentabilidad económica.

El informe señala claramente cuales son los servicios que el ferrocarril deberá abandonar al no ser rentables ni económica ni socialmente. Por una parte los corredores de largo recorrido y regionales donde otros modos de transporte tengan más ventajas. Las cercanías en las ciudades donde los beneficios externos del ferrocarril convencional sean reducidos. Las mercancías en vagón geográficamente disperso que incorporen altos costes de colección, movimiento y

distribución. Y la paquetería convencional.

Los productos capaces de generar rentabilidad comercial son mercancías por vagón completo, mercancías en tráficos combinados con la carretera, operaciones logísticas, transporte de paquetería, viajeros en relaciones largas o regionales y viajeros de cercanías en determinadas áreas urbanas. Respecto a los servicios que la Comisión propone como candidatos al régimen de prestación por convenio están los viajeros de cercanías en grandes ciudades, viajeros regionales o de largo recorrido y algunas mercancías excepcionales.

Las consecuencias de este esquema es una reordenación de los tráficos ferroviarios para especializar el ferrocarril en las relaciones consideradas rentables. Es en este punto donde la Comisión aborda uno de los aspectos más delicados, el cierre de líneas. Este cierre será "consecuencia de la disminución de una actividad resultante de la remodelación del transporte ferroviario, disminuirán las ocupaciones y cargas de tráfico en numerosos trayectos de la red. Recordando que muchos de ellos tienen, ya hoy, índices de ocupación muy bajos, impropios del modo ferroviario, se planteará una vez más la necesidad o conveniencia de proceder al cierre de líneas". Sin embargo el informe indica que no se debe relacionar el cierre con el desmantelamiento de infraestructuras. Plantea la posibilidad de mantener abierta una línea, en condiciones aptas para la circulación, aunque no exista en ella tráfico regular o habitual. □

UNA SOLUCION DE 33 PUNTOS

El informe de la Comisión en sus conclusiones formula a lo largo de 33 puntos una serie de propuestas que varían sustancialmente el actual modelo de explotación del ferrocarril. Entre estas medidas destacan la separación inmediata de las actividades de administración de la infraestructura (construcción, mantenimiento y gestión de la circulación), de las de explotación de los servicios de transporte. Estas a su vez se recomienda se segreguen por productos. Además, la explotación de cada uno de los productos del ferrocarril debe atenerse a criterios de gestión empresarial. Los servicios rentables se explotarán bajo un régimen comercial (los usuarios cubren los costes de producción). Los que no lo sean, pero los poderes públicos consideren que son de interés para la colectividad, deben explotarse bajo un régimen de convenio establecido previamente (los costes se cubren con los ingresos de usuarios y con las aportaciones de la administración interesada). El resto de los productos deben, a juicio de la Comisión, desaparecer de la oferta del ferrocarril. Junto a ello se defiende la autonomía de gestión de las diversas empresas ferroviarias que puedan surgir de la reestructuración y el establecimiento de un consenso social para llevar adelante esta reforma.

1. La política ferroviaria debe desarrollarse en términos económicos e institucionales, antes que en términos técnicos. Es decir, hay que definir previamente el volumen de recursos que la sociedad española dedicará al ferrocarril.

2. El ferrocarril debe operar como modo de transporte especializado.

3. La mejor eficiencia de un sistema intermodal debe ser el criterio de una política inversora en infraestructuras.

4. Hay que armonizar las condiciones de competencia, eliminando los factores que discriminan a unos modos de otros en lo que se refiere a normativa laboral y fiscal, imputación de costes de infraestructura e internalización de efectos externos.

5. El transporte ferroviario debe prestarse bajo un régimen comercial (los costes de producción se cubren con cargo a los usuarios) o bajo un régimen por convenio (una parte de los costes se cubren con cargo a los poderes públicos, que pagan así la adquisición de otros beneficios no comercializables que genera el ferrocarril).

6. Estos regímenes deben ser aplicados con independencia de la directiva de la CE que distingue la infraestructura de la explotación de los servicios.

7. Todo producto del ferrocarril económicamente viable debe prestarse bajo régimen comercial. Estos podrían ser algunas infraestructuras altamente especializadas, algunas mercancías, los transportes combinados y algunos transportes de viajeros.

8. En régimen por convenio se explotarán los productos deficitarios que los poderes públicos valoren como de interés para la colectividad.

9. Estos productos podrían ser: la administración de la infraestructura (provisión, mantenimiento y regulación de la circulación); los transportes de cercanías, regionales o largo

recorrido cuando concurren razones de interés social o equilibrio territorial y los de mercancías que generen riesgos o costes externos excepcionales.

10. Toda la producción y ventas del ferrocarril debe hacerse con criterios mercantiles.

11. El ferrocarril debe renunciar a atender las demandas que no sean rentables ni se integren en un régimen por convenio. La oferta ferroviaria experimentará así una reducción significativa.

12. Para hacer efectivo el modelo señalado son precisas, además de las propuestas, medidas que establezcan un marco distinto entre los poderes públicos y las empresas ferroviarias; subrayar el carácter empresarial de la producción ferroviaria; separar la administración de la infraestructura de la explotación de los servicios; y fundamentar la política ferroviaria en un amplio acuerdo político y social.

13. Los poderes públicos deben delimitar y diferenciar con claridad sus relaciones con las empresas ferroviarias.

14. Los poderes públicos, en razón de sus titularidad de servicio público, deben mantener con las empresas ferroviarias relaciones iguales que las que mantiene con el resto de empresas del transporte.

15. Debe hacerse una lectura abierta de la LOTT, o modificarla, para proceder a formalizar la distinción entre infraestructura y explotación, para poder realizar transporte ferroviario sin necesidad de asumir la explotación de la línea y para admitir a empresas operadoras distintas de Renfe en la Red Nacional Integrada.

16. La presencia de capital público en las empresas ferroviarias es sólo una forma de instrumentar la política sectorial.

17. Así los poderes públicos deberán reconocer a las empresas la facultad

de formular objetivos empresariales, profesionalizar sus órganos de gestión de respetando su autonomía y procurar la participación privada en el capital social.

18. En el plano financiero los poderes públicos (sin perjuicio de articular un imprescindible período transitorio) deberán responder a las obligaciones de las empresas sólo hasta donde alcance el valor de su participación, sanear los actuales balances de las empresas y aportar el capital necesario, pero renunciar a cualquier otro tipo de subvención de capital.

19. En el régimen por convenio se pactarán los compromisos contractuales referidos a cantidad y calidad de la prestación, el precio que pagará por ella la administración y los usuarios y la duración del contrato.

20. El contrato del régimen por convenio deberá respetar la libertad de las partes sin que ninguna de ellas haya de renunciar a sus propios intereses.

21. Los contratos en régimen por convenio deberán referirse siempre a productos concretos.

22. Para estos contratos los poderes públicos asumen una duplicidad de papeles, como principal y cliente y propietario. En cada uno de ellos debe jugar sus propias bazas. Como cliente, exigiendo calidad y precios más favorables. Como propietario, haciendo que la empresa sea competitiva.

23. El Contrato-Programa 1992-1995 debe formularse ya con arreglo a la propuesta de régimen por convenio, aunque debe haber un período transitorio en el que se pacte la prestación en régimen por convenio de algunos productos de régimen comercial o de algunos destinados a desaparecer.

24. Implantación de un nuevo modelo ferroviario que separe las actividades de administración de la infraestructura (construcción, mantenimiento y gestión de la circulación) de las de explotación de servicios en empresas distintas.

25. Para esta separación se atribuirá a Renfe la administración de la infraestructura de Renfe y Feve y se segregará la empresa o empresas que reali-



cen la explotación de los servicios de transporte.

26. Se debe favorecer la segregación de actividades en empresas diferentes. Este proceso tiene su germen en la actual organización por unidades de negocio.

27. Todas las empresas ferroviarias, sean de administración de infraestructuras o de explotación de servicios del transporte asumirán y contabilizarán todos sus costes de producción y equilibrarán sus cuentas de actividad.

28. Renfe y Feve deben de forma inmediata asumir el proceso de reajuste del ferrocarril orientándose en tres líneas clave: política comercial, política de recursos humanos y política de inversiones.

29. La política comercial debe tratar de consolidar posiciones y tomar la trascendental decisión de "dejar de transportar".

30. Si se quiere avanzar en la especialización del ferrocarril las empresas ferroviarias deben abandonar segmentos del mercado de forma inmediata aunque ello provoque a corto plazo un incremento del déficit. Los segmentos a abandonar son los que ni son rentables ni susceptibles de ser prestado en régimen de convenio.

31. Si se condiciona el abandono de estos productos al ritmo de supresión de costes evitables el proceso será mucho más largo, costoso y de dudoso éxito.

32. La política de recursos humanos debe orientarse a potenciar la adaptabilidad al cambio por lo que es necesario flexibilizar y simplificar la reglamentación laboral, sustituir la clasificación laboral por funciones por una por capacidades, potenciar el papel de los cuadros intermedios, establecer una política salarial comprometida en retribuir la cualificación profesional y establecer un clima de diálogo social.

33. La política de inversiones en el ferrocarril debe ser absolutamente selectiva, bien enmarcada en las directrices de oferta y garantizando su retorno a través de la actividad ordinaria de las empresas, sea en régimen comercial o en régimen por convenio.