

FERROCARRILES ALEMANES, BRITANICOS E ITALIANOS

Preparados para la gran reforma

La Comisión europea, con su directiva del 21 de junio de 1991, dio el pistoletazo de salida para una reforma profunda de los ferrocarriles europeos. Este documento propone la separación entre infraestructura y explotación como única vía para salvar a las empresas ferroviarias de la quiebra. Gran Bretaña, por ejemplo, ha optado por la privatización. Además, British Rail se fragmentará en tres divisiones diferentes que incluirán la red, la explotación y las estaciones. El proyecto, sin embargo, parece despertar poco entusiasmo entre los operadores privados. En Alemania, la unificación empuja a la reforma de sus dos redes, la DB y la DR, que se fusionarán el 1 de enero de 1994, dando lugar a tres sociedades anónimas independientes. Por último, los Ferrocarriles Italianos, tras convertirse en la mayor sociedad anónima del país, pondrán en marcha un drástico plan de empresa que reducirá plantilla y servicios y que tiene como objetivo aliviar la catastrófica situación financiera de la empresa. El resto de las administraciones ferroviarias europeas se enfrentan también a problemas de elevados déficits, aunque todavía no se han concretado programas de reestructuración.

La unificación de las dos redes alemanas empuja a la reforma.



La privatización no despierta entusiasmo entre los operadores británicos.



A pesar de los apuros económicos, Italia llevará adelante la alta velocidad.



Yolanda del Val

Como consecuencia de la reunificación, Alemania fusionará sus dos redes ferroviarias. Eso sucederá el 1 de enero de 1994. La compañía se dividirá en tres sociedades anónimas independientes, tras un proceso que durará diez años.

La privatización de los ferrocarriles, impulsada por el Gobierno alemán, tiene como fin estimular el tráfico ferroviario, así como reducir la carga financiera que representan las dos empresas para el Estado. Con este objetivo, la Deutsche Bundesbahn (DB) y la Deutsche Reichsbahn (DR) se transformarán en tres sociedades anónimas independientes. La reforma llevará diez años y se desarrollará en tres fases. En la primera, la DB y la DR se convertirá en la Deutsche Bahnen Aktiengesellschaft (DBAG). Significa esto que viajeros, mercancías e infraestructuras formarán tres sectores de negocios diferenciados. Esta primera etapa durará tres años. En la segunda etapa se crearán las tres sociedades anónimas que corresponden a la nueva división organizativa y contable. El holding se mantendrá durante cinco años, después se disolverá para dar paso definitivo a las tres sociedades independientes. Al menos durante esas tres fases, el Estado será el único accionista de la DBAG. Sin embargo, el presidente de los Ferrocarriles alemanes, Heinz Dür, no ha descartado la posibilidad de que la sociedad encargada del transporte de viajeros cotice en bolsa durante tres o cuatro años.

A finales de 1991, la comisión creada para estudiar la reforma ferroviaria, concluyó que sus recomendaciones sólo eran aplicables sobre la base de una empresa privada. El proyecto de privatización no ha levantado reticencias en los medios políticos y económicos, porque la idea de privatizar ha venido coleando durante los últimos veinte años.

REGIONALIZACIÓN. El presidente de la DB y la DR, Heinz Dür, niega que su empresa desee cerrar líneas secundarias. Pero, el éxito de la reforma dependerá de cómo se resuelva la espinosa "regionalización." Las cercanías se confiarán a los organismos locales y regionales, con los que será preciso negociar, puesto que el Gobierno alemán no tiene intención de aumentar sus ayudas.

En términos generales, el aspecto más polémico de la reforma es su fi-



nanciación. El pasivo acumulado por la DB y la DR supera los 400.000 millones de pesetas, sin embargo todas las partes implicadas mantienen que la DBAG no puede nacer, dentro de dos años, cargada de deudas. Aunque la racionalización producirá un ahorro de 700.000 millones de pesetas en los próximos diez años, como afirman fuentes de la compañía ferroviaria, no conviene olvidar que las subvenciones no superarán, para el mismo período, los dos billones de pesetas.

Por poner un ejemplo, sólo la modernización de la DR habría exigido en 1992, unos 68.000 millones de pesetas. Lo cual, hace pensar que los recursos no podrán salir de los impuestos ya existentes. Hasta el momento se han barajado tres soluciones: la creación de una tasa para los vehículos pesados de carretera, la imposición de un impuesto anual para los automovilistas o la subida de los carburantes. Las tres posibilidades, sin embargo, no están exentas de in-



EN PORTADA



convenientes. La primera, la instauración de una tasa para vehículos pesados, exigiría un acuerdo a nivel de la CEE. El nuevo impuesto a los automovilistas no entrará en vigor antes de tres o cuatro años, y el aumento del precio de los combustibles es rechazado por todos los partidos políticos.

La gestión del personal de las dos empresas es otro de los quebraderos de cabeza del Ministerio de Economía. Nadie desea recurrir a los despidos. No obstante, la dirección de la

Trenes de cercanías y regionales: lo más espinoso de la reestructuración alemana.

compañía ferroviaria se propone reducir sus efectivos en unas 140.500 personas, lo que supondría pasar de los 426.000 empleados actuales a 286.000. Para Heinz Düre esta medida no es consecuencia de la reforma, sino más bien de la modernización que ha de afrontar, sobre todo, la DR. En cualquier caso, el Estado garantizará siempre el empleo del personal sobrante. Con este fin se ha creado una "sociedad de transmisión del personal" que ofrecerá sus servicios a las sociedades anónimas.

PRIVATIZACION. Bien distinta es la reforma propuesta por British Rail, que ha puesto en marcha un auténtico proceso de privatización.

La compañía se fragmentará en tres parcelas: red, explotación y estaciones. El proyecto, sin embargo, parece despertar poco entusiasmo entre los operadores privados.

La privatización está en marcha. No se trata de transformar la compañía en una sociedad anónima, como en el caso de Alemania e Italia, y tampoco se trata de que el Estado mantenga una parte más o menos amplia del capital de la empresa. Si el proyecto de privatización se abre camino en el Parlamento, como todo indica, este invierno, la conmoción que se producirá en 1994 será mucho mayor que la de 1923, cuando las 123 compañías existentes en la época se transformaron en cuatro; y todavía mayor que la de 1948, cuando esas cuatro compañías se nacionalizaron para formar la British Rail actual.

¿Qué impulsa a la privatización? Fundamentalmente, razones políticas, porque la privatización es un dogma para los conservadores, un objetivo en sí mismo. Y British Rail,

a diferencia de otras grandes empresas en Gran Bretaña, no ha sido aún privatizada. La segunda razón es económica. Se argumenta que el Estado no puede soportar las pérdidas de la empresa, al tiempo que la compañía languidece por la falta de inversiones. Bob Reid, presidente de British, reclama al Estado 200.000 millones de pesetas para hacer frente a los próximos diez años, pero todo intento es vano. El Gobierno desea ahora que la mayor parte de las inversiones sea responsabilidad del sector privado. Por último, otra de las razones esgrimidas, y sobre la que el Gobierno guarda silencio, es que con la privatización los accionistas tendrían beneficios, y desaparecería así el concepto del ferrocarril como servicio público.

El principio de la reforma está, por tanto, claro, pero su aplicación no resulta tan sencilla. John MacGregor, ministro de Transportes británico ha admitido más de una vez que la situación financiera de British Rail no permitiría un privatización global de la compañía.

Al privatizarse British Rail todas las infraestructuras, incluidas instalaciones de seguridad, puestos de mando, etc., quedarán bajo la responsabilidad de un nuevo organismo del Estado, Railtrack, que cobrará a los operadores el uso de las vías. Estos ingresos permitirán a Railtrack financiar una parte de sus inversiones.

Railtrack, que se constituirá en 1994, se ocupará también de establecer y organizar los horarios de los trenes. En una primera etapa, gestionará los servicios de viajeros de British Rail (Intercity, la Red Sudeste y los Ferrocarriles Regionales) y de mercancías (Mercancías y Paquetería). A

FERROCARRILES ALEMANES (1990/91)

Red (DB y DR)	Longitud total: 41.076 km; 27.042 pertenecen a la DB y 14.034 a la DR. Líneas electrificadas: 15.950 km; 12.100 pertenecen a la DB, y 3.850 a la DR. Líneas de doble vía: 16.449 km; 12.241 pertenecen a la DB y 4.209 a la DR.
Material rodante	Ramas ICE de alta velocidad en servicio (DB): 33. Locomotoras eléctricas: 3.807; 2.534 pertenecen a la DB y 1.273 a la DR. Locomotoras diesel: 3.776; 1.234 pertenecen a la DB y 2.452 a la DR. Automotores eléctricos: 2.190; 1.643 pertenecen a la DB y 547 a la DR. Automotores diesel: 509; 259 pertenecen a la DB y 250 a la DR. Locotractores y locomotoras diesel de maniobras: 4.055; 2.145 de la DB y 1.910 de la DR. Coches: 20.802; 12.606 de la DB y 8.196 de la DR. Vagones: 372.845; 206.965 de la DB y 165.880 de la DR.
Empleados	426.000; 230.000 de la DB.
Tráficos	Viajeros: 41.200 pasajeros/km. Mercancías: 61.200 toneladas/Km
Resultados	Las pérdidas de explotación de la DB alcanzaron los 400.000 millones de pesetas, con una deuda acumulada de 300.000 millones de pesetas. Las pérdidas de la DR se cifraron en unos 160.000 millones de pesetas, y su deuda acumulada, sumada con la de la DB, ascendió a 400.000 millones de pesetas.

FERROCARRILES BRITANICOS (1990/91)

Red (DB y DR)	Longitud total: 32.414 km. Líneas electrificadas: 12.443. Líneas de doble vía: más del 80 por ciento de la red.
Material rodante	Locomotoras eléctricas: 262. Locomotoras diesel: 1.634. Automotores eléctricos: 6.909. Automotores diesel: 2.074. Ramas diesel HST: 87. Coches: 2.114. Vagones: 19.877.
Empleados	739 millones.
Tráficos	135,8 millones de toneladas.
Resultados	Volumen de negocios: 600.000 millones de pesetas. Subvenciones: 200.000 millones de pesetas. Costes de explotación: 800.000 millones Déficit de explotación: 20.000 millones Deuda: 200.000 millones.



corto plazo, las áreas de mercancías se concederán íntegramente a operadores privados, que podrían recibir alguna subvención por su respeto al medio ambiente, pero, en cualquier caso, habrán de pagar por el uso de las infraestructuras.

VIAJEROS. Más peliagudo es el sector viajeros de British Rail, sector hoy día muy subvencionado por el Estado a excepción de Intercity, que obtiene ligeros beneficios: de los 180.000 millones de pesetas a que ascendió su volumen de negocios en 1991, sólo 400 millones corresponden a los beneficios, cifra, a todas luces, insuficiente para atraer a los operadores privados. El Gobierno tiene, sin embargo, intención de desprenderse de todos los servicios de viajeros, tanto si son rentables como si no. La única diferencia es que los rentables pagarían más por el uso de las vías.

Como en comercio, el ministerio piensa jugar la carta de las franquicias. Este método permitiría conservar una imagen única para los Intercity y los trenes regionales. El Gobierno seguirá invirtiendo en material rodante, aunque a corto plazo también piensa traspasar esta responsabilidad al sector privado. Las estaciones también podrán venderse; serán propiedad de municipios, colectividades locales o cualquier otra sociedad, y funcionarán gracias al canon de las franquicias y a la ubicación de espacios comerciales.

Este plan de privatización, desde luego, no apasiona a la opinión pública, poco habituado a las sutiles diferencias entre un Intercity y un Regional. Un sondeo realizado por el "Sunday Telegraph" el pasado mes de

abril, revelaba que sólo el 25 por ciento de los encuestados se mostraba a favor de la privatización de BR. En cambio, el programa de MacGregor espanta a los ferroviarios de todas las escalas. Todos se muestran preocupados por cuestiones como la jubilación, la movilidad; en una palabra, por su futuro. Y es que las explicaciones del ministro no han convencido a nadie: "todo eso habrá que negociar-lo con los futuros operadores".

CIERRES. Por su parte, los Ferrocarriles Italianos (FS) se han convertido en la mayor sociedad anónima del país, en la que el Estado mantiene el 100 por cien de las acciones. No obstante, los FS tienen previsto llevar a cabo un drástico plan de empresa cuyo objetivo es aliviar la catastrófica situación financiera de la compañía.

En el caso de los FS la privatización

es exclusivamente jurídica, ya que el Estado posee el 100 por cien de las acciones de la "società per azioni" (Spa), sociedad que aprobó el pasado mes de agosto el Gobierno, y encargada de elaborar un profundo plan de transformación para los Ferrocarriles italianos.

Como primera medida, esta sociedad llevará a cabo una separación entre una red "comercial" y una red "social". La primera comprenderá los 5.000 km de líneas que representan el 80 por ciento de los tráfico, mientras que la segunda reagrupará los 11.000 km de líneas de tráfico débil. En el primer caso, los FS asumirán la explotación comercial de las líneas sin ayuda del Estado, y tendrán libertad para subir las tarifas, que se encuentran entre las más bajas de Europa. En el segundo caso, los poderes públicos podrán decidir el mantenimiento en activo de líneas no rentables, pero de-





berán entonces subvencionar el déficit de explotación de las líneas que tienen carácter de servicio público.

Los Ferrocarriles Italianos se enfrentan a una situación financiera catastrófica. En 1991, las pérdidas ascendían a 250.000 millones de pesetas y la deuda superaba los tres billones de pesetas. A nadie extrañará, pues, que la segunda parte de la reforma se proponga equilibrar las cuentas de la empresa.

El Estado ha aceptado hacerse cargo de las deudas contraídas por los ferrocarriles, evitando así la declaración de quiebra, pero a cambio los FS deberán poner en marcha un plan de empresa que permita al Gobierno ahorrar más de un millón de pesetas en subvenciones entre 1993 y el año 2000.

El plan, previsto para el período 1993/95, ha sido anunciado hace muy poco por los FS, e incluye reduc-

ciones de la red, de los servicios, de las subvenciones y de la plantilla. El Gobierno italiano tiene previsto recortar las subvenciones, entre 1993 y 1997, en casi 300.000 millones de pesetas, debido a la grave situación económica que atraviesa el país. Se ha garantizado, sin embargo, el desarrollo de la alta velocidad, mediante la propuesta de un fondo sobrante de unos 800.000 millones que todavía no había sido utilizado.

El programa de reestructuración de los FS prevé el cierre de 2.000 km de líneas con el objetivo de reducir la red a 14.000 km; la supresión de uno de cada cinco trenes (principalmente locales); la supresión de 60.000 puestos de trabajo y la reducción de las subvenciones de 500.000 millones a unos 80.000 millones de pesetas.

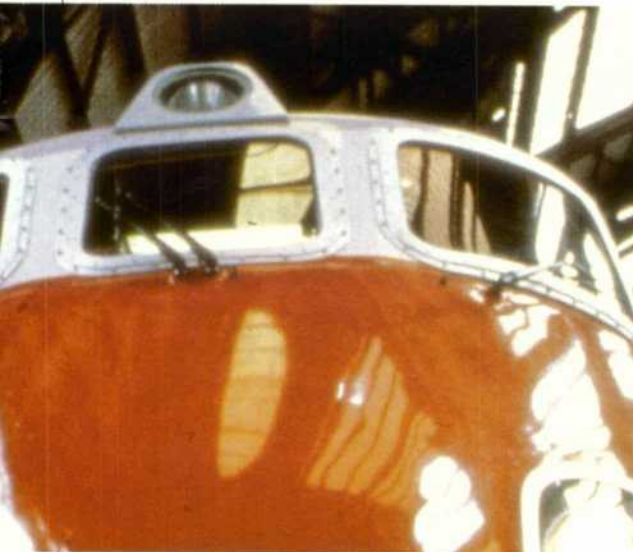
Aunque el plan de reestructuración se presentó a los sindicatos ferroviarios a finales de octubre, por el mo-

mento, no se ha especificado qué líneas se clausurarán o de qué puestos de trabajo se prescindirá. Los técnicos de los FS están elaborando una lista con 4.000 km de líneas susceptibles de cierre, de los que, finalmente, se seleccionarán 2.000. Parece que las regiones más afectadas por estos cierres serán Friuli, Lombardía, Piemonte, Trentino-Alto Adige, Cerdeña y Sicilia.

Lorenzo Necci, administrador de los FS, afirma que sólo se perderán 15.000 puestos de trabajo como consecuencia directa del ajuste, porque de los 60.000 puestos sobrantes, 35.000 no se ajustan ya a las necesidades de la empresa, y alrededor de 10.000 no serán necesarios en los próximos años, debido a la introducción de nuevas tecnologías. Prácticamente todas las áreas ferroviarias se verán afectadas por las reducciones. La compañía ferroviaria confía en lograr sus objetivos mediante la fórmula de bajas voluntarias, aunque no excluye los despidos.

Aunque el plan presentado no menciona las inversiones, los FS no tendrán más remedio que arreglarse con el dinero que se les ha asignado hasta 1997 para llevar adelante su plan tecnológico, eliminar cuellos de botella, remodelar algunas estaciones, y proseguir, además, con el desarrollo de la alta velocidad.

Las obras en las líneas de alta velocidad Milán-Nápoles, Turín-Venecia y Milán-Génova seguirán adelante, pero los planes existentes para el desdoblamiento de vías en tramos importantes como Verona-Bolonia, Palermo-Messina, Bari-Foggia, y Génova-Ventimiglia se han abandonado por el momento. □



FERROCARRILES ITALIANOS (1990/91)

Red (DB y DR)	Longitud total: 16.066 km. Líneas electrificadas: 9.596. Líneas de doble vía: 5.774.
Material rodante	Locomotoras eléctricas: 2.087. Locomotoras diesel: 1.163. Automotores eléctricos: 638. Automotores diesel: 977. Coches: 12.612. Vagones: 9.244.
Empleados	170.741.
Tráficos	Viajeros: 438 millones. Mercancías: 70,6 millones de toneladas.
Resultados	Volumen de negocios: 400.000 millones de pesetas. Costes de explotación: 1.260.000.000 millones. Déficit de explotación: 870.000 millones. Pérdidas netas: 240.000 millones. Deuda: 3.480.000.000 millones.