

LA COMPAÑÍA ALEMANA SE MUESTRA CAUTELOSA CON LA PRIVATIZACION

## La DB será económicamente autónoma a partir del año 2002



Un tren ICE en la línea Hannover-Würzburgo.

**H** Yolanda del Val  
**Heinz Dürr**, que abandonará a principios de julio la presidencia de los Ferrocarriles Alemanes (DB), declaró en la rueda de prensa anual que convoca la compañía ferroviaria, que la DB ha registrado en 1996 el mayor volumen de negocios de toda su historia: algo más de 2,7 billones de pesetas, al tiempo que ha conseguido unos beneficios brutos de 57.000 millones, en comparación con los 47.000 que obtuvo en 1995. El presidente también reveló que el hecho de que la compañía ferroviaria se convirtiera en una sociedad anónima, de titularidad estatal, ha supuesto a los contribuyentes un ahorro de 1,3 billones de pesetas en los últimos tres años.

Los Ferrocarriles Alemanes (DB) han anunciado que en 1996 obtendrán unos beneficios brutos de casi 57.500 millones de pesetas. Sin embargo, pese al optimismo de estas perspectivas, la compañía seguirá necesitando el apoyo estatal -al menos hasta el año 2002- para llevar adelante el plan de inversiones previsto antes de que la compañía cotice en Bolsa.

Los tráficos de cercanías y largo recorrido experimentaron aumentos, y, además, todo indica que la compañía podrá conseguir la autonomía financiera en el año 2002. Sin em-

bargo, no es oro todo lo que reluce y al nuevo presidente, **Johannes Ludewig**, no le resultará nada fácil llevar a buen puerto la ingente tarea de la reforma y la autonomía económica de la compañía. Un dato revelador es que la cifra de beneficios anuales ha sido inflada artificialmente con la venta del 49 por ciento de las acciones de la filial de telecomunicaciones de la DB, que cosechó unas ganancias de unos 17.000 millones de pesetas.

La otra cara de la moneda son los tráficos mercancías, que no dejan de disminuir. Los tráficos de vagones completos son los que han descendido más, un 5 por ciento, lo que se atribuye a la disminución de la demanda de transporte de acero, mineral de hierro y materiales de construcción. La división de mercancías de la DB

transportó 67.900 millones de toneladas-km en 1996, comparados con los 69.500 que transportó en 1995.

Sin embargo, los tráficos de viajeros tuvieron un mejor comportamiento. Los de largo recorrido aumentaron de 30.900 millones de viajeros-km en 1995 a 31.400 millones de viajeros-km en 1996; también los tráficos de cercanías experimentaron un aumento: de 29.600 millones de viajeros-km en 1995 a 30.900 el año pasado.

**Viajeros.** Por su parte los ingresos de la unidad de largo recorrido, donde se incluye el InterCity Express (ICE), el InterCity y el EuroCity, aumentaron un 4 por ciento, situándose en los 935.000 millones de pesetas. Sin embargo, a pesar de la aparente bonanza de los tráficos de viajeros el horizonte no está exento de nubarrones, ya que la DB ha decidido replantearse el nivel actual de servicios en 12.000 kilómetros de líneas de cercanías, del total de 40.000 con que cuenta toda la red alemana. Aunque la DB niega que intente suprimir servicios en todas las relaciones, el hecho es que 5.000 kilómetros de la red se encuentran en mal estado como consecuencia del deterioro de la infraestructura, mientras que otros 7.000 kilómetros de la red se encuentran infrautilizados. Al parecer, el futuro de estas líneas se discutirá con las autoridades regionales e incluso con el sector privado.

Por otra parte, la DB tiene intención de transferir la explotación de algunos servicios

deficitarios a las autoridades locales, operación que se verá facilitada por la regionalización de esos servicios, que entró en vigor, de acuerdo con la Ley de Reestructuración del Ferrocarril, en enero de 1996. La decisión que finalmente se tome en relación con los servicios deficitarios o con los tramos de red deteriorados no se producirá antes del verano, y corresponderá ya en cualquier caso al nuevo presidente, **Johannes Ludewig**.

**Reforma.** Aunque la reforma ferroviaria en Alemania es un proceso que comenzó hace tiempo, el paso realmente importante no se dará hasta enero de 1999, año en que la DB se dividirá en cuatro compañías distintas, que se enmarcarán en un pequeño pero poderoso "holding", que controlará la gestión económica y la estrategia empresarial general. El 100 por cien de los ferrocarriles permanecerán en manos del Estado, aunque esta nueva estructura permitirá que esas compañías puedan privatizarse algún día.

Sin embargo, las medidas que deberán tomarse después son las que se demorarán más. La Ley de Reestructura-



Estación de Hannover.

ción del Ferrocarril, por la que se creó la actual DB al fusionarse los ferrocarriles de la anterior Alemania occidental y oriental y formar una sociedad anónima, entró en vigor el 1 de enero de 1994 y estipulaba que la formación del "holding" y de las cuatro compañías tendría lugar en un plazo de cinco años.

No obstante, todos los intentos que hasta ahora se han hecho para cumplir la legislación han resultado infructuo-

sos, como queda demostrado tras el fracaso de DB Cargo, que no se ha constituido finalmente como una unidad independiente. La división de Mercancías ya no será pues una de las primeras compañías ferroviarias autónomas y se independizará al mismo tiempo que las otras tres restantes, que se ocuparán de los servicios de viajeros de largo recorrido, de las cercanías y de la infraestructura.

La DB reconoce ahora que

no estudió lo suficiente la comercialización de la división de Mercancías y reconoce igualmente que tampoco vio al principio la necesidad de dividir los departamentos de tracción y talleres, ni de asignar locomotoras y material rodante a las divisiones de viajeros y mercancías.

La decisión de aplazar hasta 1998 la reforma de las mercancías puede haber estado influida también por las dificultades

que sufren estos tráficos en Alemania, que han vuelto a disminuir el año pasado.

En la segunda etapa de la reforma la nueva compañía de infraestructuras cobrará un canon a las empresas explotadoras por utilizar las vías, al igual que a las compañías privadas que accedan a la red. Esta operación será controlada muy de cerca por el "holding", que, al parecer, vigilará muy estrechamente la gestión ferroviaria. Este "holding" actuará como órgano regulador y tendrá competencia sobre la estrategia empresarial, la dirección financiera, el control del mercado interno y las relaciones con el gobierno federal y las autoridades locales.

Pese a todo, la DB no se considera partidaria al cien por cien de la privatización, y fuentes de la compañía han declarado que la idea que toma cuerpo en estos momentos es la firma de alianzas con el sector privado. Pero incluso el programa de inversiones a cinco años, cuya conclusión está prevista antes de que la compañía se coticie en Bolsa, parece encontrarse ahora en entredicho y a nadie le sorprendería que el nuevo presidente redujera el ritmo de las inversiones. □



La DB llegará a acuerdos con las autoridades regionales para el traspaso de servicios.