

Aunque la segunda etapa de la reforma ferroviaria ha comenzado a principios de año, las cinco nuevas compañías no se constituirán como entidades legales hasta el verano, cuando se hayan auditado las cuentas de la DB correspondientes a 1998.

Con la nueva estructura, se constituirá una compañía "holding" que se responsabilizará del resultado global del ferrocarril y que asignará el capital de inversión a cada filial. Las tres compañías explotadoras son DB Cargo (mercancías), DB Viajes & Turismo (largo recorrido de pasajeros) y DB Regio (tráficos de cercanías y regionales). Se ha suprimido la anterior división de material rodante y tracción, y el personal de conducción, la tracción y los talleres han sido asignados a la compañía explotadora pertinente. Las dos compañías de infraestructura son DB Estaciones y Servicios y DB Red, que es responsable de la vía, la señalización, el control de trenes y la electrificación.

"Aunque las nuevas empresas deben concentrarse en su mercado, todas circulan por las mismas vías, por lo que deben ser conscientes de las si-

nergias que van a existir", declaró **Christoph Franz**, director de Desarrollo Corporativo de la DB, a IRJ en Frankfurt. "Debemos también contrapejar las concuencias que se derivarán de que cada compañía siga su propio camino. Tenemos comités de inversiones conjuntos, y los directores de las nuevas compañías pertenecen al consejo de administración de la DB, por lo que los problemas comunes se discuten", explica.

"La DB está bien organizada para afrontar la segunda etapa de la reforma ferroviaria", afirma **Johannes Ludewig**, presidente del consejo de administración de la DB. "Estamos más cerca de nuestros clientes y nuestras estructuras son ahora más flexibles y transparentes. Estamos decididos a aprovechar las oportuni-

SE PRIVATIZARAN LAS CINCO COMPAÑÍAS AUTÓNOMAS

Los ferrocarriles alemanes a parte de la reforma con pé

La segunda fase de la reforma de los ferrocarriles alemanes (DB), proceso que se desarrollará a lo largo de 10 años y que comenzó en 1994, se ha iniciado este año con la creación de tres empresas explotadoras autónomas y dos empresas de infraestructura. Como objetivo a largo plazo se vislumbra la privatización de estas compañías.

dades que se nos ofrecen en los mercados de transporte alemanes y europeos", dice.

La nueva organización se enfrenta a los importantes cambios que están teniendo lugar en los ferrocarriles de



Un grupo de expertos estudia la seguridad del ferrocarril tras los últimos accidentes.



La versión pendular de la tercera generación

S RECIENTEMENTE CREADAS

Frontan la segunda perdidas de tráficos



ón del ICE, el ICE-T, circulará antes del verano por la línea Stuttgart-Zurich.

Alemania y Europa. DB Cargo y DB Viajes & Turismo tendrán un enfoque puramente comercial, y sus ingresos dependerán exclusivamente de los tráficos y de otras actividades comerciales.

Fusión. DB Cargo sólo sobrevivirá en su forma actual hasta principios del próximo año como mucho, ya que está a punto de fusionarse con NS Cargo, la división de mercancías de los ferrocarriles neerlandeses (NS). La DB estima que en el futuro no habrá más de cuatro o cinco empresas ferroviarias de mercancías en Europa, y se propone ser una de las más grandes. Por lo tanto, la nueva empresa de mercancías DB/NS estará abierta a nuevas empresas transportistas, ya sean o no ferroviarias. DB Cargo ha firmado recientemente un acuerdo de cooperación con el ferrocarril Berna-Lötschberg-Simplon (BLS) en Suiza. Se trata de un acuerdo especialmente importante considerando la futura fusión entre las divisiones de los Ferrocarriles Federales Suizos (SBB) y los Ferrocarriles Italianos (FS) para formar Cargo SI.

Por otra parte, el nombre DB Turismo & Viajes se eligió para reflejar la naturaleza del negocio. El año pasado, los ingresos procedentes de los servicios de viajeros de largo recorrido ascendieron a unos 450.000 millones de pesetas.

La piedra angular de la estrategia de DB Viajes & Turismo para desarrollar su negocio de largo recorrido es la expansión de los servicios ICE nacionales e internacionales, que ya generan aproximadamente un tercio de los ingresos de viajeros de largo recorrido.

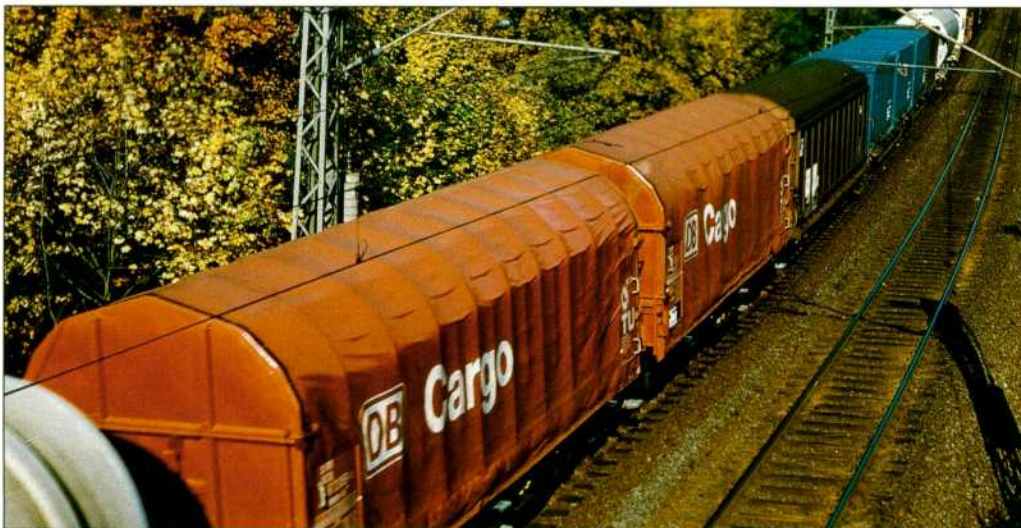
Sin embargo, sólo alrededor del 30 por ciento de los ingresos de DB Regio provienen de la venta de billetes a viajeros, mientras que el 70 por ciento procede de los contratos que se han concedido a las regiones para explotar los servicios locales y regionales de

pasajeros. DB Regio empezó su andadura con una cuota de mercado del 100 por ciento, y hasta ahora sólo ha perdido un 6 por ciento, cuota que será muy difícil de mantener en el futuro. Pero DB Regio genera el 46 por ciento de los ingresos totales de la DB y uno de cada cuatro de sus empleados dependen de DB Regio, por lo que su papel es fundamental en el futuro.

Cánones. DB Red obtiene la totalidad de sus ingresos de las empresas transportistas que utilizan la infraestructura. Los cánones de acceso a las vías se introdujeron en 1994, pero se modificaron el año pasado. "Los cambiamos para orientarlos más al mercado y hacerlos más favorables para las empresas de fuera porque queremos asegurarnos de que existen condiciones de igualdad para todos", afirma **Franz**. DB Red acaba de publicar un folleto de 28 páginas donde se explica cómo funciona la nueva estructura de cobro y los pasos necesarios para acceder a la red.

Mediante la nueva estructura, los usuarios habituales de la red adquirirán la denominada InfraCard, tarjeta válida entre 1 y 10 años y que da derecho de acceso a una parte concreta de la red. El precio se determina en función de la longitud de la ruta que a la que se va a acceder, la calidad de la infraestructura en esas líneas y la duración del período de validez. El titular de la tarjeta InfraCard paga entonces una cantidad variable por kilómetro recorrido de red. Aparte, existe una tarifa para usuarios ocasionales de la red que no quieren adquirir la tarjeta InfraCard.

La red de la DB la utilizan en la actualidad 130 empresas transportistas. De ellas, el 55 por ciento se dedican a las mercancías, mientras que el resto se trata o bien de nuevas empresas transportistas regionales de pasajeros o bien de



DB Cargo está a punto de fusionarse con la división de mercancías de los Ferrocarriles Neerlandeses.

Tiempos difíciles para DB

El año 1998 fue difícil para la DB. Al grave accidente de un tren ICE en junio le sucedió en septiembre una fuerte disminución de los tráficos de mercancías debido a problemas surgidos en la industria química y del acero. DB piensa que 1999 va a ser un año igualmente difícil.

El volumen de negocios de la compañía en 1998 superó los 2,5 billones de pesetas, cifra ligeramente inferior a la del ejercicio anterior. Aunque el volumen de ingresos permanece estancado, DB sigue recortando costes. La productividad ha mejorado un 100 por ciento desde que comenzó la reforma ferroviaria en 1994. La DB finalizó 1998 con una plantilla de 250.900 personas, lo que significa un 7 por ciento menos de trabajadores que en 1997 y un 25 por ciento menos que en 1994.

Sin embargo, los beneficios de explotación pasaron de 45.305 millones en 1997 a 28.390 en 1998, debido principalmente al accidente que sufrió el ICE, a un 25 por ciento de reducción en la producción de acero desde el pasado mes de septiembre y a la disminución de los tráficos militares.

El nuevo gobierno federal ha introducido en abril un nuevo impuesto ecológico denominado Eco-tax. El impuesto representa una seria amenaza para la DB, especialmente para DB Cargo, ya que se aplica al consumo de energía, pero el transporte fluvial y el aéreo quedan exentos.

DB Cargo estima que el mercado va a ser especialmente duro este año. El ferrocarril transporta unos nueve millones de toneladas de mercancías al año entre Alemania e Italia, a través de Suiza. Sin embargo, muchos de esos tráficos podrían perderse tras el acuerdo alcanzado entre la UE y Suiza, que permite la apertura gradual del país alpino a camiones de hasta 40 toneladas, cuando el límite actual se sitúa en 28 toneladas.

DB Cargo ha introducido recientemente un servicio en cooperación con la SNCF para el transporte de mercancías de alto valor añadido entre el Ruhr y Lyon. No se ha hecho sino coordinar mejor los horarios, seleccionar el mejor lugar para proceder al cambio de locomotoras y maquinistas y simplificar los trámites aduaneros. DB Cargo prefiere este tipo de acuerdos a los corredores de mercancías de la UE, que considera irrealizables y caros.

En cuanto a pasajeros, 1998 estuvo marcado por el accidente del ICE en Eschede, investigación que aún prosigue.

DB Viajes & Turismo, responsable de los servicios de viajeros, temió que el accidente provocara la desconfianza de los usuarios hacia el ferrocarril y hacia el ICE en particular. Pero nada de esto sucedió. No obstante, tras producirse varios accidentes en los que han estado implicados trenes de mercancías y de viajeros, la DB ha creado un grupo especial de expertos para investigar la seguridad del ferrocarril.

En materia de nuevas infraestructuras, a la apertura de la línea de alta velocidad Berlín-Hannover el pasado mes de septiembre, se sumará el 30 de mayo Stuttgart-Zurich, por la que circulará la versión pendular de la tercera generación del ICE, el ICE-T. David Brighshaw (Subdirector de IRJ). □

compañías ferroviarias vecinas como los Ferrocarriles Federales Austriacos (ÖBB).

Las empresas transportistas de pasajeros tienen que pagar también un canon por acceso a las estaciones. Con anterioridad al 1 de enero, las tarifas estaban ligadas exclusivamente al volumen de negocios, pero no tenían relación alguna con el estado de la estación o la calidad del servicio prestado. La nueva tarifa se basa en la longitud del tren y en las instalaciones existentes en cada estación. Para los servicios complementarios que pueda haber existe una tarifa aparte.

Servicios. DB Estaciones & Servicios posee una cifra de negocios anual de unos 127.000 millones de pesetas, de los que dos tercios proceden de servicios ferroviarios y un tercio de otras actividades. "Nuestro objetivo es conseguir beneficios con los edificios y no tener pérdidas con los servicios a empresas transportistas de ferrocarril", dice **Dieter Ullsperger**, director de DB Estaciones & Servicios.

La privatización sigue siendo un objetivo a largo plazo para la DB. "De aquí al año 2003 queremos mantener nuestro nivel de beneficios, lo que constituye un desafío considerable. Después del 2003, nuestros beneficios y nivel de productividad deberían bastar para privatizar al menos parte del ferrocarril y sacarlo a bolsa", afirma Franz.

Una cosa sí está decidida y es que, por ley, el gobierno federal deberá mantener siempre una participación mínima del 50 por ciento y derecho a voto en DB Red. **David Brighshaw es subdirector de International Railway Journal** □

