

El nuevo modelo ferroviario de España será realidad el próximo 18 de mayo, con la transformación oficial de Renfe en Adif y con la integración de sus unidades de negocio en una nueva entidad pública empresarial: Renfe-Operadora. Según los técnicos que han participado en su diseño, el nuevo modelo económico mejorará la eficiencia y competitividad del sistema productivo, y tendrá efectos muy positivos sobre el sistema de transportes.

La construcción de nuevas líneas ferroviarias en España, hecho que coincide con la entrada en vigor del nuevo modelo ferroviario el próximo 18 de mayo, mediante el cual Renfe se transformará en Adif, y sus unidades de negocio se integrarán en Renfe-Operadora, tendrá efectos muy positivos sobre la producción y el empleo, la seguridad y la calidad de vida y sobre el



A PARTIR DEL 18 DE MAYO SE CREARA ADIF (RENFE)

El nuevo modelo económico impulsará el sistema de

funcionamiento del sistema de transporte. "Se producirá una mejor integración de la red ferroviaria española en la red europea, al mejorar la interoperabilidad

de las infraestructuras ferroviarias. Todo ello se traducirá en una mejora de la eficiencia y competitividad del sistema productivo, que favorecerá la convergencia

INVERSION DEL PLAN DE INFRAESTRUCTURAS 2000-2010

	Longitud (Km)	Inversión millones euros 1999	Inversión millones euros corrientes
Líneas actualmente en servicio	620	-	-
Línea Madrid-Sevilla	471	-	-
Corredor del Mediterráneo	149	-	-
Inversiones del GIF	2.935	23.545	26.793
Líneas encomendadas al GIF	2.247	16.763	18.880
Línea Madrid-Figueras	855	6.758	7.221
Línea Madrid-Valladolid	198	2.444	2.709
Línea Córdoba-Málaga	155	1.328	1.463
Línea Madrid-Levante *	1.013	6.168	7.415
Línea Madrid-Toledo	26	66	72
Líneas encomendadas últimamente al GIF	689	6.782	7.913
Variante Pajares	50	1.510	1.762
Variante "Y" País Vasco	180	2.918	3.404
Variante Orense-Santiago	85	932	1.088
Variante Ávila	60	162	189
Variante Murcia-Almería	100	492	574
Variante Soria	92	113	132
Variante Naval Moral de la Mata-Cáceres	121	655	765
Resto líneas Plan de Infraestructuras **	3.576,5	9.578	11.175
Total alta velocidad	7.131,5	33.123	37.967
Inversiones Red Convencional y Cercanías (D.G. FF.CC.)		7.693	8.852
Total inversiones ferroviarias 2000-2010		40.816	46.820

* Incluye la línea Valencia-Castellón

** No se incluye la inversión de la concesión del tramo internacional Figueras-Perpignan (714 millones de euros, según datos 1998).

Y RENFE-OPERADORA

del ferrocarril transportes

real", afirma **Antonio López Corral**, director general de Programación Económica del Ministerio de Fomento.

Según las previsiones de la Dirección de Programación Económica del Ministerio de Fomento, las inversiones en el período 2000-2010, en torno al 0,6 por ciento del PIB anual, incrementarán la producción en un 2,1 por ciento, y el empleo, en un 1,4 por ciento (200.000 puestos de trabajo de carácter permanente). Además, a corto plazo, durante la fase de construcción de las nuevas líneas de alta velocidad, se generarán 90.000 empleos temporales al año y 6.500 empleos temporales anuales relacionados con la fabricación del material rodante.

Según los estudios realizados, al finalizar el plan, el empleo directo en el sector ferroviario se verá aumentado en un 60 por ciento respecto al año 2000 (23.400 empleos).

La red de alta velocidad reducirá los tiempos de viaje a todas las capitales de provincia (menos de cuatro horas desde Madrid). La demanda pasará de 13 a 30 millones de viajeros en larga distancia y de 24 a 38 millones en regionales.

Como consecuencia de la entrada en servicio de las nuevas líneas, se calcula que en el período 2005-2025, se conseguirá un ahorro en los tiempos de viaje, medido en términos económicos, de 34.000 millones de euros; una mejora de

FINANCIACIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES		
Inversiones que se financiarán a través de la Dirección General de Ferrocarriles	Inversión millones euros 1999	Inversión millones euros corrientes
Inversiones de alta velocidad no encomendadas al GIF	9.578	11.175
Inversiones y Reposiciones Red Convencional y Cercanías (2001-2010)	7.157	8.316
TOTAL INVERSIONES DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES	16.735	19.491
Cofinanciación UE (FEDER*)	2.075	2.357
Ayudas FEDER Alta velocidad	1.215	1.380
Ayudas FEDER Red Convencional	860	977
Financiación neta inversiones reales con impuestos	14.660	17.134

*Una parte de la inversión se llevará a cabo por Renfe y/o Adif para facilitar la absorción del FEDER. En este caso la cofinanciación nacional será aportada posteriormente por el Ministerio de Fomento. Además, una parte de estas inversiones podrán darse en concesión y/o financiarse con aportaciones de las administraciones territoriales. Si así ocurriera, la financiación con impuestos sería inferior a la que recoge el cuadro.

INVERSIONES QUE SE FINANCIARÁN A TRAVÉS DEL ADIF (2001-2010*)

	Inversión millones euros 1999	Inversión millones euros corrientes
Inversiones Alta Velocidad Adif (2001-2010)	21.988	25.201
Inversiones encomendadas al GIF (2001-2010)	15.206	17.288
Últimas encomiendas al GIF	6.782	7.913
Inversiones Unes Renfe asociadas a Infraestructura **	346	382
Total inversiones Adif (2001-2010)	22.334	25.583
Total inversiones Adif (sin IVA)	19.253	22.054

*Se plantea la viabilidad del nuevo modelo ferroviario a partir de 2001, sobre la base de las últimas cuentas auditadas y publicadas de Renfe y GIF del año 2000.

** Inversiones Unes Renfe de Telecomunicaciones, Servicios Informáticos, Patrimonio y Urbanismo.

ESTRUCTURA FINANCIERA DEL OPERADOR FERROVIARIO (HORIZONTE DE ANÁLISIS 2001-2025)

HIPÓTESIS FINANCIERAS	Inversión millones euros 1999	Inversión millones euros corrientes
Deuda heredada de Renfe (millones euros):	1.510	1.510
Inversiones de material rodante y otros (2001-2025, IVA no incluido):	8.314	10.294
Autofinanciación de inversiones (recursos generados, tesorería 2000, etc...):	4.925	6.278
Necesidades financieras:	4.899	5.526
Endeudamiento:	4.899	5.526

Características de la deuda:

Ratio de cobertura del servicio de la deuda: **1,25**

Período de carencia de pago principal: **10 años**

Plazo de reembolso de la deuda: **25 años**

Línea máxima de financiación de recursos ajenos: **5.526 millones euros corrientes en el año 2011**

la siniestralidad que se traducirá en 9.000 víctimas mortales y 88.000 heridos menos; y un ahorro energético y medioambiental de 14.000 millones de euros.

Según el director general de Programación Económica del Ministerio de Fomento, la conexión con la red europea de alta velocidad favorecerá la interope-

ESTRUCTURA FINANCIERA DEL ADIF (HORIZONTE DE ANÁLISIS 2001-2025)

HIPÓTESIS FINANCIERAS

	Inversión millones euros 1999	Inversión millones euros corrientes
Inversiones infraestructuras del Adif 2001-2010 (IVA no incluido):	19.253	22.054
Capacidad de financiación:	10.549	12.286
Recursos generados: (excedentes red propia, negocios telecomunicaciones, patrimonio y urbanismo, así como tesorería residual del GIF, "cash flow" del IVA de las inversiones e ingresos financieros).	4.829	5.880
Autofinanciación: (recursos generados hasta el año 2010, que cubren una parte de las inversiones).	1.895	2.250
Endeudamiento: (durante los años 2009 y 2010, sobre la base del "cash flow" generado hasta 2025).	2.934	3.630
Subvención de la Unión Europea:	5.720	6.406
Aportaciones patrimoniales del Estado:*	8.704	9.768

Características de la deuda

Ratio de cobertura del servicio de la deuda ("cash flow" neto/servicio de la deuda): **1,25**

Periodo de carencia del pago de principal: **2 años**

Línea máxima de financiación de recursos ajenos: **3.630 millones euros corrientes en el año 2011**

*Una parte de estas inversiones podrán darse en concesión y/o financiarse con aportaciones de las administraciones territoriales. En tal caso, las aportaciones patrimoniales y/o endeudamiento podría ser inferior al aquí reflejado.

INVERSIONES DEL OPERADOR FERROVIARIO

Inversiones del Operador Ferroviario 2001-2010 (millones euros constantes 1999, IVA incluido)	TOTALES
Inversión Une Alta Velocidad en material rodante (374 trenes)	5.092
Tipo de tren	
300/350	3.354
250/270	1.046
Ancho variable	692
Inversión Une de Cercanías en Material Rodante (250 trenes)	977
Inversión Une Regionales en Material Rodante (22 trenes)	132
Inversión resto de Unes asociadas al servicio ferroviario	932
TOTAL INVERSIONES OPERADOR FERROVIARIO	7.133
Inversiones del Operador Ferroviario 2011-2025 (millones euros constantes 1999, IVA incluido)	TOTALES
TOTAL INVERSIONES OPERADOR FERROVIARIO*	2.534
Inversiones del Operador Ferroviario 2001-2025 (millones euros constantes 1999, IVA incluido)	TOTALES
TOTAL INVERSIONES OPERADOR FERROVIARIO	9.667
Inversiones del Operador Ferroviario 2001-2025 (millones euros corrientes, IVA incluido)	TOTALES
TOTAL INVERSIONES OPERADOR FERROVIARIO	11.941
Inversiones del Operador Ferroviario 2001-2025 (millones euros corrientes, IVA no incluido)	TOTALES
TOTAL INVERSIONES OPERADOR FERROVIARIO	10.294

* La inversión prevista para el periodo 2011-2025 se ha calculado incrementando el parque móvil de forma proporcional a los aumentos de tráfico previstos para dicho periodo.

rabilidad y reducirá el carácter periférico de España, mientras que los ahorros de tiempos oscilarán, en general, entre el 35 y el 40 por ciento para los desplazamientos entre Madrid, Barcelona y Zaragoza y las principales ciudades de la UE.

El Adif tendrá en su patrimonio las líneas encomendadas al GIF (71 por ciento de las inversiones de Alta Velocidad), así como la línea Madrid-Sevilla, además de las unidades operativas de Renfe asociadas a la infraestructura. Por su



parte, el Operador Ferroviario recibirá el patrimonio de las unidades operadoras de Renfe y la parte de la deuda estructural asociada a la prestación del servicio ferroviario (1.510 millones de euros).

El Estado recibirá las líneas que actualmente explota Renfe, con la excepción de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla. Estas líneas estarán administradas por el Adif, por cuenta del Estado. Asimismo, el Estado se haría cargo de la deuda histórica de Renfe, así como de la deuda estructural asociada a la infraestructura (5.347 millones de euros).

La deuda pública actual es del 58 por ciento del PIB. Aplicando el criterio del 60 por ciento, en sentido estricto, aún existe un margen de endeudamiento de 12.533 millones de euros. Reconociendo la deuda de Renfe por un importe de 5.347 millones de euros, el acumulado de deuda pública se situaría en torno al 58,9 por ciento.

"No obstante, la asunción por parte del Estado de la deuda de Renfe obligaría a realizar, en términos de contabilidad nacional, una transferencia de capital por el valor total de la deuda y su consiguiente reflejo en el déficit público del ejercicio correspondiente. Esto implicaría un déficit del 0,8 por ciento del PIB", afirma **Antonio López del Corral**.

Una segunda opción sería que el Estado asumiera sólo la deuda histórica, por un importe de 3.651 millones de euros, lo que implicaría un déficit en términos de contabilidad nacional del 0,5 por ciento del PIB. La deuda asociada a la infraestructura entraría dentro del proceso de reestructuración de activos y pasivos entre Renfe y el Estado, sin afectar al déficit público, quedando el

En Portada



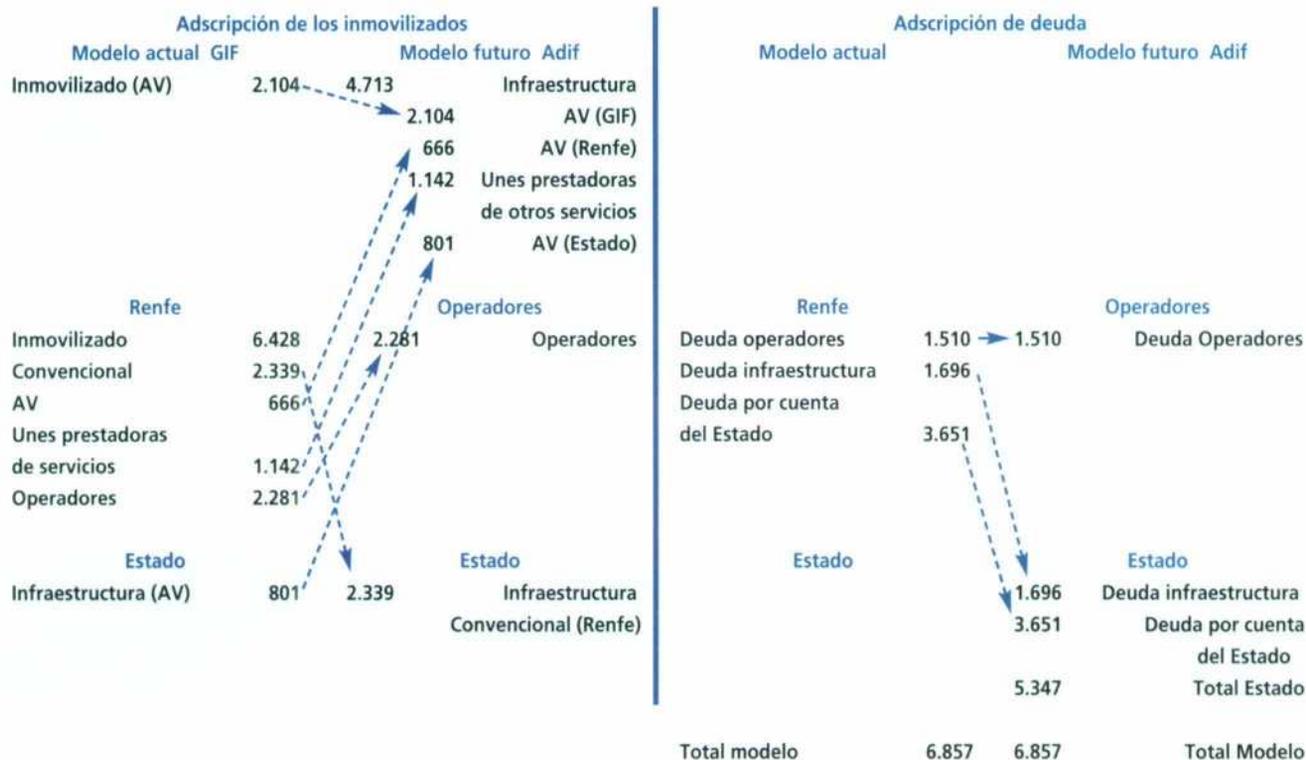
Adif libre de cargas financieras igualmente.

En cualquier caso, hay que señalar que la asunción de deuda por parte del Estado no supondría un mayor déficit estructural de carácter permanente, si no una actuación de una sola vez ("one-off measure", en terminología de la Comisión Europea), que no afectaría al cumplimiento del Pacto de Estabilidad según las nuevas reglas que quiere adoptar la Comisión Europea.

El análisis realizado por el Ministerio de Fomento considera que para que el Adif sea viable debe cumplirse el criterio de contabilidad nacional para que la cantidad sea incluida en el sector

empresas (ingresos comerciales superiores al 50 por ciento de los costes de producción, sin incluir gastos financieros). Además, este organismo debe tener el tamaño suficiente para generar valor añadido y no ser considerada como sociedad instrumental (en el Adif se integrarán unas 15.000 personas, entre Renfe y GIF). Deberá considerarse asimismo su rentabilidad futura (de esta forma las aportaciones patrimoniales del Estado no serán consideradas subvenciones de capital). Igualmente será necesario tener en cuenta la generación de "cash flow" suficiente para endeudarse y atender el servicio de la deuda.

PROCESO DE MIGRACIÓN AL NUEVO MODELO: MOVIMIENTOS DE MASAS PATRIMONIALES (AÑO 2000)



¿Un invento cada hora de trabajo?

SÍ

Sólo en el último año, Bosch ha solicitado más de 2.000 patentes.

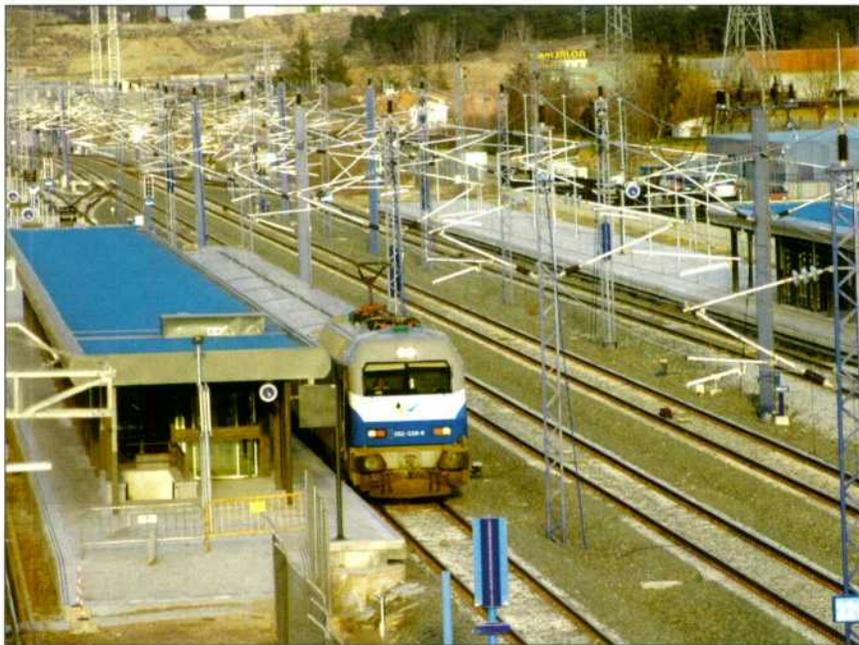
Nuestros 16.000 ingenieros, científicos y técnicos han hecho un buen trabajo. Las patentes se registraron sobre todo en el campo del equipamiento de automoción, en la conducción segura del automóvil, así como en la reducción de emisiones y del consumo de combustible. Bosch: seguridad, ecología y bajo consumo.

Bosch tiene la solución.



BOSCH

En Portada



El horizonte de estudio de viabilidad económico-financiera del Adif es de 25 años (2001-2025), y la información procede del Plan de Infraestructuras 2000-2007 del Ministerio de Fomento y de las memorias económicas auditadas en el

año 2000 a Renfe y GIF, así como de sus previsiones.

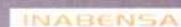
Las líneas de alta velocidad encomendadas al GIF son la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Frontera francesa, de 855 kilómetros de longitud,

según datos de 1997; el nuevo acceso ferroviario al norte y noreste de España, es decir, Madrid-Segovia-Valladolid/Medina (198 kilómetros, según datos de septiembre de 1998); el nuevo acceso ferroviario Córdoba-Málaga, de 154,9 kilómetros, según datos de julio de 1999; el nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante, es decir, Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia (950 kilómetros, según datos de 1999); y el nuevo acceso ferroviario a Toledo, de 26 kilómetros de longitud, según datos de agosto de 2001.

Además, al GIF se le ha encomendado la construcción de la variante de Pajares (50 kilómetros); la variante "Y" País Vasco (180 kilómetros); la variante Orense-Santiago (87 kilómetros); la variante a Ávila (60 kilómetros); la variante Murcia-Almería (100 kilómetros); la variante a Soria (92 kilómetros) y la variante Navalmoral de la Mata-Cáceres (121 kilómetros). **Yolanda del Val** □

Nota: Todos los cuadros se han elaborado con información suministrada por la Dirección de Programación Económica del Ministerio de Fomento.

LINEA ALTA VELOCIDAD ZARAGOZA-HUESCA



UTE ZUERA ELECTRIFICACION

Formada por CYMI S.A, GUINOVART S.A, INABENSA S.A, y VIMAC S.A, ha realizado para la Dirección General de Ferrocarriles (Ministerio de Fomento) la Línea Aérea de Contacto, Subestación de Almodóvar y cuatro centros de autotransformación de la Línea de Alta Velocidad Zaragoza-Huesca.



PRESUPUESTO :
23 Millones de Euros

