

PRESENTADAS LAS LINEAS GENERALES DEL NUEVO PLAN DE INFRAESTRUCTURAS

Renfe y ADIF, en marcha desde el 1 de enero

El transporte ferroviario en España estrena el año 2005 con un panorama completamente nuevo. Dos grandes entidades públicas, Renfe Operadora y ADIF, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, empiezan su andadura a partir de las anteriores Renfe y GIF. La primera, asume la explotación de los servicios ferroviarios de transporte de cercanías, regionales, mercancías, grandes líneas, alta velocidad y mantenimiento integral de trenes. La segunda será la encargada de la construcción y mantenimiento de infraestructuras, lo que supone la gestión y mantenimiento de la actual infraestructura de vía y estaciones, así como la construcción de las nuevas infraestructuras y la circulación de trenes. Con esta reestructuración, España se convierte en el octavo país de la Unión Europea que lleva adelante este proceso y se prepara así para la liberalización del sector del transporte ferroviario.

La reordenación del sector ferroviario es fruto de la directiva 440/91 de la Unión Europea que obliga a "garantizar el derecho de acceso a las infraestructuras ferroviarias -equitativo y no discriminatorio- a toda empresa ferroviaria titular de una licencia que reúna las condiciones de seguridad y solicite el acceso". Esta obligación requiere la separación de la gestión de las infraestructuras y la explotación de servicio, de manera que a partir del año 2006 -en el caso del transporte de mercancías- y de 2010 para el transporte de viajeros, podrán entrar en competencia con Renfe otras empresas ferroviarias públicas o privadas.

Así se recoge en la Ley del Sector Ferroviario que se aprobó el 18 de noviembre de 2003 y que estaba



previsto que entrara en vigor el 18 de mayo de 2004. Finalmente se aplazó su aplicación hasta el 1 de enero de 2005 para dar tiempo a la adaptación de las estructuras de Renfe y GIF, al desarrollo reglamentario de la Ley y a la aprobación de los estatutos de ambas empresas, que regulan sus regímenes económico, financiero, laboral, de contratación, etc.

La aplicación de la Ley del Sector Ferroviario significa en esencia que el ferrocarril se prepara para la llegada de la competencia, acabando con el monopolio que sobre la red mantenía Renfe desde su creación en 1941.

Este paso se da con la garantía de que se mantiene el carácter público de ambas entidades, así como el empleo de la totalidad de las

plantillas. Por otro lado y para colocar a Renfe en condiciones de igualdad en un futuro mercado liberalizado, el Estado ha asumido su deuda histórica por un total de 5.459 millones de euros, dejando pendiente la deuda derivada de la financiación para la adquisición de nuevo material móvil, que asciende a 1.379 millones de euros.

Competencia. El nuevo marco ferroviario obliga por un lado a los responsables del ente público ADIF a gestionar la infraestructura y circulación con la perspectiva de que en el futuro pueden ser diversas empresas las que realicen servicios ferroviarios y, por otro, en el caso de Renfe, a esforzarse por ser eficiente y lograr ofrecer las mejores prestaciones en un mercado liberalizado.

de enero 2005



En este nuevo marco, la gestión de la infraestructura ferroviaria supone que ADIF -además de encargarse de la construcción de nuevas líneas o de su mejora y mantenimiento- será desde ahora quien se encargue del tráfico ferroviario y quien adjudicará las capacidades y administrará la infraestructura, lo que supone el cobro de cánones a las empresas que exploten servicios ferroviarios, es decir, Renfe hasta la fecha.

Según ha anunciado el presidente de ADIF, Antonio González Marín, las prioridades estratégicas para esta nueva entidad se basan en cuatro ejes. El primero, transparencia informativa referida a los sistemas de concursos y adjudicaciones.

El segundo eje se centra en la coordinación de actuaciones en lo

que atañe a las inversiones en nuevas infraestructuras de manera que se eviten actuaciones dispersas e inconexas y la optimización de las estrategias de financiación. Un tercer propósito se basa en procurar el mayor grado de diálogo, consenso y acuerdo con todas las administraciones e instituciones implicadas.

Y, por último, es objetivo esencial del nuevo organismo conseguir un elevado grado de interoperabilidad de la red, que redunde en el futuro en una explotación ferroviaria más favorable.

Servicios ferroviarios. En lo que afecta a Renfe, esta empresa nace como un grupo de transporte diversificado que da servicio a tráficos de cercanías, regionales, larga distancia en trenes convencionales y en alta velocidad y mercancías. También será esta empresa responsable de las tareas de mantenimiento de trenes en sus propios talleres.

Uno de los principales objetivos de Renfe es mantener el servicio que presta con los niveles de calidad actuales, para lo que se han acordado una serie de convenios con ADIF para garantizar la fiabilidad y la puntualidad de las circulaciones y asegurar la imputación de responsabilidades en aquellas circunstancias que incidan en detrimento de la calidad de servicio.

Renfe con la perspectiva de convertirse en una empresa eficiente y competitiva ha desarrollado planes estratégicos en cada una de sus áreas, con un horizonte de aplicación hasta el año 2008.

Para el transporte de cercanías se contempla un rediseño del sistema de tarifas que se aproxime al nivel de precios del transporte interurbano por carretera.

La utilización extensiva de las nuevas tecnologías en todas las áreas del negocio, como catalizador de la mejora de la eficiencia y de la atención al cliente, es otro de los objetivos de este plan estratégico que tiene previsto también ofrecer nuevos productos y potenciar el transporte en horas valle y retornos, así como suprimir o reajustar la oferta de trenes no idóneos para cercanías. La lucha contra el fraude

renfe
estrena imagen

El anagrama Renfe en minúsculas, en el color que lleva el número 2425 del catálogo "Pantone" es sencillamente, sin ningún signo, la marca que lucirá la empresa en esta nueva etapa. Según los diseñadores los valores que se quieren reflejar son: proximidad, excelencia, compromiso y liderazgo.

Se eliminan con esta marca la profusión de logotipos que Renfe ha utilizado en los últimos años para cada una de sus unidades de negocio, unificándose en una sola. La implantación de este nuevo logotipo en trenes y demás instalaciones de la compañía supondrá una inversión de alrededor de 180.000 euros. Queda pendiente hasta el momento la decisión sobre cómo se rotularán los trenes. Igualmente se presentará en breve la marca que se adoptará para ADIF. □

Los cometidos de las nuevas empresas

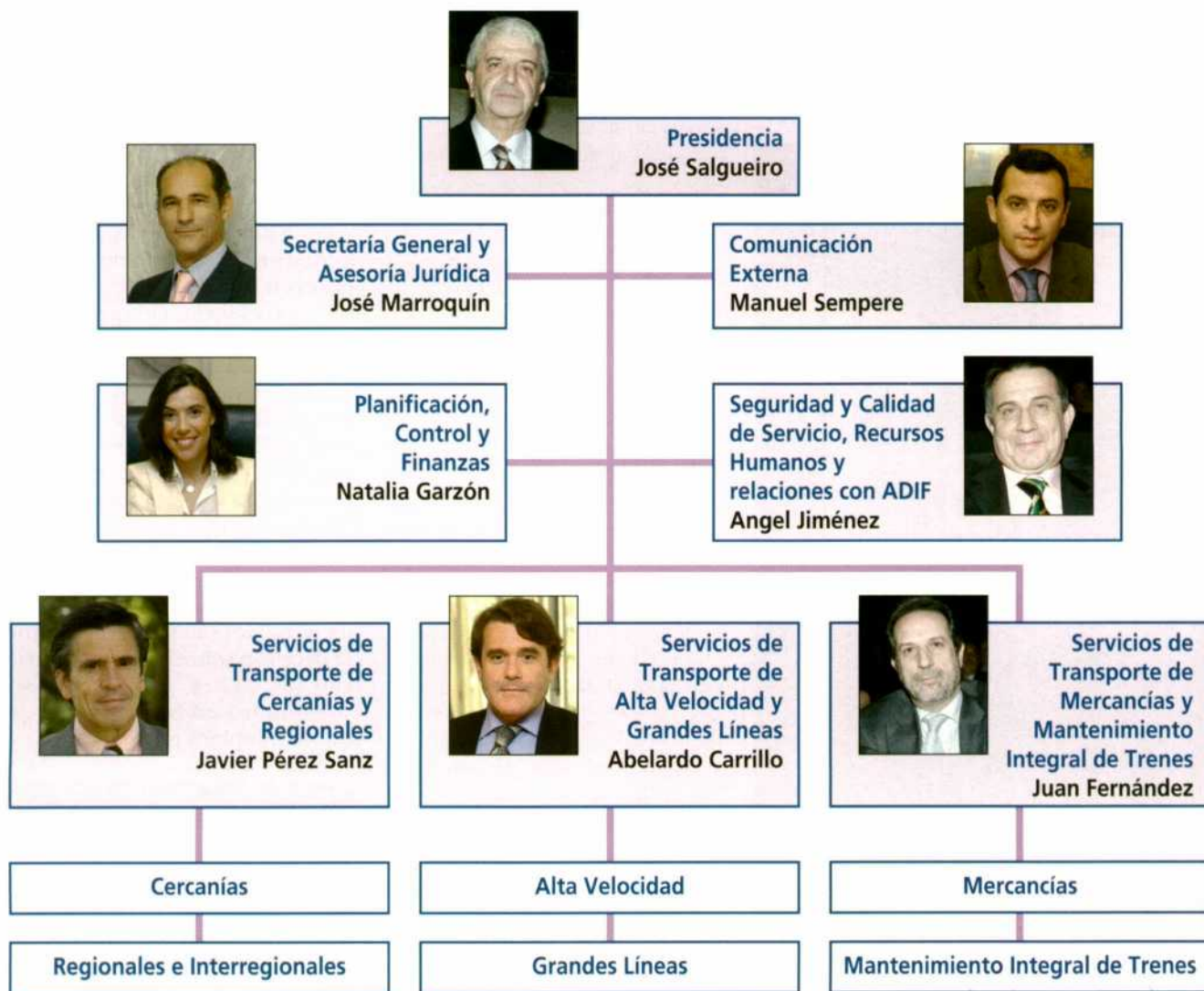
Renfe

- Cercanías
- Regionales
- Grandes Líneas
- Alta velocidad
- Mercancías
- Mantenimiento del material que presta estos servicios

ADIF

- Construcción de nuevas infraestructuras
- Mantenimiento de la infraestructura
- Gestión del tráfico ferroviario
- Gestión del patrimonio y estaciones
- Gestión de las terminales de mercancías
- Explotación de los servicios de telecomunicaciones

Estructura organizativa de RENFE



y la implantación de sistemas de accesos y venta de billetes que faciliten su uso son también actuaciones previstas.

En el área de cercanías se invertirán 1.773,169 millones de euros, inversiones que no incluyen la ampliación de líneas que se están efectuando en los núcleos de mayor demanda, Madrid y Barcelona.

En definitiva se plantea la posibilidad de mejorar la oferta de este transporte masivo que ya en el 2005 se espera que supere los 450 millones de viajeros.

Regionales. La nueva estrategia de Renfe mantiene en este negocio dos tipos de mercado, el intraregional, en el que las relaciones se

Renfe aumentará sus ingresos

La nueva Renfe tiene previsto en su primer año de andadura un incremento de sus ingresos comerciales de casi 100 millones de euros, un 6,7 por ciento más respecto a los obtenidos en el ejercicio 2004. Esto significa que por primera vez en la historia se superarán los 1.500 millones de euros. En el capítulo de gastos, el presupuesto de Renfe incluye los originados por los servicios que el ADIF le prestará, como suministro de energía de tracción y prestaciones de servicios en las estaciones. También está previsto el pago de un canon por la utilización de la infraestructura en las dos líneas de alta velocidad, Madrid-Sevilla y Madrid-Lleida, aunque no se ha considerado todavía el canon por el uso de la red convencional.

En lo que se refiere a inversiones, Renfe dedicará el 90 por ciento de las previstas en el año que empieza -811,4 de un total de 897 millones de euros- a la adquisición de trenes y el resto, a la construcción de nuevos talleres, instalaciones, medios de gestión y talleres propios para trenes de cercanías. □

establecen entre distintos destino regional, entre diferentes comunidades autónomas. En este esquema, una comunidad autónoma y el inte-

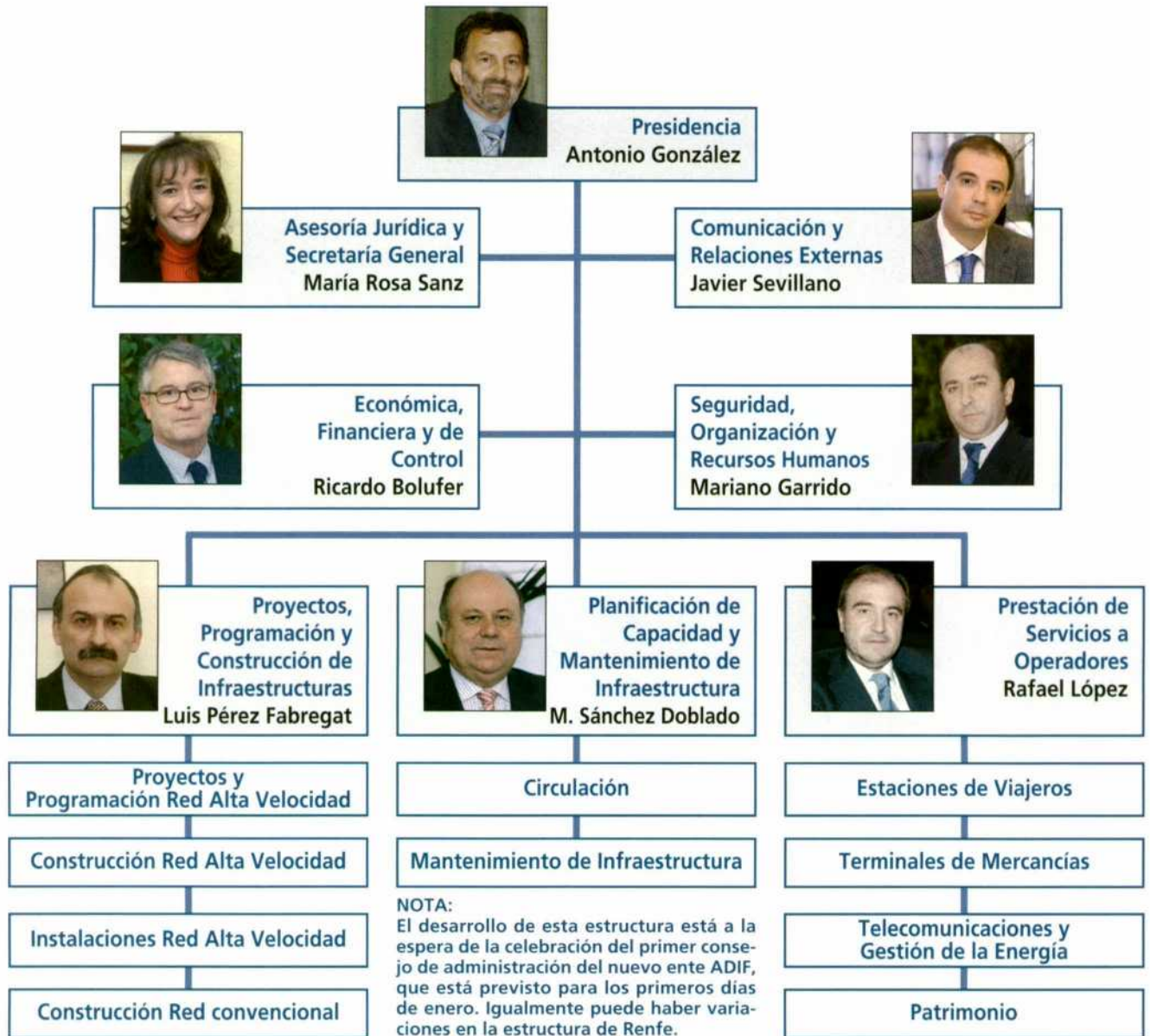
Flexibilidad



Yelena Isinbayeva logró en septiembre de 2004 el récord de salto de pértiga. Por flexibilidad.



Estructura organizativa del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias



ADIF invertirá más de 5.000 millones de euros

Los Presupuestos Generales del Estado contemplan para el año 2005 una inversión en ferrocarril del orden de 6.839 millones de euros, de los que 4.494 se destinará a proyectos de alta velocidad. En la red convencional los tres principales capítulos son los de accesos a puertos e instalaciones de mercancías; supresión de pasos a nivel y actuaciones de mantenimiento.

El conjunto de las inversiones que está previsto que realice el ADIF alcanzará los 5.264 millones de euros, mientras que los ingresos serán de 2.302 millones de euros, de los que 120 corresponden al GIF y el resto, a las unidades de negocio que provienen de Renfe. Estas cifras hacen de ADIF el principal ente inversor de infraestructuras en España. □

Renfe plantea una mayor participación de las Comunidades Autónomas en la gestión de la oferta ferroviaria.

La mejora de los servicios se plantea en torno a la reducción de los tiempos de viaje, la mejora de los índices de puntualidad y fiabilidad de los trenes y la oferta de nuevas prestaciones a bordo. Para conseguirlo se desarrollará un nuevo tren adaptado a las condiciones de explotación de estos tráficos con el que se renovará el setenta por ciento de la flota actual.

El negocio de alta velocidad se

va a desarrollar en torno a la puesta en marcha de nuevos servicios y trenes, de manera inmediata en las líneas de Madrid-Lleida, Madrid-Zaragoza-Huesca y Madrid-Sevilla y en el futuro en las líneas de Madrid-Barcelona, Madrid-Málaga y Madrid-Valladolid.

Las nuevas infraestructuras de alta velocidad van a suponer también para el negocio de grandes líneas la puesta en funcionamiento de nuevos servicios, en este caso con nuevos trenes de rodadura desplazable que facilitarán la utilización de vías de alta velocidad a partir de las cuales estos trenes cambiarán de manera automática a las líneas convencionales, permitiendo una importante reducción de los tiempos de viaje.

En definitiva, el negocio de grandes líneas tiene como objetivo incrementar la cuota de mercado y es-

Cómo se ha realizado la segregación

La segregación de Renfe en dos empresas ha sido un proceso elaborado sobre la base de un proyecto estructurado en diferentes paquetes. Por un lado se ha realizado el desarrollo organizativo de las dos entidades y se ha asignado el personal a una u otra entidad, así como los activos de la empresa, un proceso este último que a día de hoy todavía no se ha completado.

A la vez se ha llevado adelante la identificación y regulación de todas las prestaciones que a partir de ahora se darán entre las dos entidades que surgen. Para estas prestaciones se han desarrollado convenios específicos para cada una de ellas: calidad de servicio, prestaciones en terminales y estaciones, circulación, etc. Estos convenios son decisión de la libre voluntad de las partes y se aprobarán en los primeros días de enero, una vez que se reúnan los consejos de administración de ambas entidades y queden formalmente constituidas Renfe y Adif como nuevas entidades públicas.

ADIF es formalmente la heredera de Renfe que absorbe también al GIF y Renfe Operadora la nueva empresa que se segrega. ADIF tiene previsto adoptar un nombre nuevo como marca comercial. □

tar preparados para la entrada de la competencia en el transporte de viajeros por ferrocarril. En este punto es también donde de manera más

inmediata tiene su reto el transporte de mercancías, área en la que puede plantearse a corto plazo la posibilidad de que nuevos operadores



La vieja Renfe se despide y nace el nuevo ferrocarril

El día 29 de diciembre se celebró en la estación de Atocha de Madrid un acto de despedida de la vieja Renfe y bienvenida a las dos nuevas empresas Renfe y ADIF que inician su andadura el día 1 de enero de 2005. Este acto coincidía prácticamente con el 64 aniversario de la constitución de Renfe que tuvo lugar el 24 de enero de 1941.

En el acto de la estación de Atocha se dieron cita la ministra de Fomento, así como los presidentes de Renfe y ADIF y los ex presidentes de los últimos años de Renfe. Como símbolo del viejo y nuevo material rodante se colocaron en los andenes 11 y 12, un tren de la nueva serie 104 de Renfe y un viejo tren del Museo del Ferrocarril de Madrid, remolcado por la locomotora 7631. Ferrovianos ataviados con los viejos uniformes y una tripulación de los nuevos servicios de alta velocidad se saludaron en el andén como acto simbólico de nacimiento de la nueva Renfe. □





Nuevo plan de infraestructuras

Al nuevo panorama ferroviario hay que añadir la presentación por parte del Ministerio de Fomento de las líneas generales del nuevo Plan Estratégico de las Infraestructuras y el Transporte (PEIT) que programa las actuaciones en esas materias hasta 2020, previendo revisiones y actualizaciones cada cuatro años.

La inversión total prevista en el plan asciende a 214.392 millones de euros de los que un 42,84 por ciento, es decir 103.410 millones, irá destinado al transporte por ferrocarril exceptuadas las actuaciones urbanas y un 13,47 por ciento, 32.527 millones de euros, a transporte urbano y metropolitano.

Con el Plan se pretende que en 2020 todas las capitales de provincia estén conectadas con la red de ferrocarriles de altas prestaciones, que pasará de los actuales 1.031 kilómetros a 10.000 kilómetros. La red ferroviaria será de tráfico mixto e interoperable con la red europea y una vez concluida, el 90 por ciento de la población española se situará a menos de 50 kilómetros de una estación de altas prestaciones.

Así, la reestructuración de la red ferroviaria que el PEIT persigue, supondrá la extensión progresiva del ancho internacional, la adaptación de la red al tráfico mixto de mercancías y viajeros y mejoras en la seguridad, con sistemas de bloqueo y eliminación de pasos a nivel. Asimismo, se mejorarán sustancialmente las condiciones de seguridad y calidad de las infraestructuras y los servicios de transporte con inversiones en conservación y mantenimiento del dos por ciento del valor patrimonial. □

de transporte de mercancías por ferrocarril requieran a Renfe exclusivamente los servicios de tracción, es decir, locomotoras y maquinistas.

Para hacer frente a esta posibilidad, Renfe se plantea para el transporte de mercancías una política de ajuste y optimización de los recur-

sos productivos que haga posible una reducción de los costes de modo que se asegure la viabilidad económica del negocio sin aportaciones del Estado y se garantice el incremento de la cuota de mercado que actualmente se sitúa sólo en el 3 por ciento.

Las estrategias comerciales que se han aprobado en el plan estratégico de esta área se apoyan en el fomento de la intermodalidad mediante corredores de tráfico que enlazarían las grandes zonas logísticas españolas de manera que se configure una malla de comunicación ferroviaria. El mismo planteamiento se aplicará al tráfico internacional donde se abrirán nuevos corredores de tráfico ferroviario de mercancías que conecten la Península con las grandes plataformas logísticas y centros de producción europeos.

Otra de las grandes líneas de actuación se centra en la captación de tráfico de gran volumen a través de la mejora

del acceso a los puertos, la adecuación de las terminales de carga y la construcción de apartaderos para los clientes.

Por último, otro de los grandes ejes de actuación para el incremento del transporte de mercancías por ferrocarril se dirige al establecimiento de alianzas estratégicas que permitan cubrir demandas específicas para los tráfico entre las nuevas zonas logísticas y los puertos secos. También para el transporte de mercancías se invertirá en la adquisición de nuevo material rodante.

En lo que afecta al mantenimiento de trenes, Renfe se plantea una estrategia de mejora de calidad en los talleres con la incorporación de tecnologías más avanzadas, el establecimiento de una estrategia de control de calidad y seguridad del material y el establecimiento de una política de relación con fabricantes de trenes.

Los acuerdos de colaboración tecnológica constituyen la vía de negocio que ofrece mayores oportunidades de futuro, ya que permite el acceso a las últimas tecnologías y a los contratos de mantenimiento de nuevo material. P.L. □