

Desde el pasado 1 de enero Feve dejó de existir como tal empresa, dividiendo todos sus activos y recursos entre Adif y Renfe Operadora. Esta operación se quiere vincular a una profunda reestructuración de la vieja operadora métrica, generando unas sinergias que podrían ahorrar, cada año, cerca de seis millones de euros.

La nueva Renfe "métrica"

El 1 de enero de 2013 pasó a la historia del ferrocarril español con uno de sus hitos más relevantes. La red métrica pública, que desde 1941 estaba tutelada por EFE y desde 1965 por Feve, dejó de ser, definitivamente, un ente autónomo del ferrocarril estatal español. El Real Decreto Ley 22/2012 de 20 de julio determinó la disolución de Feve en Adif y Renfe Operadora. Ese día se formalizó un proceso que llevaba ya varios meses de trabajo previo y que caminaba en la línea de definir cómo se distribuían competencias entre los dos entes públicos para allanar la inserción de la métrica en sus nuevos ámbitos.

Feve legó a sus herederos un total de 1.800 trabajadores, 1.200 kilómetros de red, 400 estaciones y apeaderos, 55 locomotoras, 100 unidades de tren y más de 1.200 vagones, flota con la que cada día se mueven 720 trenes.

Renfe Operadora creó al efecto una nueva dirección gerencia, la de Ancho Métrico, equiparada con las otras tres direcciones gerencias ya existentes de Viajeros, Mercancías y Fabricación y Mantenimiento de Trenes. La nueva gerencia de Ancho Métrico ha asumido: la gestión y operación de los trenes de viajeros (tanto los regulares como los



La integración permitirá coordinar los servicios de trenes de los dos anchos.

turísticos) y los de mercancías, las estaciones de viajeros y mercancías, los talleres, así como su parte correspondiente de los servicios corporativos de la antigua Feve. Esta fusión en el marco de Renfe Operadora ha querido aprovecharse para revisar de arriba a abajo la estructura de negocio y estrategias desarrolladas hasta la fecha, estudiando sobre todo las mejoras de servicio y las sinergias que puedan derivarse de esta integración.

Renfe consigue en este proceso consolidarse uno como operador líder del mercado ferroviario, y Adif como el gestor principal, aunando el patrimonio conjunto y dando una cobertura geográfica mayor. Renfe Operadora, que es la parte más visible de todo este proceso, prefigura una potenciación y mejora del servicio, tanto en viajeros como en mercancías, evitando las posibles duplicidades y solapamientos de servicios.

Las claves del proceso

A la hora de plantear el horizonte futuro de este ambicioso proyecto simultáneo de segregación e integración, que tiene una etapa intermedia con la creación de esta Dirección Gerencia de Ancho Métrico, se están dando los pasos hacia una comple-



JOSE LUIS FERNANDEZ GARCIA

la parte laboral, los trabajadores de Feve tienen ahora una mayor garantía de futuro y nuevos caminos para su desarrollo profesional. En general, desde la empresa se plantea esta integración como una ventaja para la sociedad, sean viajeros o cargadores, que podrán tener acceso a una mejor oferta.

En este camino la integración tiene muchos kilómetros recorridos en muchos ámbitos corporativos, como por ejemplo el internacional o el jurídico, insertos plenamente en la gestión centralizada corporativa de la operadora, y otros, como seguridad en la circulación o el área de recursos humanos. En las áreas más operativas y de negocio se dibujan escenarios que faciliten esta transición ordenada, insertos en ese marco de reestructuración y reorientación estratégica que de músculo a la vía métrica en el marco de Renfe Operadora.

También se mantiene una intensa relación con sus compañeros de Adif de ancho métrico, ya que se conservan y comparten muchos elementos comunes, instalaciones, etc.

Material móvil

El parque móvil de la antigua Feve no tendrá especiales alteraciones en este nuevo marco. Feve ya había hecho un importante esfuerzo en renovación de material, lo cual no hace necesario en principio dar nuevos pasos en ese sentido. En este momento desde la empresa se insiste en la necesidad de analizar todo con detenimiento, revisar necesidades reales, costes y demanda. Así, como consecuencia del resultado final del proceso de análisis de las Obligaciones de Servicio Público (OSP) por parte del Ministerio de Fomento, se redefinirán las necesidades de activos y recursos para los próximos años.

ta integración en la estructura de Renfe Operadora.

Para Renfe, la encomienda de asumir las operaciones de Feve le permite generar ciertas sinergias, que no obstante no solucionan ni siquiera una mínima parte de lo que ha tenido que afrontar en su balance y cuenta de resultados como consecuencia del fuerte lastre deficitario que arrastraba Feve. Por



Los trenes turísticos se perfilan como los primeros que podrían entrar en un proceso de liberalización.



La Renfe métrica se presenta con un parque móvil con muchas unidades con pocos años de actividad, como estas 2700.

Feve tenía una dilatada experiencia en su activa política de comercialización de material excedentario a diversas redes extranjeras de ancho métrico, que en la actualidad está ralentizado. Esta línea de trabajo ya se había hecho en buena parte en colaboración con Internacionales de Renfe y, de hecho, esta área fue la primera en ser asumida por la corporativa de Renfe, segregándola del ámbito de la métrica, incluso antes de la propia integración el pasado 1 de enero.

En el proceso de reordenación de activos, parte del material podrá tener más operatividad con los avances en la reorganización de la división de talleres, que también está afecta al proceso de reestructuración/integración.

En este mismo proceso de reorganización y racionalización, por ahora quedan sin desarrollar nuevos proyectos tecnológicos. No se descarta mantener vinculación a proyectos desarrollados por el sector industrial o las universidades, que son quienes tienen más protagonismo en la I+D+i, y con quienes podría plantearse alguna fórmula de colaboración.



La nueva Renfe métrica seguirá buscando fórmulas de colaboración con su vecina Euskotren.

La liberalización en la métrica

Los trenes métricos no están ajenos al proceso de liberalización y apertura a la competencia. De hecho, el Gobierno hizo público hace pocos meses que sería en los trenes turísticos, casi todos procedentes de Feve, donde se dieran los primeros pasos para la liberalización. Aún se están dibujando los modos para desarrollar esta directriz gubernamental, pero en breve se espera poder presentar alternativas al sector privado para que, bajo la fórmula que se estime, se abran las vías a esta competencia que estimule el mercado.

En el resto de trenes de viajeros el escenario de liberalización viene de la mano del diseño final de las Obligaciones de Servicio Público, conocidas como las OSP.

Donde sí se dibuja también un cambio de escenario es para que otros operadores, de entrada mercantes, puedan trabajar en la red métrica. Esta situación ya es posible por ley, pero aún no se tiene constancia de ningún candidato a entrar a competir con los trenes mercantes de Renfe Métrica. Todas estas posibilidades son vistas en clave positiva desde Renfe Operadora y nunca como una amenaza.

Coordinación entre los trenes

Una de las cuestiones donde se espera ver en muy breve tiempo cómo se producen mejoras fruto de la integración es en la coordinación de servicios entre la vía métrica y el resto de los anchos. Se están rematando las mallas de horarios, tanto en Cercanías como en Media Distancia, para que haya una buena coordinación de horarios en las estaciones donde haya coincidencias de redes, básicamente en



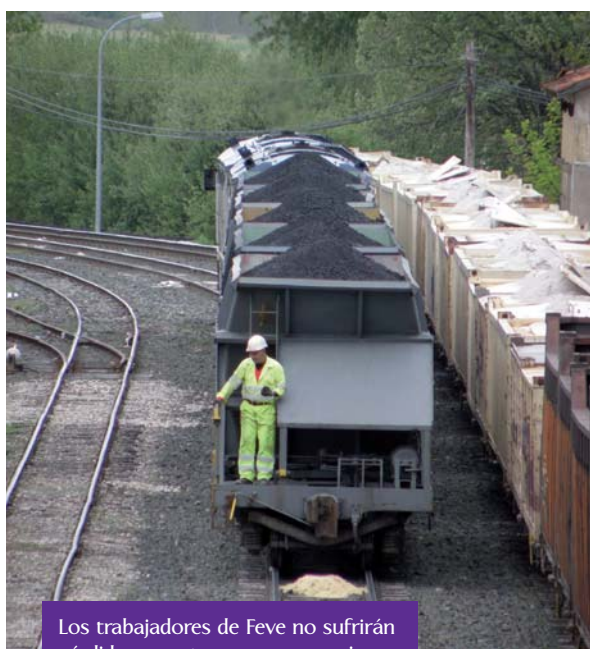
Se trabajará en complementar la oferta de mercancías con los trenes de ancho ibérico.



Los trenes regionales se están analizando en el marco de las obligaciones de servicio público (OSP).



Los trabajos internacionales de Feve, una de las marcas de prestigio de la métrica pública española. Unidad preparada para Costa Rica.



Los trabajadores de Feve no sufrirán pérdidas en este nuevo escenario.

Asturias (Gijón, Oviedo, Ablaña, Avilés, Mieres), Cantabria (Santander y Mataporquera), Galicia (Ferrol), y el País Vasco (Bilbao). Además se están confeccionando nuevas tarifas combinadas que permitan los transbordos entre trenes mejorando las condiciones actuales. La revisión del “portafolio de servicios” ya está hecha y se está a la espera de rematar la oferta comercial, buscando mejorar la oferta de valor añadido de los trenes en servicio. Y en todo este proceso, la métrica no renuncia a su marca clásica, Feve, que se mantendrá combinada con Renfe para los trenes de viajeros regulares y los turísticos.

Por otra parte, se mantiene la misma línea de coordinación con la red vecina de Euskotré. Ha

habido algunas mejoras ya previstas, como la potencial integración tarifaria en el País Vasco con la tarjeta Barik, lo cual puede ser un avance en la coordinación global en el ámbito de viajeros en ese territorio.

En mercancías sí que están trabajando con más ahínco en buscar la coordinación con la oferta de Renfe Mercancías, explotando conjuntamente tráficos y comercializándolos. Se trabaja en optimizar recursos complementarios que pueden ser coordinados, como acarreadores de terminales, y se plantean importar modos de operar de Renfe Mercancías para trasvasarlos a la métrica, y viceversa. A este efecto ya hay varios grupos de trabajos en marcha para compaginar estrategias, producción, operaciones, y el tráfico combinado de carbones es un interesante laboratorio de ensayos de colaboración.

En el caso del tráfico a puertos es también un objetivo atractivo para las mercancías métricas, pero está condicionado por las infraestructuras necesarias para su desarrollo. Otro de los tráficos previstos es el de la factoría de Ence. Feve tiene prevista la transformación de una flota de vagones para atenderlo, pero su arranque está condicionado a la terminación por parte de Adif del ramal a la planta, de las obras necesarias en el puerto, así como mejoras en la línea para permitir la convivencia de los tráficos actuales de viajeros con los futuros de mercancías.

■ Proyección internacional

En el campo de la integración, la faceta del mercado internacional fue la primera donde se visualizó este nuevo camino, adelantándose incluso a la fusión formal. Feve mantuvo en sus últimos años una activa labor de comercializar material excedentario a otras redes métricas, actividad que generaba



■ Los talleres

En el ámbito de los talleres también se está haciendo una fuerte apuesta de integración de las formas de trabajo en los dos ámbitos de la operadora. La vía métrica tenía sus prácticas, internalizando algunas tareas y externalizando otras, y la ancha hacía lo mismo, pero no necesariamente los mismos tipos de tareas. Renfe intenta ahora, por ejemplo, sincronizar formas de trabajo en toda su red de mantenimiento, independientemente de su ancho. Esto permitiría unificar contratos de servicios exteriores, y también aunar las compras de suministros y proveedores. Y también se quiere aprovechar esta ocasión para internalizar cargas de trabajo, derivando a los talleres de Integria, y viceversa, tareas que hasta ahora se sacaban al mercado. Se quieren aunar ingenierías, sistemas de control del gasto, planes de mantenimiento, incluso seguir captando clientes externos.

En la línea de la responsabilidad ante el patrimonio histórico ferroviario, Renfe Métrica participa del espíritu global de la operadora. Así está recuperando en estos días la locomotora de vapor VA8, restaurada hace año y medio pero todavía no rematada. Con un coste ínfimo se quiere rematar esta tarea y, además, incorporarla al parque de la operadora para asumir algunas tracciones de la flota de trenes histórico-turísticos en algunos tramos. La nueva gestión de la métrica también colaborará con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles para la preservación de elementos valiosos de su parque móvil excedentario.

incluso cargas adicionales de trabajo para las áreas de talleres, formación o ingeniería de proyectos.

Esta faceta exterior está ya plenamente integrada dentro de la estructura corporativa de Renfe Operadora y, en principio, no se plantea abandonar esta línea de trabajo. El escenario podrá cambiar en función del ROSCO corporativo dentro de Renfe.

Además, la intensa tarea de modernización de parque llevada por Feve en los últimos años ha dejado poco material susceptible de ser enajenado. Pero una de las herencias más favorables que se deja a Renfe es la imagen positiva de la marca Feve en el extranjero, sobre todo en el producto turístico, una faceta que puede fomentar las oportunidades internacionales globales de Renfe Operadora.

■ Recursos humanos

Renfe Métrica parte con un convenio colectivo firmado, que regula las categorías profesionales y marca las carreras profesionales. El nuevo escenario empresarial permitirá, en un plazo por determinar por los respectivos convenios, que los trabajadores de la métrica puedan fluir en el global de las áreas de trabajo de la empresa, no sólo en categorías laborales, sino también en ámbitos territoriales, con opciones en prácticamente todas las comunidades autónomas, algo antes impensable.

Otro de los aspectos en los que se plante una mejora bien visible es el de la formación, ya que los trabajadores de ancho métrico podrán beneficiarse plenamente de la oferta formativa que ya desarrollaba Renfe Operadora, sin merma de los programas ni instalaciones ya en curso procedentes de la antigua Feve. ■

MIGUEL JIMÉNEZ