

LA EMPRESA SE CONSOLIDA COMO UNA COMPAÑÍA GESTORA DE SERVICIOS

## El Contrato-Programa 1994-1998 aportará a Renfe 1,6 billones de pesetas

El Contrato-Programa de Renfe, aprobado por el Consejo de ministros el pasado día 23 de septiembre, vino a ratificar los criterios de actuación que la empresa ferroviaria ha desarrollado en los últimos meses, fundamentalmente a partir de la puesta en marcha del Plan Estratégico de la compañía. Reducción de la deuda, consolidación de Renfe como empresa de servicios y compromiso de mejora de la calidad para lograr el equilibrio económico en largo recorrido y mercancías, son los rasgos más destacables de este nuevo Contrato-Programa que tendrá vigor hasta 1998.

**Pilar Lozano**

**E**l nuevo Contrato-Programa, al igual que los anteriores, regula los compromisos entre Renfe y el Estado en materia de transporte ferroviario. La novedad está en la firma de convenios específicos para las áreas de infraestructuras -donde la Administración asume el coste de la gestión-, cercanías y regionales -servicios para los que se establecen subvenciones-, en el esfuerzo de saneamiento financiero -se establece el compromiso de reducción del principal en un 25 por ciento- y en el tratamiento de los excedentes laborales.

El esfuerzo de aportación por parte del Estado - hasta 1,676 billo-



nes de pesetas-, repartidos en estos diferentes capítulos mencionados, se compensan por parte de Renfe en el compromiso de ajustar y adecuar su oferta a las condiciones de mercado, la reducción de sus costes para mejorar la competitividad de sus servicios, el incremento de la calidad y la autofinanciación de las inversiones -332.665 millones de pesetas en cinco años- a través de sus amortizaciones.

De esta manera, en el nuevo Contrato se consolida el papel de Renfe como una empresa única-mente de gestión de servicios de transporte que compiten en mercado, lo que significa que en los próximos años se acentuará el criterio de especialización del ferrocarril en aquellos servicios en los que resulta más competitivo. En esta línea se profundiza en el modelo de gestión por unidades de negocio, en el que



## La deuda se reducirá en un 25 por ciento

Este Contrato-Programa acordado entre Renfe, el MOPTMA y el Ministerio de Economía y Hacienda va a permitir invertir la tendencia de crecimiento de la deuda de Renfe.

Mientras la compañía ferroviaria en los próximos años tiene los retos de reducir de manera progresiva y creciente sus costes y de autofinanciar sus inversiones vía amortizaciones, el Estado reconoce la deuda histórica que mantenía con Renfe y que a 1 de enero de 1994 ascendía a 486.461 millones de pesetas. El Estado abonará a Renfe la carga financiera que genera esta deuda, así como los débitos contraídos con Renfe por otros organismos del Estado y que ascienden a 79.622 millones de pesetas. Así, para el saneamiento de la deuda financiera de Renfe el Estado destinará 110.000 millones de pesetas.

En conjunto se espera reducir el montante principal de la deuda de Renfe en aproximadamente 200.000 millones de pesetas, lo que supone un 25 por ciento, en pesetas constantes.

Otra de las partidas que se han consignado para la reducción del déficit de Renfe es el referido a los costes de personal. A partir de 1995 el Contrato-Programa dispone de una partida anual de 5.000 millones de pesetas destinada a financiar el coste de reestructuración de la plantilla. Con esta financiación se abordará un plan de bajas voluntarias evaluado en 6.485 personas, que podrán acogerse a los programas de jubilaciones anticipadas y bajas incentivadas. □



LUNA

Renfe fue pionera entre las empresas ferroviarias europeas.

En la misma lógica, es el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente el que asume la responsabilidad de la infraestructura ferroviaria. Es decir, el ministerio asume todas las inversiones distintas a las de simple mantenimiento y encarga a su vez a Renfe que gestione esa infraestructura por cuenta del Estado, lo que en la práctica sig-

Aportaciones del Estado (en millones de pesetas)					
	1994	1995	1996	1997	1998
Cercanías	39.113	40.030	40.817	39.683	37.557
Regionales	9.513	6.969	6.815	6.414	6.174
Mantenimiento infraestructura y Circulación	139.515	137.388	136.731	135.501	133.969
Resto Unes	78.849	71.189	62.906	53.462	43.827
<b>Subtotal</b>	<b>266.990</b>	<b>255.577</b>	<b>247.268</b>	<b>235.060</b>	<b>221.526</b>
Gastos financieros asociados a deuda del Estado	50.092	52.601	51.876	49.401	45.801
<b>Total</b>	<b>317.082</b>	<b>308.178</b>	<b>299.144</b>	<b>284.461</b>	<b>267.327</b>

nifica realizar las labores de mantenimiento y la regulación de los tráfic- os, tanto los propios como los ajenos que puedan realizar otras compañías.

Para este fin de gestión de infraestructura el Contrato-Programa asigna a Renfe una partida de 137.388 millones de pesetas a cuenta de los Presupuestos Generales del Estado de 1995. Esta cantidad se mantiene para los siguientes años,

aunque su valor en pesetas constantes desciende. La pérdida, según el texto del Contrato-Programa, se compensará mediante una gestión más eficiente de los recursos por parte de Renfe.

La cantidad total que el Estado dará a Renfe para el mantenimiento de la infraestructura en los cinco años de vigencia del Contrato es de 683.104 millones de pesetas.

Para los servicios de cercanías y

## Un Plan Social que reducirá 4.350 empleos

En las mismas fechas que se aprobaba el Contrato-Programa la dirección de Renfe y la representación sindical firmaban un acuerdo marco de relaciones laborales, conocido como el Plan Social, que a juicio de la empresa permitirá desarrollar los nuevos retos del Contrato-Programa en un clima de paz social.

El Plan Social estará en vigor este año y el siguiente y en él fundamentalmente se recogen los acuerdos que permitirán reducir el número de trabajadores en un máximo de 4.350. El ajuste de plantilla se realizará de manera no traumática, mediante prejubilaciones y bajas incentivadas voluntarias.

La empresa se compromete a no acometer ningún proceso de externalización de cargas de trabajo que se realicen actualmente en Renfe. Asimismo, se intentará la recuperación y captación de cargas de trabajo, que actualmente realizan empresas externas, fundamentalmente en las áreas de mantenimiento de material e infraestructura.

Por otra parte el Plan contempla una serie de medidas para una utilización más efectiva de los recursos humanos existentes. Las medidas incluyen planes de formación para la readaptación a nuevas funciones, concursos de traslados y ascensos, movilidad para la cobertura de plazas vacantes y acoplamiento de sobrantes. Salvo cierre de dependencias, no se efectuarán traslados forzosos y los acoplamientos a nuevos puestos serán de carácter voluntario. □

regionales, el Contrato-Programa establece una regulación específica con aportaciones del Estado para cubrir el déficit de estos servicios. Las compensaciones económicas tienen su justificación en el caso de cercanías en el valor estratégico del ferrocarril para la descongestión de los accesos a los núcleos urbanos, y en el caso de regionales, por la aportación que el ferrocarril supone para la corrección de desequilibrios territoriales.

Para la financiación de los servicios de cercanías Renfe recibirá en el período de vigencia del Contrato-Programa, 1994-1998, la cantidad global de 197.200 millones de pesetas.

	1994		1998		% Incremento acumulado
	Millones	%	Millones	%	
<b>Ingresos</b>					
Viajeros	102.300	60,4	124.887	56,8	5,1
Mercancías	46.559	27,5	68.189	31,0	10,0
Centros de servicio y viajes	2.494	1,5	5.837	2,7	23,7
Gestión de patrimonio	8.550	5,0	10.960	5,0	6,4
Otras unidades	9.458	5,6	9.920	4,5	1,2



tas. En el caso de Regionales esta cantidad asciende a 35.885 millones de pesetas. Si en cercanías la aportación anual se mantiene en los diversos ejercicios, en el de regionales hay que señalar que esta cantidad disminuye progresivamente.

El resto de los servicios de transporte de Renfe, largo recorrido y mercancías, se prevé que se encuentren en equilibrio económico en 1998, para lo que se requiere que incrementen los ingresos en un 5 y un 10 por ciento respectivamente. En la misma fecha los servicios de alta velocidad deberán obtener un saldo positivo que les permita cubrir los intereses de

financiación del material rodante.

Con estos objetivos el panorama de servicios en el ferrocarril va a variar sustancialmente, ya que por primera vez los viajeros/kilómetro de cercanías serán superiores a los de largo recorrido. Los usuarios del Ave, por su parte, se espera que lleguen a representar el 25 por ciento del total de largo recorrido. La mejora de la calidad de los servicios, con un 90 por ciento de puntualidad en todos los trenes y su adecuación a la demanda del mercado, son objetivos comerciales que supondrán una disminución en la aportación del Estado a Renfe de 160.000 millones de pesetas. □