

Los ferrocarriles griegos han encargado a un conjunto de consultoras europeas, entre las que se encuentra Tifsa, un plan estratégico y de reorganización de su red. Este plan tiene como objetivo adaptar la compañía ferroviaria a las pautas que marca la directiva 440/90, que propugna la separación entre explotación e infraestructuras. Es la primera vez que España realiza una tarea de asistencia técnica a una compañía ferroviaria de la Unión Europea.



KLONOS ARTEMIS

**PODRÍA SERVIR DE REFERENCIA EL MODELO DE UNIDAD DE NEGOCIOS DE RENFE**

## Los ferrocarriles griegos se reorganizarán conforme a la UE

**U**n conjunto de consultoras europeas, entre las que se encuentra Tifsa, ha conseguido un contrato para la elaboración del plan estratégico y la

**Yolanda del Val**

reorganización de los ferrocarriles griegos.

El proyecto tiene dos áreas claramente diferenciadas. La primera es el plan estratégico, que tiene como objetivo adaptar la empresa a las pautas comunitarias, y en particular a la

directiva 440/90, que obliga a los ferrocarriles de la UE a separar la explotación de la infraestructura.

La segunda parte, que es la que ha correspondido llevar a cabo a Tifsa, es la de reorganización de la compañía.

Hasta ahora, España había prestado asistencia técnica a ferrocarriles de Iberoamérica, a través de Ineco, y a los países del Este, labor que ha desarrollado Tifsa, pero nunca a un país de la Unión Europea. "Por su lejanía física, que no institu-

# WESTRACE:

*Una Solución Innovadora.*



## **FERROCARRILES DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA:**

- Martorell Vila.
- St. Andreu de la Barca.
- Pallejá.
- Martorell Enllaç - Igualada (Bloqueo).

## **RENFE:**

- Billabona - Zizurkil.
- Arenys de Mar - Maçanet (Bloqueo).

## **FERROCARRILES DE VIA ESTRECHA:**

- Perlorá.
- Regueral.

## **FERROCARRILES DE LA GENERALITAT VALENCIANA:**

- Picassent.
- Palmaret.
- Machado.
- Alameda.

## **METRO DE MADRID:**

- Depósito Miguel Hernández.
- Laguna.
- Lucero.
- Puerta del Angel.
- Argüelles.
- Depósito Ciudad Universitaria.
- Cocheras Laguna.

## **METRO DE LISBOA:**

- Picots.
- Rotunda.
- Avenida.
- Restauradores.
- Baixa.
- Cais do Sodré.
- Carnide.

*Calidad Reconocida*



**DIMETRONIC**

AENOR

**ER**

Empresa Registrada

Nº ER - 270 / 1 / 94

cional, porque Grecia es un miembro más antiguo que España en la UE, el ferrocarril griego no se ha adaptado aún a las nuevas pautas comunitarias, y desea ahora emprender una nueva etapa", explica **Reyes Fernández Durán**, presidenta de Tifsa.

**Criterios.** En palabras de su presidenta, el objetivo de Tifsa es implantar en los ferrocarriles griegos el modelo de Renfe, cuya característica principal es la división de la empresa en unidades de negocio independientes. "El de Renfe es un modelo de organización intermedio entre la centralización y la privatización total, y es uno de los más modernos de Europa", afirma **Reyes Fernández**.

Las administraciones ferroviarias europeas han aplicado la directiva 440/90 con diversos criterios. Así, por ejemplo, Francia ha realizado una aplicación muy limitada de esa directiva, y cuenta con una organización clásica, muy centralizada. En el otro extremo de la balanza se halla Gran Bretaña, que ha emprendido un proceso de segregación societaria y de privatización de una parte de sus actividades.

Tifsa ha comenzado este mes a trabajar en el proyecto de reorganización de los ferrocarriles griegos, que cuenta con un plazo de ejecución de 12 meses. El coste del proyecto asciende a un millón de euros, o sea unos 160 millones de pesetas. □

## Tifsa informatizará las mercancías en Rusia

**R**enfe y Tifsa han realizado un proyecto para la modernización del sistema informático de control y seguimiento del tráfico de mercancías en los ferrocarriles rusos.

Una medida de la importancia de este proyecto se puede comprobar por la magnitud de las cifras de los ferrocarriles rusos. En la actualidad las líneas de los ferrocarriles rusos tienen una longitud de más de 100.000 kilómetros y cuentan con más de un millón de vagones; por su red circulan unos 30.000 trenes de mercancías diarios. Pese a controlar el 70 por ciento del tráfico de la zona, todavía no se dispone de un sistema informático en tiempo real.

El proyecto que ha elaborado Tifsa propone la creación de un nuevo sistema confeccionado a la medida, e incluye diferentes mejoras como la implantación de un correo electrónico o la creación de un centro de control de red de los terminales, cuya realización no está subordinada al proyecto global de informatización, mejoras que, además, pueden abordarse inmediatamente. El coste de implantación del proyecto supera los 300.000 millones de pesetas.

El consorcio que lidera Tifsa, en el que también participan la empresa belga Transurb y la británica Mott McDonald, presentó el documento a los ferrocarriles rusos a finales de 1994. El director del proyecto de Tifsa ha sido **Javier Figueras**, a su vez director del departamento de Material de la sociedad.

Eduardo Fernández, director de Sistemas de Información Centrales de Renfe, y uno de los expertos enviados por el consorcio para estudiar sobre el terreno la situación de los ferrocarriles rusos, asegura que si este plan es aceptado y se lleva finalmente a cabo "se convertiría en uno de los más importantes del mundo. Para acabarlo, necesitaríamos que 8.000 personas trabajaran en el proyecto durante un año".

Cuando se vaya a efectuar la informatización definitiva, el jefe del proyecto, que deberán nombrar las autoridades rusas, tendrá dos opciones: bien la centralización en Moscú con un gigantesco ordenador central, o bien la descentralización a través de ordenadores situados en cada una de las regiones autónomas rusas. "Nosotros preferimos la segunda posibilidad, porque las regiones afectadas van a ser cada vez más independientes en la gestión, y sería absurdo tener un ordenador central en Moscú si las decisiones no van a estar centralizadas", explica **Eduardo Fernández**.

La Unión Europea estudiará el proyecto final, y a través del Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo, decidirá si finalmente financia el proyecto, que de ser así se dividirá en subproyectos. Entonces, será el momento decisivo para que las empresas españolas puedan participar en los concursos de adjudicación. La idea de Renfe y de Tifsa es participar en dichos concursos, ya que tienen a su favor el hecho de que varios expertos han realizado el proyecto que ahora se presenta, y, por lo tanto, conocen a la perfección la situación del tráfico de mercancías en los ferrocarriles rusos.

## Las cifras de los helenos

En 1962, los Ferrocarriles del Peloponeso (SPAP) y los ferrocarriles del noroeste del país, que constituían una empresa independiente, pasaron a formar parte de los Ferrocarriles Estatales Helénicos, con lo cual todas las compañías ferroviarias de Grecia quedaban bajo el control del Estado. En 1971 se constituyó la Organización de Ferrocarriles Helénicos como una sociedad limitada de titularidad pública.

En 1991, los ferrocarriles griegos manejaron unos tráficos de 3,5 millones de toneladas; 605 millones correspondieron a toneladas-km; 12,2 millones a pasajeros-viajes; y 1.994 millones a pasajeros-km.

La red ferroviaria de Grecia tiene una longitud total de 2.503 km, de los que 1.565 km son de ancho 1,435 mm; 887 km de 1.000 mm; 22 km de 750 mm (cremallera) y 29 km de 600 mm.

El material rodante se reparte de

manera desigual según los anchos de vía. En las vías de ancho 1,435 mm existen 171 locomotoras diesel, 52 unidades múltiples, 52 automotores diesel y 13 remolques, 324 coches, 136 furgones de equipajes y 8.898 vagones. Por las vías de ancho 1.000 mm circulan 43 locomotoras diesel, 59 unidades múltiples diesel, 67 automotores diesel y 4 remolques, 143 coches, 32 furgones de equipajes y 1.005 vagones. □