

EL TRANSPORTE REGIONAL DE PASAJEROS POR FERROCARRIL EN EL NOROESTE DE ESPAÑA

D. Javier Villén Barranco

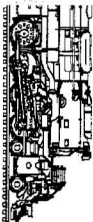
*Director Gerente de la Unidad de Negocio de Viajeros Regionales.
Renfe.*

1. EL MERCADO NACIONAL Y GALLEGO

A las puertas del siglo XXI, el ferrocarril no está situado en un lugar preferente dentro del reparto de la participación de los distintos modos de transporte en los viajes considerados de medias distancias, que configuran en definitiva los transportes regionales. Así, mientras que el automóvil ocupa un porcentaje del 81,6 % sobre la totalidad de los viajes que se realizan al año (381 millones de viajes, según los últimos *Estudios de Movilidad Regional* elaborados por *Renfe*), el transporte colectivo en autocar se sitúa en un segundo lugar con un porcentaje el 11,2 % y el ferrocarril ocupa el tercer lugar y su participación en la cuota del mercado es el 5,3 por ciento. Por hablar de cifras concretas, y siempre siguiendo el *Estudio de Movilidad* ya citado, en coche particular se realizan 319 millones de viajes al año, en autocar 44 millones y en tren, 21 millones de viajes anuales.

Si, por otro lado, observamos el mapa demográfico español, comprobaremos que son los grandes núcleos de concentración urbana los que, lógicamente, generan mayores desplazamientos.

En cuanto a Galicia, la *Unidad de Negocios de Viajeros Regionales* de *Renfe* ha transportado en sus trenes durante 1.994 un total de 2.366.000 viajeros y han obtenido unos ingresos de 869 millones de pesetas por este tipo de transporte. De acuerdo con nuestros propios estudios, podemos ver que la movilidad de los gallegos en cuanto a los modos de viaje coincide también con la del resto de la península en líneas generales: es el vehículo particular el que más se utiliza en los desplazamientos, seguido a una larga distancia el autobús y, finalmente, del tren. Pero, a pesar de que ésta sea la tendencia general, el



TRANSPORTE REGIONAL EN GALICIA

VIAJEROS REGIONALES (1994)

MOVILIDADES AÑO 1993

	Ingresos (Mill)	Viajeros (miles)
A CORUÑA	359	940
LUGO	37	84
OURENSE	132	302
PONTEVEDRA	342	1040
Total GALICIA	869	2366

TRAYECTOS (millones)	% TREN
% COCHE	% BUS

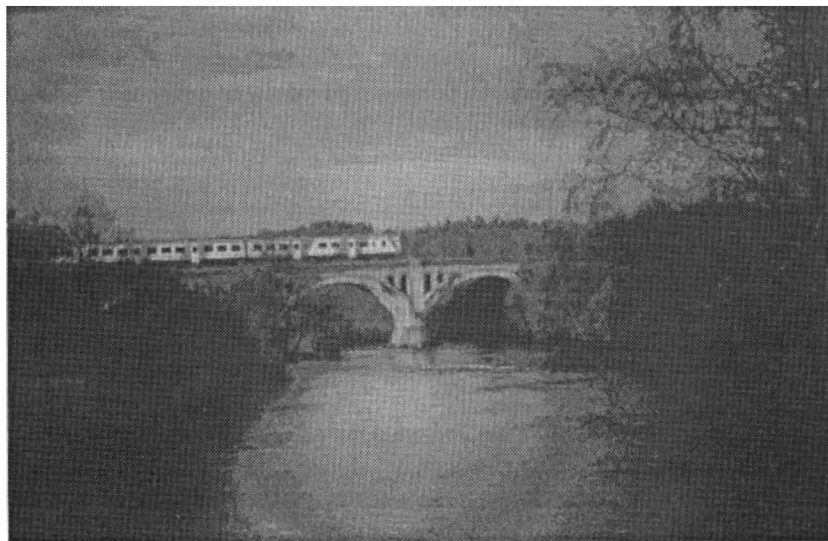
	SANTIAGO		PONTEVEDRA		FERROL		A CORUÑA		VILLAGARCIA		OURENSE		LUGO	
VIGO	1,7	26,2	3,6	1,4	0,4	0,1	0,8	4,9	0,5	11,8	1	0,6	0,8	0,4
	68,7	5,1	71,5	27,1	79,8	20,3	89,0	6,1	86,5	1,7	95,5	4,6	99,8	0,0
SANTIAGO	x	0,6	28,1	0,7	0,4	2,8	8,1	0,8	26,9	0,9	15,1	0,4	0,4	
		64,5	7,3	34,0	5,3	87,4	4,4	70,2	3	78,4	6,5	68,7	30,7	
PONTEVEDRA			x		0,3	0,6	0,9	0,9	33,9		0,3		0,3	
						95,7	3,6	50,5	15,6					
FERROL					x	1,3	1,2				0,3		0,3	
						84,1	14,8		0,3					
A CORUÑA						x		0,3			0,3	2,9	0,8	6,7
											90,8	5,9	87,7	78,6
VILLAGARCIA								x			0,3		0,3	
OURENSE											x		0,3	

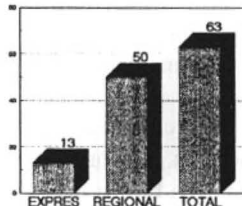
Cuadro 1.- Transporte regional en Galicia.

cuadro 1 nos muestra que, en el denominado “*Corredor del Atlántico*” (Eje La Coruña-Vigo) la participación del ferrocarril crece con relación al transporte en autobús: es el caso, por poner algún ejemplo, de la relación Santiago de Compostela- Villagarcía de Arosa en la que el ferrocarril participa con un porcentaje del 26,9 % frente al 3 % del coche, o del trayecto Santiago-Pontevedra y Vigo con participación del transporte regional ferroviario del 28,1 y 26,2 % respectivamente a un 7,3 y 5,1 % que ocupa el modo autobús.

En cuanto a las provincias que generan mayor número de viajeros se encuentran La Coruña y Pontevedra con 1.040.000 viajeros en Pontevedra y 940.000 en La Coruña.

El cuadro 2 muestra la estructuración de los servicios ferroviarios regionales en Galicia desde la última modificación de horarios que tuvo lugar el pasado 28 de mayo. Como puede apreciarse, cada día circulan en Galicia un total de 63 trenes regionales, de los que 50 pertenecen al servicio regular y 13 al denominado *Regional Exprés* que actualmente se presta también en Cataluña y Andalucía.





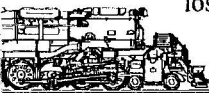
Cuadro 2.-Servicios regionales en Galicia. (Servicios Regionales a partir 28-05-1.995)

La *Red Expres* de trenes regionales comunican las principales ciudades en tiempos de viaje muy ajustados, con pocas paradas y en unas condiciones de gran confort, con plazas climatizadas.

2. EL CONTRATO-PROGRAMA

El año 1.994 ha supuesto para *Renfe*, en general y para la *Unidad de Negocio de trenes Regionales* en particular, la configuración definitiva de un marco estable para la gestión del ferrocarril con criterios de empresa y con eficacia.

En enero de 1.994, el Consejo de Ministros aprobaba un nuevo *Estatuto de Renfe* que ha venido a actualizar su configuración jurídica y organizativa tras los cambios producidos en está organización empresarial y que suponen una gestión diversificada por *Unidades de Negocio*.



Una vez aprobado el Estatuto, en febrero de 1.994 la *Compañía Ferroviaria* pone en marcha su *Plan Estratégico* que, con un horizonte de cinco años (1.994-1.998), realiza un exhaustivo análisis de la situación de *Renfe* y los planes de actuación de las *Unidades de Negocio* para este período.

El tercer acontecimiento el año fue la firma del *Contrato-Programa* entre el Estado y *Renfe*, en octubre de 1.994. Un *Contrato-Programa* que se prolongará también durante el mismo quinquenio que el Estatuto y que supone la apuesta definitiva del Estado por el ferrocarril. En el mismo se explicitan los recíprocos compromisos y contraprestaciones establecidas entre el propietario de la vía y sus infraestructuras, es decir de “la carretera ferroviaria”, y el principal explotados de los servicios ferroviarios, en este caso *Renfe*, quien asume, así mismo, la gestión de la infraestructura por cuenta del Estado.

Entre otros aspectos, el *Contrato-Programa* fija los objetivos específicos de cada *Unidad de Negocio* y, por supuesto, también de *Regionales*. Entre esos objetivos existe uno fundamental: la obligatoriedad de “establecer un marco económico explícito para *Renfe* que le facilite el desarrollo e implantación de las innovaciones de gestión necesarias para la adaptación, de manera permanente, a un mercado competitivo y en transformación continua”. Así se explica en el texto y en la práctica se trata del establecimiento de un nuevo marco real de autonomía de gestión.

Se trata, por tanto, de desarrollar una empresa ferroviaria especializada, eficaz y competitiva de acuerdo con los recursos asignados, que estarán directamente relacionados con los servicios que se presten a los ciudadanos.

El *Contrato-Programa Estado-Renfe* establece cinco convenios diferentes:

- Deja a la Empresa la gestión de la “carretera ferroviaria”.
 - Regula la financiación de los servicios ferroviarios de Cercanías.
 - Regula la financiación de los servicios ferroviarios Regionales.
 - Establece un plan de viabilidad para el resto de las *Unidades de Negocio*.
-

- Se compromete a financiar y amortizar la deuda histórica de *Renfe*.

2.1. Regionales y el Contrato-Programa

En el documento se regulan los objetivos que ha de cumplir la *Unidad de Negocio de Regionales* dentro el marco de *Contrato-Programa*. El objetivo principal es: prestar un nivel de servicio compatible con el volumen de recursos aportados por el Estado.

De este modo, el Estado autoriza la supresión de servicios ferroviarios que tengan una cobertura menor del 40 % y transporten menos de 50 viajeros por tren.

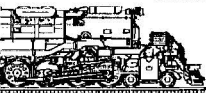
La producción anual de los servicios regionales en 1.994 fue de 27,5 millones de kilómetros/tren mientras que, una vez finalizado el *Contrato-Programa*, esta producción deberá estar situada en 21 millones de kilómetros/tren.

También el *Contrato-Programa* establece unos coeficientes de cobertura del 58,2 % en 1.994; 62,9 % en 1.995; 64,8 % en 1.996; 67,2 % en 1.997 y 69,3 % en 1.998.

Las compensaciones del *Estado* disminuyen a medida que se llega al fin de la vigencia del *Contrato-Programa*. Mientras que en 1.994 esa compensación fue de 9.513 millones de pesetas, en los años siguientes será de 6.969 (1.995), 6.815 (1.996), 6.414 (1.997) y 6.174 (1.998) millones de pesetas respectivamente.

3. ACUERDOS CON COMUNIDADES AUTÓNOMAS

El *Contrato-Programa* permite el establecimiento de acuerdos con aquellas Comunidades que, estando interesadas en mantener líneas o servicios de débil tráfico por motivo de vertebración territorial o de interés regional, asuman el déficit generado por su explotación comercial.



En este sentido, *Regionales-Renfe* realizara una serie de actuaciones que, por un lado, se centran en la especialización de servicios y, por otro, en el abandono de las líneas de débil tráfico.

En el primer caso, los acuerdos con los organismos autonómicos y locales dan lugar a una mayor producción. En cuanto al abandono de líneas de débil tráfico, irremediamente se produce la suspensión de los servicios ferroviarios siempre que no se firmen esos convenios de financiación con Autonomías u otras instituciones locales.

El cuadro 3 muestra las Comunidades con las que *Regionales-Renfe* ha firmado convenios, algunos, como es el caso de Aragón y Cataluña, anteriores a este *Contrato-Programa*.

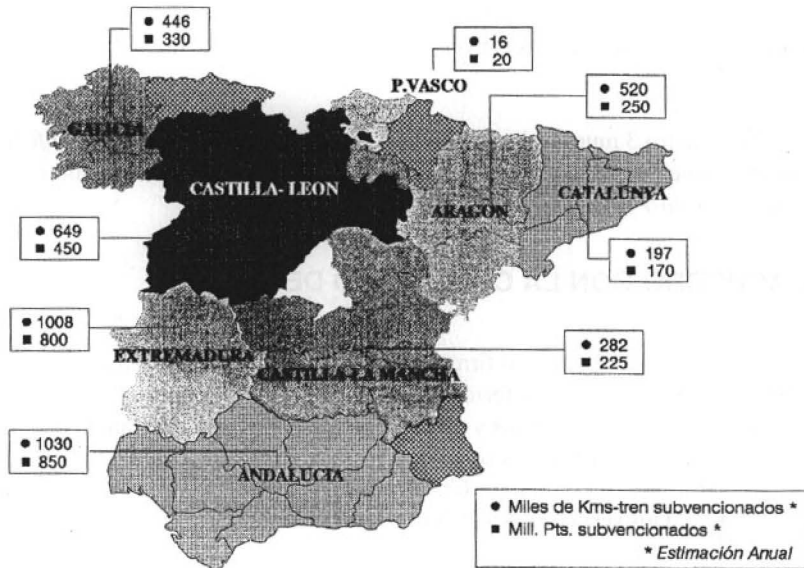
4. ACUERDO CON LA COMUNIDAD DE GALICIA

El objeto del Convenio firmado con la *Xunta de Galicia* no es otro que la prestación de los servicios ferroviarios subvencionados por esa Comunidad, servicios altamente deficitarios y cuya supresión había sido previamente autorizada por el *MOPTMA*. Estos son:

- Dos servicios diarios por sentido entre La Coruña y Ferrol.
- Un servicio diario por sentido entre Monforte de Lemos y La Coruña.
- Un servicio diario por sentido entre Monforte y Betanzos, con enlaces en La Coruña y Ferrol.
- Un servicio diario por sentido entre Orense y Lubián.

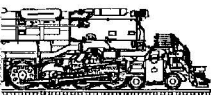
Con en Convenio suscrito, *Renfe* adquiere, desde el punto de vista de servicio, los siguientes compromisos:

- Dotar de nuevo material a Galicia para realizar los servicios *Regional-Exprés* en el corredor Vigo-La Coruña.
 - Reducir los tiempos de viaje en un 5 % anual.
-



Cuadro 3.- Acuerdos con comunidades.

- Aumentar la regularidad en un 0,5 % anual.
- Creación de una *Comisión de Seguimiento del Convenio*, formada por miembros de la *Xunta* y *Renfe*, con la misión de planificar el transporte ofertado.
- Facilitar a la *Xunta* el 50 % de las plazas ofertadas para la promoción del uso del ferrocarril.



Como mantenedor de la infraestructura, *Regionales-Renfe* ha adquirido otros compromisos:

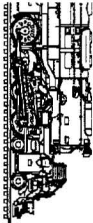
- Labores de mantenimiento para garantizar el servicio, al menos en las condiciones actuales.
- No se recalificarán líneas objeto de tráficos convenidos y se firmarán convenios de gestión de infraestructuras.

La *Xunta*, por su parte, se compromete a abonar a *Renfe* la diferencia entre gastos de explotación de los servicios convenidos y los ingresos generados por el uso de los mismos, a razón de 895 pesetas por cada kilómetro que recorra cada tren. (El cuadro 4 muestra los servicios ferroviarios regionales en Galicia, entre los que se incluyen aquellas líneas que mantiene trenes por el Convenio firmado con la *Xunta de Galicia*).

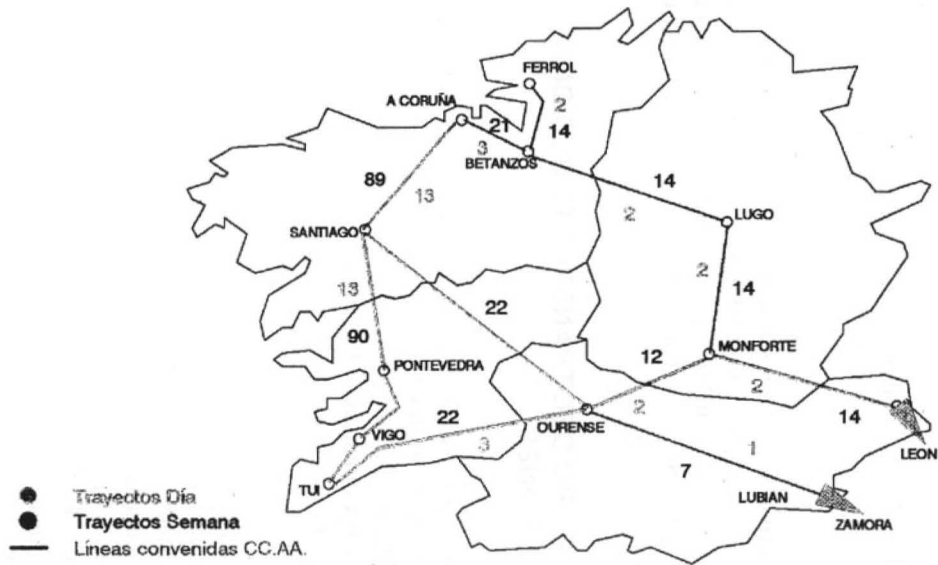
5. EL FUTURO DEL TRANSPORTE REGIONAL. CONCLUSIONES

De todo lo expuesto podemos concluir que el transporte Regional es básico para el desarrollo de las regiones, y de ahí el interés mostrado por los responsables políticos de las distintas *Comunidades Autónomas*. A lo largo de este año, seis Comunidades han firmado acuerdos de financiación y mantenimiento de servicios ferroviarios deficitarios en sus respectivas regiones: Galicia, País Vasco, Andalucía, Castilla-La Mancha, Extremadura y Castilla León.

Precisamente pensando en ese futuro, las Comunidades deben, a partir de ahora, involucrarse en la planificación del transporte, sin incluir ninguno de los modos existentes. Se trata de establecer una política de transporte intermodal al que la Comunidad debe complementar mediante la subvención. Así, mientras los *Gobiernos Autónomos* velan por el cumplimiento de sus respectivos planes de transporte, los operadores deben, precisamente, “operar”, es decir, lograr que todos los modos se complementen con la máxima eficacia, asegurando la movilidad de la ciudadanía y prestando servicios de calidad y regularidad concertados. (El cuadro 5 muestra el sistema de funcionamiento diseñado, con el papel que corresponde a cada una de las partes).



SERVICIOS REGIONALES EN GALICIA POR SENTIDO ENTRE TRAYECTOS DIA Y SEMANA



Cuadro 4.

Mediante esta estrategia, en la que se combina de manera eficaz la intermodalidad, la especialización, la inversión en material (de la que Galicia será prototipo al ir a esta Comunidad los nuevos trenes regionales que se están construyendo y que entrarán en funcionamiento en 1.997) y los acuerdos con los *Gobiernos Autónomos*, surge lo que esta *Unidad de Negocios de Regionales* ha dado en llamar *PLUS '98 (Plan Logístico de Unificación de Servicios)*, que precisamente tiene su horizonte en el año 1.998, fecha del fin de la vigencia del *Contrato-Programa* y de los *Convenios* firmados este año.

El *PLUS '98* contempla una definición del marco de transporte en las Comunidades Autónomas, conducido y planificado por éstas con criterios de calidad y regularidad concertados.

Para terminar, quisiera hacerles llegar la clave de toda estrategia de gestión de la *Unidad de Negocio de Viajeros Regionales de Renfe*, que tiene un objetivo común que no es otro que el de dar el mejor nivel de servicio, satisfaciendo las necesidades del cliente, al objeto de incrementar el número de viajeros y así conseguir los objetivos de la Empresa.

En definitiva, se trata siempre de dar a nuestros clientes un buen servicio.



Cuadro 5.