

**EL PRESIDENTE DE LA RED, RAMON BOIXADOS,
ANTE LOS MEDIOS INFORMATIVOS**

**BALANCE REALISTA DE LA SITUACION
FINANCIERA DE RENFE**

El presidente del Consejo de Administración de RENFE, Ramón Boixadós Malé, reunió el pasado día 21 a los representantes de los principales medios informativos con objeto de presentar a la sociedad española el cierre del ejercicio del año 82 y el estado económico actual de la primera empresa del país. El panorama descrito por el señor Boixadós con

profusión de datos y cifras ha sido ampliamente difundido por periódicos, radio, TV, etc. Sus declaraciones —realistas en el fondo y en la forma, por encima de cualquier otra consideración— son recogidas aquí como una invitación a la reflexión en tiempo de crisis económica generalizada.

● La presentación de los resultados de RENFE en el año 82 fue el tema central de la reunión con los periodistas, durante la que el presidente de la Red insistió constantemente en la falta de fondos propios tanto para afrontar las inversiones como para subvenir a las necesidades de explotación. El Estado, desde hace muchos años, no proporciona a RENFE los recursos necesarios para cubrir sus compromisos financieros. Lo que sí le facilita —se precisó— son avales para que RENFE concorra al mercado nacional e internacional de capitales, pero en todo caso, con el pago de intereses por parte de la Red.

En un período de diez años, según los datos aportados en la reunión, los fondos ajenos con los que la Red cubre parte de su financiación (créditos en los mercados nacional e internacional) han pasado de ser un 18,9 por 100 en 1972 a un 63,7 por 100 en 1982, año en el que más de la mitad de los fondos son ajenos.

La consecuencia, según el señor Boixadós, de la constante presencia de la Red en los mercados financieros es un elevadísimo incremento de los gastos que lleva a RENFE a una situación que podría calificarse de casi insostenible. Los intereses pa-

gados durante 1981 fueron 17.650 millones de pesetas. En 1982 casi se dobló esta cifra: 34.691 millones de pesetas fue la cantidad que tu-

vo que satisfacer la Red en concepto de intereses. Tiene una enorme influencia que una parte importante de estos créditos son en moneda

extranjera y que la devaluación de la peseta ha influido decisivamente en el aumento de los gastos financieros.

Los ingresos de RENFE durante el pasado año fueron de 162.616 millones de pesetas, 20.040 millones más que en el ejercicio anterior. El capítulo de gastos experimentó un aumento de 32.747 millones frente a 1981. El total de gastos fue de 204.674 millones de pesetas, lo que da un margen de explotación negativo de 42.058 millones de pesetas. La partida más importante en la cuenta de gastos fue la de personal, que ascendió a 116.559 millones de pesetas.

El señor Boixadós Malé informa a los periodistas. Junto a él, el vicepresidente de la Red, señor Carbonell; el director general, señor Magdalena, y el señor Donate, director del Área de Administración y Finanzas.



● *Las cargas contraídas en el mercado exterior de capitales y las deudas impagadas por el Estado dificultan el equilibrio de la empresa.*

● *El presidente anunció la revitalización de la plantilla con la creación de seis mil nuevos puestos de trabajo.*

ORIGEN Y DISTRIBUCION DE LAS INVERSIONES 1982

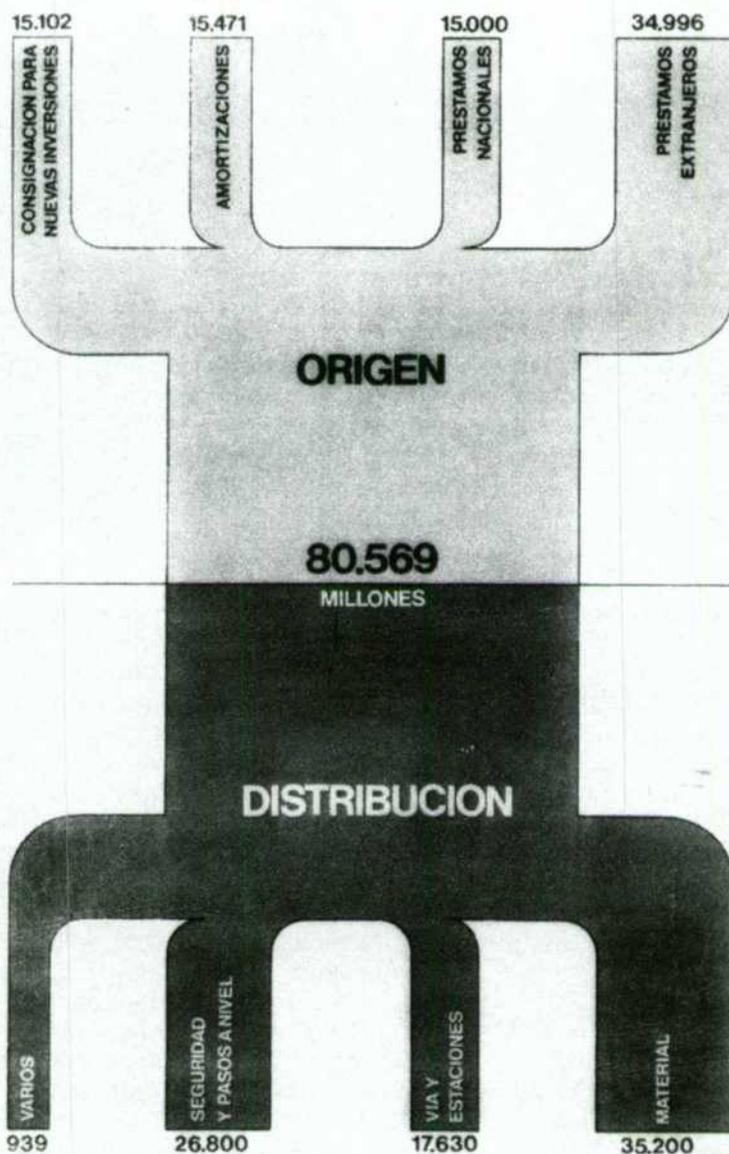
EL DEFICIT Y LA INVERSION

Este margen de explotación negativo de 42.058 millones, sumado a los 34.691 millones pagados por la Red en concepto de intereses, supone un déficit de 76.749 millones de pesetas, a los que hay que añadir 10.315 millones de pesetas que son pérdidas o déficit de ejercicios anteriores que estaban pendientes de imputar y que han sido reflejados en la cuenta del 82: de ellos, 8.000 corresponden al 81 y el resto son de ejercicios anteriores.

El señor Boixadós explicó más adelante que el cambio en los criterios contables, hasta ahora imperantes, tiene por objeto el lograr ser enormemente rigurosos en los resultados, para alcanzar la máxima transparencia, claridad y exactitud en los mismos sean los que fueren, para conocer con certeza el coste que para los españoles representa la administración ferroviaria.

En relación con la evolución de las tarifas ferroviarias, tanto de viajeros como de mercancías, se señaló que los aumentos hasta ahora aprobados han ido siempre a remolque del Índice de Precios al Consumo. Para el año en curso, RENFE ha solicitado al Gobierno un aumento de las tarifas del 9 por 100 de promedio a partir del primero de enero, que todavía no ha sido aprobado. Según el señor Boixadós, este retraso en la aprobación de las tarifas representa una pérdida diaria de 20 millones para la empresa.

En el ejercicio de 1982, el presupuesto de inversiones fue de 80.569 millones de pesetas, de los cuales, 15.102 (19 por 100) fueron aportados por el Estado, 15.471 (19 por 100) fueron fondos auto-generados por RENFE y 49.996 (62 por 100) fueron recursos ajenos. Las inversiones previstas para 1983 se sitúan en unos 120.000 millones de pesetas.

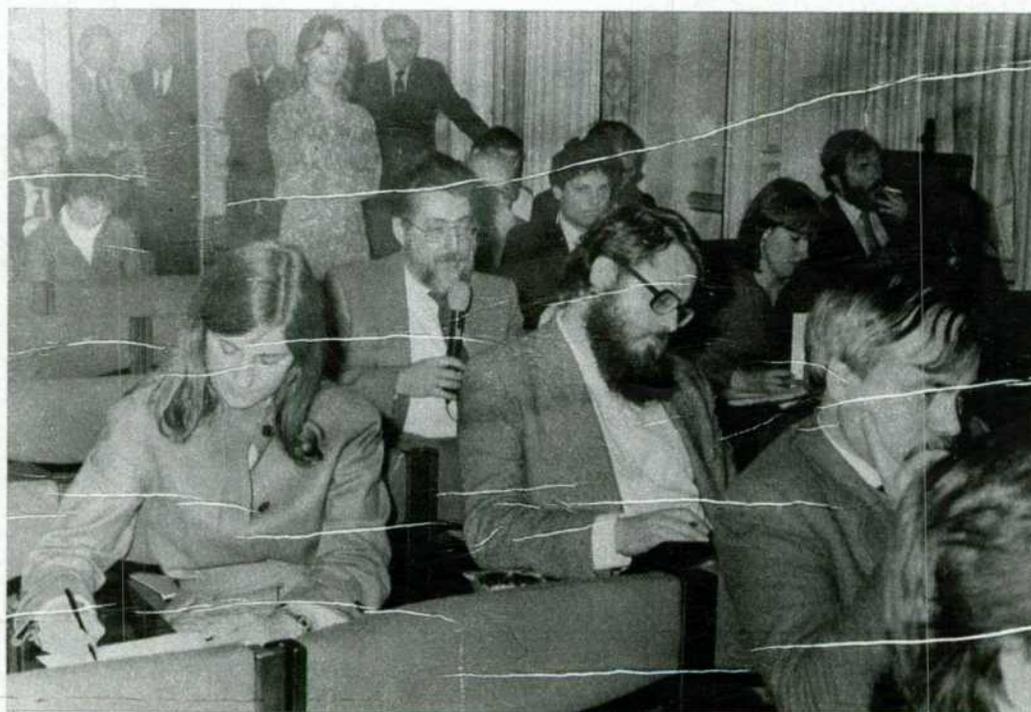


Del presupuesto de inversiones de 1982, 35.200 millones se dedicaron a material rodante; a seguridad se destinaron 26.800 millones; 17.630, a vía y estaciones, y los 939 restantes corresponden a otras partidas.

Una proyección de diapositivas sobre nuevo material que comentó don Emilio Magdalena, director general de RENFE, se realizó a continuación. El señor Magdalena explicó las características de la locomotora 251, de la Mitsubishi BBB, de la locomotora 250, de la locomotora 269, de la locomotora Diesel para trenes Talgo, de los automotores Diesel, del coche cafetería RRR, de la serie 600 remozados, de los ferrobuses remozados, del Tren de Renovación Rápida de Vía, de una estación de contenedores y del apeadero de Zarzaquemada (ver VIA LIBRE, 221, 222 y 230).

EVOLUCION DE LA RED EN 1982

Un detallado informe de la evolución de la Red durante el año 82 ocupó toda la primera parte de la conferencia del señor Boixadós, en la cual, junto a gran cantidad de datos estadísticos nacionales, se aportaron cifras



Aspecto parcial del salón del palacio de Fernán Núñez donde tuvo lugar la rueda de prensa. Uno de los informadores pregunta a los directivos de RENFE.

comparativas con las más importantes redes ferroviarias europeas.

RENFE transportó durante el pasado año un total de 180 millones de personas. De este total de viajeros, el 37,7 por 100 corresponden a trayectos de cercanías y regionales, lo que supone un aumento del 3,5 por 100 sobre 1981. El 62,3 por 100 del total corresponden a viajeros de largo recorrido, con un aumento del 2,7 por 100 sobre el ejercicio anterior. Los trenes más utilizados en largas distancias han sido los rápidos y expresos (44,8 por 100); después, los electrotrenes (10 por 100), y finalmente, los Talgo (7,5 por 100). En la comparación con Europa, la Red española es la que ha conseguido un mayor aumento de viajeros/km. (3,5 por 100), en relación con Francia (+ 2,1 por 100), Alemania (- 0,4), Italia (+ 0,9) y Gran Bretaña (- 11,01 por 100).

Por lo que respecta al tráfico de mercancías por nuestra Red, expuso el señor Boixadós que se ha mantenido estacionario durante los últimos años. Durante 1982 ha experimentado una baja del 0,9 por 100. Esta baja está justificada por la situación económica, ya que está demostrado que este tipo de tráfico va muy paralelo a la evolución del Producto Interior Bruto. En la comparación con otras administraciones europeas, los resultados de RENFE pueden considerarse positivos. Existe una justificación, según el señor Boixadós, y es que RENFE posee una menor participación en el tráfico de mercancías que otras redes de Europa y una cota más baja de mercado resulta más fácil de mantener. Frente a la disminución española (- 0,9 por 100), Francia ha bajado el 5 por 100; Alemania, el 6,6 por 100; Italia, el 3,5 por 100, y Gran Bretaña, el 9,1 por 100. Algunas modalidades de este tráfico han aumentado consi-



El director general de la Red explicó a los representantes de los medios informativos las adquisiciones de nuevo material para la Red (locomotora eléctrica serie 251, de gran potencia).

derablemente, como es el caso de los contenedores.

El aumento de 1980 a 1981 fue del 13,4 por 100, y de 1982 con respecto a 1981, del 21,9 por 100. También esto tiene una explicación: se trata de una modalidad nueva en fase de introducción y con gran proyección hacia el futuro.

CALIDAD DEL SERVICIO

En el capítulo de la calidad del servicio, el señor Boixadós dedicó especial atención al factor de la seguridad. De acuerdo con la normativa de la UIC sobre este tema, el presidente de RENFE dijo: "Nosotros, contra lo que muchas veces se cree, tenemos un índice de seguridad bueno. Estamos en la banda media europea". En esta ocasión, la comparación con otras redes europeas se hizo sobre datos del año 81, puesto que los del 82 aún no se tienen. En el año 1981, la Red española tuvo un índice de frecuencia de accidentalidad del 1,75, mientras que en 1982, éste descendió hasta el 1,33. Hizo notar el señor Boixadós que "los accidentes de ferrocarril tienen mucha más resonancia que los de carretera; resonancia que comparten los de aviación".

También resaltó la curiosa relación existente entre calidad de servicio y déficit. Cuanto más alta es la calidad de servicio, más alto es el déficit por unidad de tráfico, es decir, por viajero/kilómetro. Por ejemplo, Japón, que por calidad de servicio y tecnología es un modelo a seguir, tiene el déficit más elevado por unidad de tráfico. En Europa, Alemania tiene uno de los déficits más altos.

La regularidad es uno de los temas que mayor repercusión tiene en la opinión pública; sobre ello, el señor Boixadós explicó que en 1982 el 72,3 por 100 de los trenes de largo recorrido llegaron a su hora, con un aumento sobre el año 81 del 5,4 por 100. Los resultados del año 82 podrían haber sido mejores, de no haberse computado como retraso los trastornos originados en las líneas de RENFE por las inundaciones del mes de noviembre. En los meses transcurridos de 1983, el índice de puntualidad de los servicios ha alcanzado el 80 por 100. Concretamente en el período de Semana Santa, se llegó a un 91 por 100. El retraso medio en largo recorrido ha sido de 10,3 minutos y en cercanías el retraso ha sido de dos minutos.

EL ESTADO Y LA RED

A 31 de diciembre de 1982, el Estado adeudaba a RENFE 126.000 millones de pesetas. Primero, por insuficiencia en las consignaciones del ejercicio 81-82. Por otra parte, el déficit de TICSA, empresa de transporte por carretera de Tenerife, absorbida por RENFE, en cuyo contrato se fijó que el Estado cubriría el déficit, cargo que no ha hecho efectivo. También existe una partida de 14.000 millones de pesetas por transportes efectuados por ferrocarril fundamentalmente militares.

La deuda del Estado con RENFE en el activo trae como consecuencia un incremento del pasivo. Si el Estado pagase estos 126.000 millones de pesetas, tanto los exigibles a largo y corto plazo como los intereses que debe satisfacer RENFE experimentarían un aligeramiento importante y esto posiblemente permitiría a la empresa comprar más barato, porque, lógicamente, se podrían evitar gastos financieros con que gravan los proveedores.

Por su parte, RENFE adeuda al Estado 11.000 millones de pesetas, concretamente el importe del tercer y cuarto trimestre del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, del año 82, previa petición de la correspondiente moratoria a Hacienda, y el mes de diciembre a la Seguridad Social. "Creo que somos la empresa estatal que más al día está en sus pagos a Hacienda y a la Seguridad Social", puntualizó el señor Boixadós.

En respuesta a preguntas de los periodistas, el señor Boixadós anunció la creación de 6.000 nuevos puestos de trabajo, 5.000 de los cuales se incorporarán a la Red durante el presente año y los otros 1.000, en 1984. De estos 5.000 nuevos agentes, 2.800 ingresarán para cubrir bajas vegetativas y los 2.200 restantes, para rejuvenecer la plantilla. ■