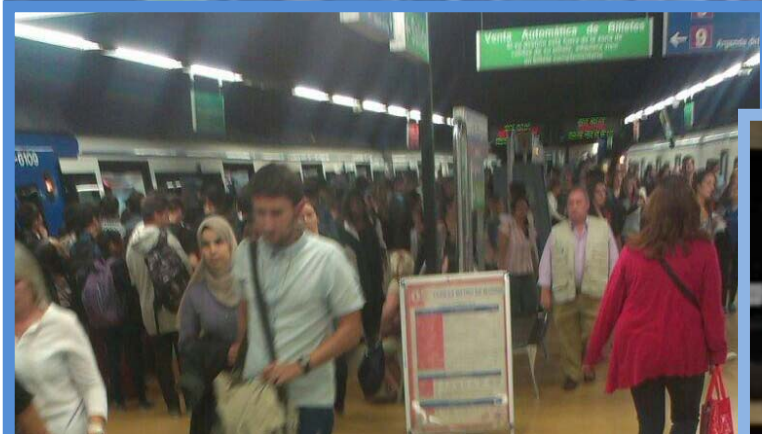


TFM

EL FRACASO DE LA EXPLOTACIÓN PRIVADA
DEL SERVICIO FERROVIARIO
ENTRE MADRID, RIVAS Y ARGANDA

carpetani@gmail.com

Rivas-Vaciamadrid 8 de abril de 2015



Cuando en 1999 el gobierno regional de Madrid, encabezado por su presidente Alberto Ruiz-Gallardón, inaugura el transporte ferroviario de viajeros entre Madrid, Rivas-Vaciamadrid y Arganda del Rey, lo hace fundamentalmente por razones políticas y probablemente respondiendo a intereses inmobiliarios. Las elecciones que se celebraron tan sólo unas semanas después fueron la verdadera motivación del ejecutivo madrileño, que tomaría una decisión tan importante sin un solo criterio sobre eficacia del servicio o eficiencia económica.

Tras 15 años de explotación de este servicio público por la empresa de capital privado TFM SA bajo el régimen de concesión administrativa, Rivas y Arganda son los dos únicos municipios madrileños de su tamaño sin disponer de una estación en la red de Cercanías. La Comunidad canceló ese acceso cuando instauró una línea de Metro de conexión periférica y con permanentes servicios de subsistencia.

Después de ese tiempo Rivas presenta un deterioro alarmante en su movilidad, con unos tiempos de viaje en transporte público inaceptables para su corona metropolitana, y con una dependencia del vehículo privado que es casi completa, muy superior a la regional. Todo parece indicar que el transporte público en este municipio de más de 80.000 almas, paradigma de ciudad residencial, mantiene una estructura ineficaz, incapaz de ofrecer el servicio que demanda su ciudadanía.

La degradación del servicio prestado por TFM -un híbrido entre lo mercantil y lo público, entre Metro y Cercanías- reduce aún más su limitado potencial generador de viajes a la metrópoli. Con una conexión periférica, los mayores tiempos de espera de la red, la necesidad de un transbordo obligado y los horarios de cierre más adelantados del sistema de transportes, la oferta TFM no es suficientemente competitiva ni siquiera con el autobús, que le supera como opción única en Rivas. Como cabría esperar, el vehículo privado gana por la mayor goleada de toda la Comunidad de Madrid, si se permite el símil futbolístico.

La Comunidad privatizó de facto la explotación de este servicio, suponemos que pensando en las bondades de la irrupción de criterios mercantiles en la escena del transporte. La realidad es que esos criterios han funcionado bien a la hora de mantener a flote y con beneficios a TFM, si bien a base de un recorte masivo del servicio para lograr sacar beneficio de unos ingresos muy reducidos. Así, estos criterios han resultado ser completamente desastrosos, anulando la competitividad del servicio público ofertado. Se trata del excepcional caso en el que una empresa privada destruye el atractivo de su producto esperando a la vez que sus ventas se mantengan. Incomprensible.

Pese al formal sometimiento a las reglas de mercado, que por otro lado habrían expulsado ya del mismo a TFM, la Comunidad subvenciona el servicio y además paga en exclusiva a TFM los conocidos como "*peajes en la sombra*", una especie de pago aplazado de la obra inicial de TFM. Pues bien, sólo esos pagos triplicarán al menos el importe por el que se adjudicó dicha obra. Un negocio decididamente malo para la administración, que va a tener que pagar un endeudamiento no reconocido contablemente con casi el 10% de interés. Una dilapidación de dinero público que resulta especialmente dolorosa cuando viene combinada con el peor servicio de toda la red de Metro de Madrid.

Con los datos en la mano, el experimento regional para la introducción de una línea de ferrocarril de explotación privada y dinero público, ha sido nefasto desde cualquier punto de vista. Este trabajo de investigación trata de esclarecer el resultado del error político de 1999, con argumentos razonados en base a datos que la mayor parte de las veces nos han sido negados por la administración.

Destacar en este sentido, que la información clave de este asunto reside en el contrato firmado por la Comunidad y TFM. Material que la Comunidad guarda con excesivo celo y que nos ha obligado a recurrir a otras fuentes de acceso público ■

Tabla de contenido

Antecedentes: Las razones de la opción “Metro” frente a “Cercanías”	5
Estructura actual de la red de transporte público madrileña: el caso paradigmático de Rivas-Vaciamadrid	7
La competitividad de la red madrileña: un modelo radial y centrípeto.....	7
TFM: Radiografía del fracaso de la explotación privada del servicio público de transporte de viajeros	11
La baja demanda del servicio TFM	11
El constante incremento poblacional de Rivas y Arganda	11
El incremento del tráfico de turismos en la autovía de Valencia.....	12
El uso masivo del vehículo privado en Rivas: la ausencia de una red de transporte público radial con la capital.....	14
La calidad del transporte público ferroviario en Rivas-Vaciamadrid	17
Rivas-Vaciamadrid: el lastre de los elevados tiempos de viaje	17
TFM: un servicio de Metro excesivamente recortado y poco competitivo	19
TFM: Una poco acertada conexión periférica	19
TFM: Las peores frecuencias y horarios de toda la red.....	20
TFM: Un mantenimiento deficiente	21
TFM: Las cuentas de la gestión privada de un servicio público	23
La financiación de TFM.....	23
La estructura patrimonial de TFM.....	24
Los beneficios en la cuenta de resultados de TFM	25
La desvinculación de TFM con el servicio de viajeros	27
La explotación del servicio por Metro de Madrid SA	29
El activo de la concesión: el coste de la obra	29
Las ampliaciones y mejoras de la obra.....	30
El coste real de la línea de Metro L9B (TFM): el peaje en la sombra	31
El modelo de financiación privada de la obra de TFM	32
TFM: CINCO MEDIDAS URGENTES	35
ANEXO I: DENUNCIA SINDICAL SOBRE FRECUENCIAS INSUFICIENTES EN TFM	37
ANEXO II: TABLA DEL PEAJE EN LA SOMBRA A ABONAR A TFM	38

Antecedentes: Las razones de la opción “Metro” frente a “Cercanías”

En el año 1996 la Comunidad de Madrid decide que el corredor Sureste formado por los municipios metropolitanos de Rivas-Vaciamadrid y Arganda del Rey precisa de transporte ferroviario. El crecimiento de la demanda de viajes en dicho pasillo se considera importante.

Para ello la Comunidad, por medio de su Consorcio Regional de Transportes, realiza un *"Estudio previo de viabilidad de implantación de un servicio ferroviario de viajeros en el corredor de la N-III"*, tras lo cual decide que el mejor sistema para la construcción de la nueva línea es mediante un novedoso sistema de financiación privada, el de concesión administrativa del servicio público de viajeros. La empresa elegida para realizar la obra y el posterior servicio de viajeros es Transportes Ferroviarios de Madrid SA, más conocida por su acrónimo TFM.

El sistema en sí mismo no era realmente innovador ya que en ese mismo corredor se habría utilizado durante el siglo XIX para el transporte de personas, cosechando unos más o menos sonoros fracasos. Se trató entonces del Tren de Arganda, aquel que se hiciera famoso por su sobrenombre, *el que pitaba más que andaba*. Dejando de lado las anécdotas históricas, el sistema de financiación adopta precisamente ese nombre, el del Tren de Arganda.

Desconocemos si el estudio del Consorcio analizaba otras opciones que no eran directamente de su competencia, como la opción de un Cercanías, mucho más lógica como veremos a lo largo de este trabajo de investigación. Lo que sí es cierto es que dicho estudio no presentaba un apartado financiero que permitiera un análisis de comparabilidad en términos de coste total del sistema elegido. Como veremos en el apartado económico esto supondrá a las arcas públicas madrileñas un sobrecoste que como muy poco será superior al triple del presupuesto inicial.

Como decimos, el estudio del Consorcio no disponía de un apartado sobre eficiencia económica, pero tampoco tenía otro indispensable, el de eficacia en la labor encomendada: el transporte de viajeros de manera ágil y coordinada con el resto de la red. De nuevo veremos como esa ausencia tendrá buena parte de la culpa de que Rivas-Vaciamadrid sea el municipio metropolitano con más uso del vehículo privado, en el que los tiempos de viaje en transporte público se disparan a niveles inaceptables.

Estas deficiencias del estudio previo del Consorcio harán imposible la comparabilidad posterior del sistema elegido, tanto en términos de eficacia como de eficiencia, con otro en el que la Comunidad conservara los riesgos y la responsabilidad del servicio público (Cámara de Cuentas, 2005).

La Comunidad de Madrid opta por excluir la nueva línea de la Red Nacional Integrada del Transporte Ferroviario, que se definía legalmente *"como el conjunto de líneas y servicios ferroviarios de transporte público que deban formar parte de la estructura básica del sistema general del transporte ferroviario"*, cuya explotación correspondería a RENFE en exclusiva (Águeda Martín, 1998).

Posteriormente el Gobierno de la nación, en manos del Partido Popular, cambiaría esta definición para permitir la entrada de la explotación privada en el nicho estructural reservado a RENFE, abriendo así las puertas de la futura explotación privada del servicio.

Esa tendencia a “trocear” la red en delimitados recintos independientes de explotación mercantil, se iniciaría precisamente en la Comunidad de Madrid con la concesión administrativa a TFM. El legislador prefirió el eufemístico término de “gestión de servicio público de transporte regular de viajeros” en lugar del de “concesión del servicio público de transporte”. Ciertamente, pensamos que el antiguo era bastante más realista.

En cualquier caso, en el año 1997, la opción de encarar la inversión en solitario para la Comunidad de Madrid, prescindiendo de RENFE, la obligaba a un endeudamiento excesivo para un ente regional. A su socorro acudirá TFM ■

Estructura actual de la red de transporte público madrileña: el caso paradigmático de Rivas-Vaciamadrid

La competitividad de la red madrileña: un modelo radial y centrípeto

Pese a una cierta idea generalizada, tal vez consecuencia de los recortes sobrevenidos por la actual crisis económica, la red de transporte público madrileña es una de las más eficaces del conjunto de áreas metropolitanas con similares características.

No en vano, el porcentaje de uso del transporte público entre la población de la región madrileña es alto, mayor que en las urbes europeas de nuestro entorno. Madrid, con un 54% de uso de transporte público, se sitúa en la cumbre de este ranking, muy aventajada frente a sus rivales españolas o europeas. Baste citar aquí los ejemplos de París, con un 29%, o Berlín, con un 20%, para ver la situación privilegiada de Madrid en este aspecto.

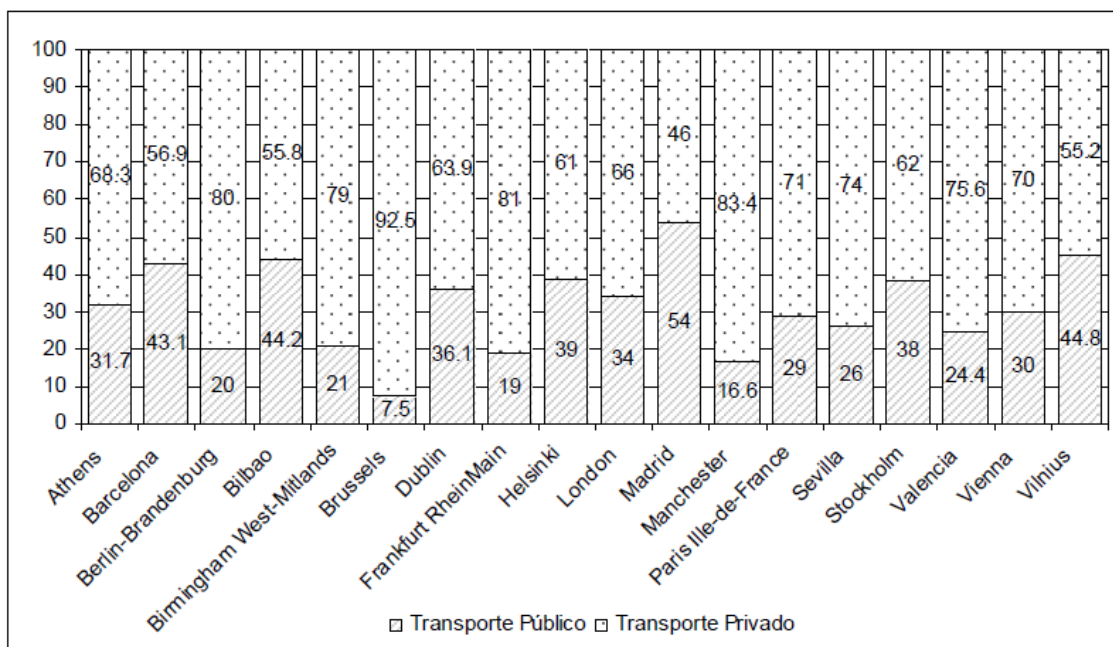


Ilustración 1: Reparto modal en las principales áreas metropolitanas europeas. Fuente: EMTA, 2007.

Las razones de esta cierta competitividad de nuestra red de transporte público habría que buscarlas en diversos orígenes. Resulta obvio que las inversiones públicas en este aspecto y la creación de distintos títulos de transporte a un precio asumible, así como el nacimiento del Consorcio Regional de Transportes, han tenido en el pasado una importancia relativa.

Ante el constante proceso de *periferización* en la movilidad de las grandes ciudades, junto a una externalización de actividades hacia el extrarradio y la corona metropolitana, donde el vehículo privado juega con mucha ventaja (García Palomares y Gutiérrez Puebla, 2007) el sistema madrileño parece resistir lo que otras ciudades no han podido afrontar.

Ello es así por la capacidad que tiene el municipio de Madrid para atraer viajes. Madrid capital posee el 54% de la población y el 70% de empleos de la Comunidad. Esta polarización, que es negativa en algunos sentidos, es muy positiva a nivel de transporte público.

La centralidad de la actividad en Madrid reduce los costes de diseño de la red, que es puramente radial, muy simple y con demandas de viajes altas y predecibles. Las redes transversales, con múltiples polos de atracción, precisan de muchas más líneas de transporte que, en definitiva serán mucho menos eficientes desde el punto de vista económico y que siempre gozarán de menos demanda.

El transporte público se comporta particularmente bien en estos modelos radiales, propensos a colapsarse en el nudo central y durante las horas de mayor afluencia. El vehículo privado, en estas circunstancias, es menos competitivo, por lo que es desplazado a la segunda posición, permitiendo una especialización de nuestra red de transporte en viajes radiales y centrípetos (Gutiérrez y García Palomares, 2005; Mella y López, 2006).

Rivas-Vaciamadrid: el caso paradigmático de ciudad dormitorio y modelo radial

Rivas-Vaciamadrid es un municipio al Sureste de la Comunidad de Madrid, que guarda frontera con la capital madrileña. Tradicionalmente despoblado a excepción del pequeño núcleo urbano de Vaciamadrid, comenzó un crecimiento poblacional muy elevado a finales de los años 80. En el año 1986 Rivas no llegaba a seis mil habitantes, tan solo 10 años después tenía más de veinte mil, y hoy (2015) pasa de los ochenta mil, siendo una de las 90 ciudades más pobladas de España.

Llegarían miles de ciudadanos atraídos por nuevos estilos de vida, fuera de la gran ciudad pero muy vinculados y cercanos a ella, de urbanismo más extensivo y viviendas colectivas y unifamiliares, con un perfil marcadamente joven y de clase media.

Resulta obvio que ninguno de estos nuevos colonos tuvo relación alguna con el lugar que ahora les acogía. Un crecimiento tan rápido y de tanta magnitud induce a pensar que la población difícilmente podrá estar muy vinculada con su nuevo municipio, por lo que se presupone una demanda de viajes alta hacia el exterior, concretamente con Madrid.

Desde aquella explosión poblacional inicial ha pasado mucho tiempo y aunque en ningún momento ha cesado, ha dado tiempo para que parte de la población eche raíces. La Encuesta Domiciliaria de Movilidad del año 2004 (EDM04) revelaba ciertos datos en este aspecto muy clarificadores, figurando Madrid como el principal destino de los viajes generados por Rivas, con un 70,15% de peso.

Los dos principales motivos para viajar fueron trabajo (36,73%) y estudios (22,15%). Del primero el 82% fueron externos y el resto internos al municipio. Del segundo fueron internos el 61% y externos el resto. Todo esto parece confirmar la fuerte vinculación del municipio ripense con Madrid, especialmente por motivos laborales, que sin embargo parece mitigarse en las nuevas generaciones, menos vinculadas con el exterior cuando viajan para estudiar.

Los censos de Población y viviendas del año 2011 situaban a Rivas con un alto porcentaje de personas sólo residentes, un 67%, mientras Arganda tenía un 61% y Madrid un 49%. La *Tasa de vinculación* para el municipio de Rivas-Vaciamadrid era del 119%, el quinto más bajo de la Comunidad.

$$\text{Tasa de vinculacion} = \frac{(\text{pob residente} + \text{pob vinculada})}{\text{pob residente}}$$

	TOTAL: residente + vinculada	Población residente	Población residente: Sólo reside	%	Población residente: Reside y trabaja	%	Tasa de vinculación
Rivas-Vaciamadrid	87.685	73.768	49.205	67%	9.414	13%	119%
Arganda del Rey	68.910	53.288	32.678	61%	11.186	21%	129%
Madrid	4.081.503	3.186.597	1.557.743	49%	1.057.530	33%	128%

Tabla 1: Población vinculada según municipio 2011. Fuente INE. Sólo municipios de más de 10.000 hab.

Parece intuirse por los datos que los crecimientos poblacionales tan rápidos y grandes en términos numéricos como el de Rivas, tardan en asentarse. Rivas-Vaciamadrid es un municipio con un alto porcentaje de población que sólo reside, por otro lado muy en la línea de otros grandes municipios del área metropolitana de Madrid, como Getafe (68%), Fuenlabrada (69%), o Las Rozas (66%), por poner algunos ejemplos.

Además, Rivas tampoco es núcleo generador de atracciones, indicado por la *Tasa de Vinculación* anteriormente mencionada. Algo que por otro lado, es perfectamente comprensible en un núcleo urbano de nuevo cuño y con una larguísima tradición histórica en la que la cabeza de comarca era otra: Arganda del Rey.

Precisamente Arganda destaca por justo lo contrario, ya que con un 61% de población que sólo reside, se acerca a municipios menos dependientes. Por otro lado Arganda sigue presentando una Tasa de Vinculación del 129%, mayor incluso que la de Madrid (128%).

Los censos de población y viviendas de 2011 colocaban a Rivas-Vaciamadrid en el segundo puesto del Ranking regional con menos viviendas vacías, tan sólo un 1,93%. Madrid, por poner un ejemplo, tenía un 10% de viviendas vacías y Arganda del Rey un muy buen 5,40%. El crecimiento poblacional de ambas localidades parece muy firme y no está relacionado con vivienda especulativa.

Un nuevo dato de la EDM04, el de la *movilidad mecanizada*, insiste en todos estos aspectos con datos que son definitivos. En Rivas existe una necesidad de viajes en medios mecanizados muy alta con respecto al resto de la CAM, pero esa necesidad se circunscribe exclusivamente a los viajes por motivos de trabajo (Tabla 2).

	Rivas	CAM
Trabajo	59,83%	37,10%
Estudios	17,43%	19,30%
Compras	10,83%	10,80%
Otros	11,92%	32,80%

Tabla 2: Movilidad mecanizada. Fuente EDM04.

Todo este despliegue de cifras no tiene otra utilidad que la de hacernos comprender algo que por otro lado parece evidente. Rivas-Vaciamadrid estaría muy cerca del estereotipo de *ciudad dormitorio*, es decir, una zona urbana extensa, primordialmente residencial, cuyos habitantes viajan diariamente a trabajar a una localidad cercana.

Rivas-Vaciamadrid sería el prototipo de ciudad para residir, vinculada a otra mayor (Madrid) para ciertas actividades, en nuestro caso la actividad laboral. Siendo prácticamente autosuficiente para el resto de ellas, poseyendo una buena tasa de desplazamientos internos no mecanizados (EDM04).

Como vemos Rivas encajaba perfectamente en el entramado de nuestra exitosa red de transportes, tan sólo había que conectarla con la gran urbe de manera directa y rápida para asegurarse el éxito de la nueva línea.

En el año 1997 todo apuntaba a que este corredor tendría importantes incrementos poblacionales y que la demanda de viajes iría pareja a ese incremento, especialmente en Rivas, debido a esa marcada tipología de ciudad dormitorio que ya hemos descrito. Sin embargo, como veremos, la capacidad de esa nueva línea explotada en régimen de concesión administrativa por la empresa privada Transportes Ferroviarios de Madrid SA (TFM), habría quedado muy por detrás de lo esperado ■

TFM: Radiografía del fracaso de la explotación privada del servicio público de transporte de viajeros

La baja demanda del servicio TFM

Según la propia compañía, TFM ha sido incapaz de alcanzar las cifras de viajes que tenía previstas cuando accedió al concurso para la adjudicación de la concesión en 1997. De hecho, desde el inicio del servicio en 1999, ningún año se han superado estas previsiones.

	Viajes previstos	Viajes reales	Diferencia
1999	5.664	2.102	-63%
2000	6.198	3.625	-42%
2001	6.735	4.537	-33%
2002	7.272	5.259	-28%
2003	7.782	5.556	-29%
2004	8.320	6.013	-28%
2005	8.845	6.714	-24%
2006	9.096	7.351	-19%
2007	9.309	7.198	-23%
2008	9.524	6.761	-29%
2009	9.737	6.473	-34%
2010	9.963	6.653	-33%
2011	10.021	6.722	-33%
2012	10.043	6.176	-39%
2013	10.104	5.868	-42%

Tabla 3: Cifras de demanda estimadas por TFM junto a reales. Miles de viajes por año. Fuente: Cámara de Cuentas y TFM.

Particularmente complicada es la situación de la línea desde el año 2007, con bajadas casi constantes en el número de viajeros, que han dejado la demanda real durante el 2013 en niveles de diez años atrás, y con unas diferencias con la previsión hecha por la compañía que alcanzan máximos históricos.

El constante incremento poblacional de Rivas y Arganda

Contrasta este hecho con el contrapuesto y constante incremento poblacional de los municipios de referencia, especialmente en el caso de Rivas-Vaciamadrid, que ha incrementado su población en un 225%.

La compañía ha argumentado que esta situación de bajo atractivo del servicio TFM se ha debido a la crisis económica que sufre el país. La Cámara de Cuentas de la Comunidad de Madrid piensa que “dichas previsiones iniciales de demanda para esta infraestructura estaban sobrevaloradas” (Informe Fiscalización Cámara de Cuentas, 2005).

Analizando de cerca las cifras poblacionales junto a la demanda de viajes TFM destacan varios aspectos (Gráfico 1):

1. La demanda de viajes en TFM en el primer año de explotación es muy baja, lo que permite crecimientos significativos los años siguientes. Cabe pensar en la probable dificultad de introducir un servicio nuevo en una población con unos hábitos de movilidad asentados.
2. Los crecimientos en viajes realizados en TFM, aunque siempre muy por debajo de las previsiones, están bastante parejos a los poblacionales en términos porcentuales, hasta el año 2006.
3. A partir del año 2006 la demanda de viajes TFM se hunde de manera casi constante.

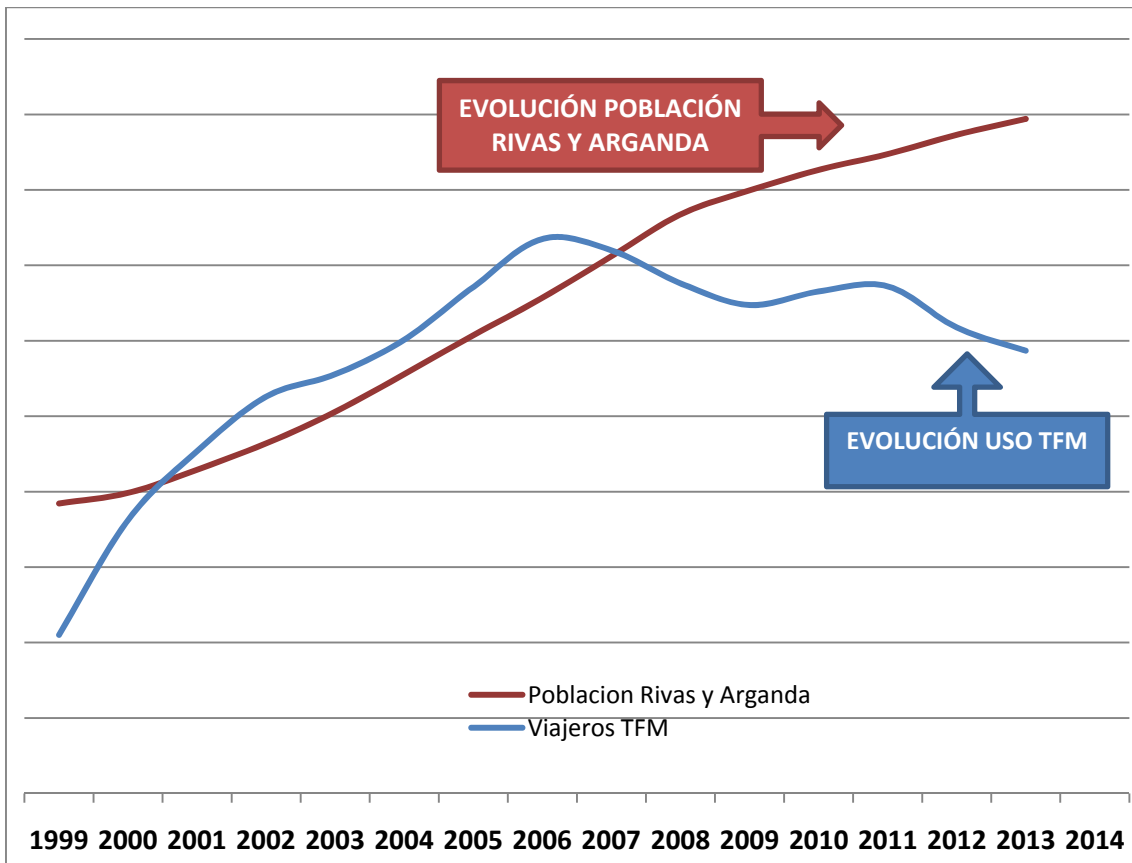


Gráfico 1: Evolución de los incrementos poblacionales en Rivas y Arganda junto a la demanda de viajes de TFM

El incremento del tráfico de turismos en la autovía de Valencia

Para entender la magnitud del hundimiento de las cifras de TFM habría que sopesar el motivo argüido por la empresa sobre el efecto de la crisis económica. Para ello hemos estudiado la variación sufrida en el tráfico de vehículos turismos en diferentes puntos de la autovía de Valencia, concretamente en los puntos kilométricos pk 24.65, pk 15.68 y pk 12.5, estratégicamente situados y que absorberían en ese orden el tráfico de Arganda, el de Rivas Futura y el de Rivas Urbanizaciones.

Habría que hacer dos salvedades. El pk 12.5 incorpora tráfico también de otros orígenes y sus variaciones podrían ser menos representativas al objeto del presente estudio. También debemos tener en cuenta que no se estudia aquí el impacto de la autopista de peaje R-3, que podría influir también en los datos del pk 24.65, puesto que compite allí con la A-3.

Es de esperar que si la crisis ha afectado a los viajes en Metro (TFM) también habría afectado – seguramente en mucha mayor medida- al tráfico de vehículos particulares. Para ello hemos recurrido a los valores IMD (Intensidad Media Diaria) para vehículos, publicados por el Ministerio de Fomento sobre las estaciones instaladas en los puntos kilométricos objeto de este estudio¹. Las estaciones son muy recientes, por lo que sólo tenemos datos desde el año 2007, perfecto para nuestros propósitos.

Estación:	E-843-0		E-44-0		E-109-0		TFM	
Año	pk 12,5	VARIACIÓN	pk 15,68	VARIACIÓN	pk 24,65	VARIACIÓN	TFM	VARIACIÓN
2007			51.044		35.112		7.198	-2%
2008			80.019	57%	40.273	15%	6.761	-6%
2009	22.860		79.606	-1%	40.916	2%	6.473	-4%
2010	23.368	2%	86.622	9%	44.326	8%	6.653	3%
2011	23.421	0%	87.691	1%	43.775	-1%	6.722	1%
2012	23.044	-2%	90.951	4%	44.056	1%	6.176	-8%
2013	23.023	0%	90.781	0%	43.189	-2%	5.868	-5%

Tabla 4: IMD vehículos ligeros. Miles de viajes anuales TFM. Fuente: MIFO.

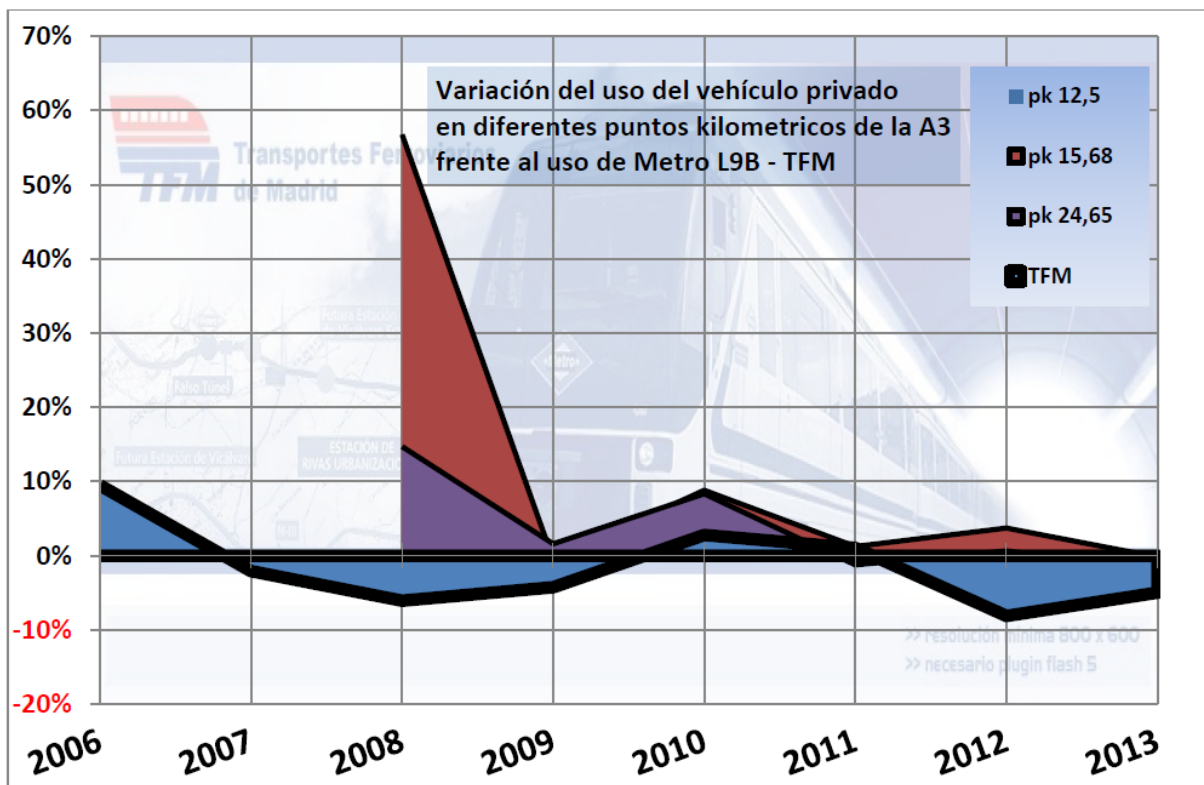


Gráfico 2: Variación de IMD A3 y viajeros TFM. Fuente: MIFO.

De los anteriores datos se desprende la lógica atenuación de los incrementos de vehículos que venía padeciendo la autovía A3, posiblemente por causa de la crisis económica. Sin embargo se comprueba que las autovías se mantienen en incrementos casi siempre positivos y siempre por encima de las variaciones de viajeros transportados por TFM.

¹ La Intensidad Media Diaria (IMD) refleja el número medio de vehículos que pasan por las estaciones de aforo, agrupados según la tipología del vehículo. En las tablas se refleja la IMD del total de vehículos tipo turismo, exceptuando autobuses y vehículos pesados de cualquier clase.

Particularmente interesante son los datos arrojados por el pk 15.68, que absorbe vehículos provenientes exclusivamente de Rivas-Futura y alrededores, donde funciona la estación TFM del mismo nombre. Este punto kilométrico registra los incrementos más llamativos, posiblemente porque los conductores que hacen uso de la salida 17 de la A3 no tienen posibilidad de tomar otras alternativas, como la autopista de peaje R-3.

Es razonable pensar que el número de viajeros potenciales de TFM se ha visto afectado directamente por la crisis económica, puesto que el incremento de la población en paro disminuye las necesidades de desplazamientos por motivos de trabajo. Pero no es razonable que eso suceda detrás de incrementos poblacionales tan importantes, y mucho menos cuando bajo el mismo paraguas de crisis económica se produzcan incrementos tan contundentes en el uso del vehículo privado.

Todo apunta a que, independientemente de que las cifras de demanda previstas estuvieran sobreestimadas, asunto en el que no vamos a entrar, el servicio ofertado por la empresa de capital privado Transportes Ferroviarios de Madrid SA (TFM) por concesión administrativa de un servicio público, está muy lejos de ser competitivo.

El uso masivo del vehículo privado en Rivas: la ausencia de una red de transporte público radial con la capital

Según la Encuesta Domiciliaria de Movilidad 2004 (EDM04) en Rivas-Vaciamadrid optaban por el vehículo privado el 56,34% de la población con necesidad de transporte, mientras que el transporte público se quedaba reducido a un modesto 19,59%. El resto de necesidades de transporte eran satisfechas con medios no mecanizados.

En términos absolutos, por lo tanto, las necesidades de transporte mecanizado en Rivas-Vaciamadrid eran satisfechas en el año 2004 con el vehículo privado en un 75,05%, y con el transporte público en un 24,95%. Cifras de transporte público muy alejadas de las medias regionales (Tabla 5).

	CAM	Rivas
Transporte público	54,70%	24,95%
Transporte privado	45,30%	75,05%
	100,00%	100,00%

Tabla 5: Movilidad mecanizada. Transporte público frente a privado. Fuente EDM04.

La preferencia del vehículo privado frente a la opción del transporte público en Rivas-Vaciamadrid quedaría rubricada con las cifras de motorización familiar de este municipio, es decir, del número de vehículo por hogar. En Rivas, un 62% de las familias poseen 2 coches y el 7% al menos 3 vehículos.

Número de vehículos por familia	EMD04
0 vehículos	7%
1 vehículo	24%
2 vehículos	62%
3 o más vehículos	7%
Motorización familiar	+1,69

Tabla 6: Número de vehículos por unidad familiar en Rivas-Vaciamadrid. Fuente EDM04

Estos datos lanzan el índice de motorización a un porcentaje indeterminado (no sabemos realmente ese 7% de familias cuantos vehículos posee) pero que es seguro superior al 1.69, muy por encima de cualquier otra cifra en la región madrileña (Tablas 6 y 7).

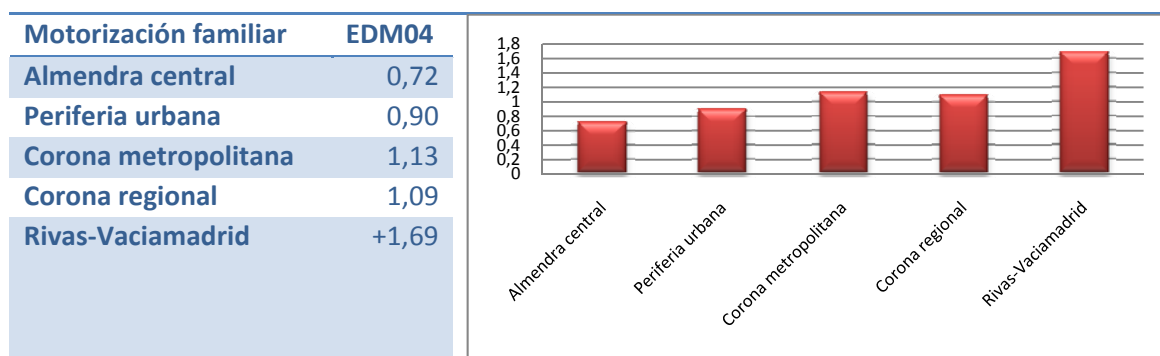


Tabla 7: Número medio de vehículos por familia. Fuente EDM04

La evidente preferencia de los habitantes de Rivas-Vaciamadrid por el vehículo privado estaría en el origen de la baja demanda del servicio ferroviario ofertado por TFM y explotado por Metro de Madrid, que ya hemos analizado en los párrafos anteriores.

Los datos de la EDM04 nos parecen suficientemente elocuentes para determinar la excesiva dependencia del vehículo privado en Rivas y, en consecuencia, la falta de eficacia de su red de transporte público. Sin embargo, sorprendentemente, esa situación se ha agravado en los últimos años, con una tasa de utilización del vehículo privado que escala hasta un preocupante 59% de las necesidades totales de movilidad (*Quest report and activation plan of Rivas-Vaciamadrid, 2013*).

Vemos como los peores años de la crisis traen consigo un incremento del uso del vehículo particular en Rivas. La misma crisis que supuestamente ha barrido la escasa demanda del servicio de TFM.

Las graves consecuencias de esta excesiva dependencia del vehículo privado en la movilidad ripense, son amplios y complejos, quedando fuera de la elaboración de este estudio. Es razonable pensar que este comportamiento es de escasa sostenibilidad, al provocar altos costes medioambientales y económicos, los primeros en contaminación y los segundos en infraestructuras viarias y combustibles importados. Algo imposible de medir con los criterios mercantiles que rigen la explotación de TFM.

La causa de esta situación es probablemente compleja y variada, pero parece razonable vincularla a la naturaleza de Rivas como ciudad dormitorio, así como en sus relaciones con la metrópoli madrileña que ya apuntamos en apartados anteriores.

En ese sentido, la disponibilidad de un medio de transporte radial, que conecte con la metrópoli en tiempos competitivos y pocas etapas, como ya comentamos, es fundamental. A finales de los 90 Rivas carecía de ese medio de transporte y no disponía de estaciones en la red de Cercanías, por lo que se precisaba su construcción.

TFM nació con ese propósito y fue en boca del Consejero de Transportes de la Comunidad de Madrid, Sr. Luís Eduardo Cortés, *“un acceso directo y sin transbordos a Madrid”*. Se usaba el consabido sistema radial que tan buen resultado ha dado a la red de transporte público de Madrid.

Si todo estaba perfectamente argumentado ¿qué fue lo que falló? ¿Cuáles son las causas del fracaso del TFM? ■

La calidad del transporte público ferroviario en Rivas-Vaciamadrid

Rivas-Vaciamadrid: el lastre de los elevados tiempos de viaje

Un dato destaca de la Encuesta Domiciliaria de Movilidad del 2004 para Rivas (EMD04). El tiempo medio de viaje en transporte público que invierten los ciudadanos de las diferentes zonas de transporte figura en la tabla 8.

Corona	Minutos
Almendra	36
Zona A	43
Zona B1	46
Zona B2	50
Zona B3	53
Zona C1	57
Rivas-Vaciamadrid	58
Zona C2	63

Tabla 8: Tiempo medio de viaje en transporte público según coronas. Fuente EDM04.

Mientras que los ciudadanos de municipios dentro de la corona metropolitana B1 -zona tarifaria donde se incluye la mayor parte del municipio ripense- invierten unos tiempos por viaje que están de media en torno a los 46 minutos, en Rivas la duración media de un viaje en transporte público se dispara a los 58 minutos.

La diferencia es tan abultada que los tiempos medios de viaje en transporte público de Rivas-Vaciamadrid están mucho más cerca de coronas externas, regionales o interregionales, que de otros municipios más acordes con el carácter marcadamente metropolitano de Rivas.

El elevadísimo tiempo medio de viaje que deberían padecer los ciudadanos de Rivas caso que eligieran moverse en transporte público, parece un motivo más que suficiente para explicar los enormes desequilibrios regionales en términos de elección del vehículo privado frente a otras opciones.

A la luz de los datos se podría asegurar con bastante precisión que el transporte público en Rivas-Vaciamadrid no es suficientemente eficaz en términos prácticos como para ser una alternativa creíble al vehículo privado. En otras palabras, podríamos aseverar que la red de transporte público en Rivas no es competitiva en su conjunto.

Especialmente preocupantes son los datos de la escasa penetración del servicio ferroviario que oferta TFM en Rivas. La EDM04 desvelaba el hecho ya comentado del triunfo absoluto del vehículo privado en las necesidades de transporte mecanizado, con ese sorprendente 56,34%. Pues bien, en Rivas el siguiente medio de transporte es el autobús, con un 6,2% de utilización exclusiva.

La opción TFM, que en su momento se temió acabará con los autobuses interurbanos, se lastra a un marginal 4,8% de uso exclusivo, que defrauda las lógicas expectativas puestas en un

“*acceso directo*” a Madrid, como el Consejero Sr. Luís Eduardo Cortés promocionara sin ambages, en plena campaña electoral para la Asamblea de Madrid en el año 1999.

De hecho, la dependencia del autobús en la movilidad interurbana y mecanizada en el subconjunto del transporte público, es en Rivas mucho más alta que en el resto de la Comunidad de Madrid, como vemos en la Tabla 9. Una prueba más de la ineficacia del servicio prestado por TFM.

	Rivas	CAM
Autobuses interurbanos	48,80%	13,34%
Trenes de Cercanías	4,08%	11,54%

Como ya dijimos, Rivas-Vaciamadrid es un municipio que responde claramente al concepto de *ciudad dormitorio*, entiéndase esto desde una descripción eminentemente práctica, sin conceptos peyorativos. Un municipio con marcado carácter residencial a la luz de los datos, y que en definitiva depende de la metrópoli (Madrid) para la realización de ciertas actividades, que en nuestro caso podrían circunscribirse casi exclusivamente a los desplazamientos por motivos laborales.

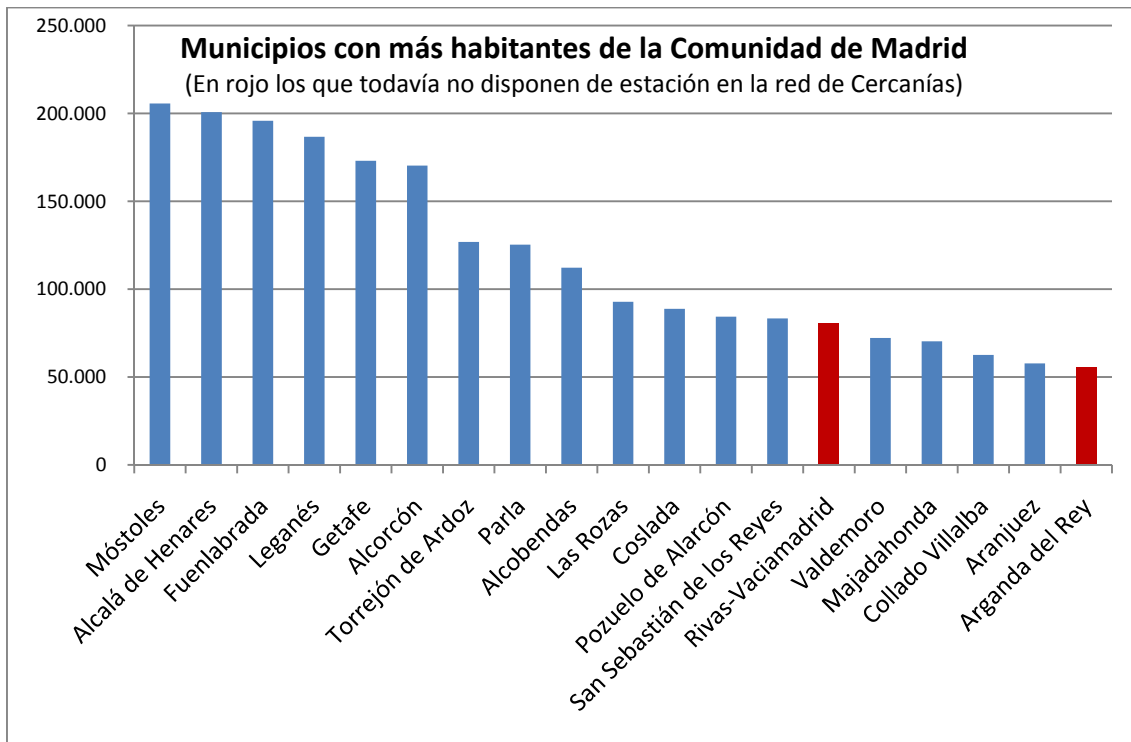


Gráfico 3: Municipios más poblados de la Comunidad de Madrid, con y sin Cercanías.

Este carácter puramente residencial no es excepcional en la corona metropolitana madrileña, particularmente en aquellos núcleos que, como el de Rivas, están muy próximos a Madrid. La conexión de estos núcleos con los principales nudos de la red radial madrileña se ha solucionado tradicionalmente con la estructura de Renfe Cercanías, que dispone de una red radial y centrípeta, con pocas estaciones y esencialmente rápida, bien adaptada a la realidad residencial de la periferia y área metropolitana madrileña.



Ilustración 2: La red de Cercanías sigue un modelo radial de pocas estaciones

Es precisamente la red de transporte de Cercanías la que no está implantada en ninguno de los dos municipios a los que presta servicio la línea de Metro L9B, TFM. Este hecho es especialmente llamativo si tenemos en cuenta el tamaño poblacional actual de Rivas y Arganda, siendo los dos únicos municipios de toda la comunidad de Madrid que con su número de habitantes no disponen de una estación en la red radial de

Cercanías. Ver Tabla 9 y Gráfico 9.

TFM: un servicio de Metro excesivamente recortado y poco competitivo

La incapacidad demostrada por la concesionaria de alcanzar, ni tan siquiera acercarse, a las cifras que ella misma proyectó sobre viajes en todos los años de explotación, nos hace suponer que algo ha fallado en este novedoso sistema de explotación de la red ferroviaria.

Las cifras de los últimos años, en caída casi constante y a unos niveles de verdadera alarma, han sido justificados por la concesionaria con un solitario argumento: la crisis.

“*La elección de criterios mercantiles y de mercado no debería haberse circunscrito a los beneficios empresariales, sino también a una debida calidad del servicio ofertado, hoy en franca ausencia en el TFM [...] que explota el servicio en monopolio.*”

El solo pretexto de la depresión económica que estamos viviendo no parece acertado para justificar unas cifras de utilización del servicio TFM realmente malas. Cabría suponer que si la CAM y la concesionaria TFM eligieron un sistema de explotación de este servicio público vinculado a criterios de rentabilidad y de libertad de mercado, también lo hicieran a la hora de ofertar un servicio competitivo con las otras alternativas. Es decir, la elección de criterios mercantiles y de mercado no debería haberse circunscrito a los beneficios

empresariales, sino también a una debida calidad del servicio ofertado, hoy en franca ausencia en el TFM.

Sin embargo ya hemos visto que mientras la demanda de TFM se hundía, crecía la del uso del vehículo privado en sus poblaciones de referencia, crecían también los habitantes de estos municipios, y su demanda de viajes con Madrid se movía a otras opciones. Y todo ello bajo el omnipresente paraguas de la crisis y con un mercado de viajes por ferrocarril que en Rivas y Arganda TFM explota en régimen de monopolio absoluto.

TFM: Una poco acertada conexión periférica

La estructura de TFM es la de un tren de cercanías: pocas paradas y altas velocidades. Pero falla su conexión. TFM enlaza en plena periferia madrileña, donde al viajero se le obliga a

esperar más y hacer un transbordo a la red de Metro, sembrada de estaciones periféricas que rara vez serán el destino del viaje, o a las líneas de Cercanías C2 y C7, desgraciadamente también muy saturadas en este punto, lentas a la hora de alcanzar un nudo de comunicaciones, verdadero distribuidor de los viajes.

La consabida “conexión directa con Madrid” que el Sr. Cortés promocionara para TFM, sólo existió unos meses, tras los cuales sería simplemente suspendida sin mayores explicaciones.

“ *La conexión de Rivas y Arganda con la red de transportes evidencia un grave desequilibrio regional que habría que subsanar cuanto antes.* ”

Por poner unos ejemplos que aclararán esta exposición. Un viajero que tomara el tren en Getafe, tendría que atravesar 3 estaciones para llegar a Atocha, uno que lo hiciera en Coslada lo haría en 6 estaciones y uno que partiera de Guadalajara estaría en Chamartín tras 8 estaciones.

Si el ciudadano fuera de Rivas, llegaría a Atocha en 6 paradas, pero con un transbordo y cambio de medio de transporte durante su periplo. Si ese ciudadano quisiera seguir en Metro para alcanzar la misma estación de Atocha, tendría que viajar a través de 15 paradas con transbordo. Para llegar a Chamartín, tendría que hacerlo en 10 estaciones con un transbordo, obviamente con Cercanías, porque en Metro tardaría la friolera de 20 estaciones y dos trasbordos.

Pero si en vez del eje Atocha/Chamartín tomamos como referencia Sainz de Baranda (9 estaciones + transbordo) o Avenida de América (13 estaciones + transbordo), nudos menos importantes pero supuestamente bien comunicados con Rivas-Arganda, tendríamos cifras igualmente muy elevadas.

En cualquier caso parece evidente que la conexión de Rivas y Arganda con la red de transportes evidencia un grave desequilibrio regional que habría que subsanar cuanto antes, y que explicaría en gran parte la brecha en el uso del vehículo privado y de los elevados tiempos de viaje en transporte público respecto al resto de la región.

Sirva de anécdota que el mismo recorrido del TFM fue hecho por automotores antes de la Guerra Civil Española. El tiempo de viaje de Vaciámadrid a las tapias del Retiro duraba exactamente 30 minutos, bastante menos de lo que se tardaría hoy con TFM/L9, con transbordo incluido.

TFM: Las peores frecuencias y horarios de toda la red

En 15 años de explotación TFM ha ido recortando el servicio para cuadrar unas cuentas afectadas por la bajada de viajeros, debido no sólo a la caída de recaudación por la venta de títulos de transporte, sino principalmente por la menor transferencia que le hace la Comunidad de Madrid por viajero que usa la línea. Trataremos este asunto más adelante, en el apartado económico de nuestro análisis.

En el momento de redactar estas líneas, TFM (L9B) mantiene las frecuencias más bajas y los horarios de cierre más adelantados de toda la red regional de Metro. Con el agravante de que

ninguno de los municipios a los que presta servicio tenga otra opción de transporte ferroviario. La inexistencia de red de Cercanías, que sí está presente en otros municipios metropolitanos con servicio de Metro, deja a TFM las manos libres para prestar su servicio con reducidos niveles de productividad.

Al inconveniente de una mala conexión, se le une el de unas frecuencias de paso de trenes que invitan a la deserción masiva de pasajeros, influidos por los constantes recortes del servicio.

“*Al inconveniente de la conexión periférica se unen unas frecuencias que en hora punta superan generosamente los 8 minutos, lo que a buen seguro no tiene efectos beneficiosos sobre la ya de por sí decreciente demanda de TFM*

Poco a poco, los usuarios ven impasibles como se alargan los minutos de espera en andenes cada vez más llenos, lo que a buen seguro no tiene efectos beneficiosos sobre la ya de por sí decreciente demanda de TFM.

Llama poderosamente la atención que el servicio de TFM, prestado por la concesionaria en niveles realmente poco competitivos, sea subcontratado por ésta a Metro de Madrid SA "*con unos niveles de calidad y disponibilidad de material, de las instalaciones y de la prestación del servicio equivalentes a los existentes en Metro de Madrid*" (TFM, 2013). Algo aparentemente poco compatible con la realidad de frecuencias y horarios que ya conocemos, o con el hecho bastante habitual de que con cierta frecuencia los convoyes de TFM prescindan de la calefacción o presenten vibraciones y reducciones de velocidad durante los viajes, algo que abordaremos en el siguiente epígrafe y que puede resultar preocupante.

Al momento de escribir este trabajo, las frecuencias en hora punta superan generosamente los 8 minutos durante la tarde, prestándose el servicio únicamente con 5 trenes para más de 20 kilómetros de vía. Incorporamos como ANEXO I la carta que con fecha 26/02/2015 denuncia esta situación y que firman los sindicatos de Metro.

Idéntico es el caso de los horarios de cierre, que en TFM se adelantan a las 23:00 horas de domingo a jueves y hasta las 24:00 horas los viernes y sábados. De nuevo los peores horarios de toda la red de metro, con finalizaciones del servicio hasta 3 horas adelantados al resto de líneas.

El alargamiento de frecuencias y el recorte de horarios tienen una consecuencia clara: pueden aumentar considerablemente el tiempo medio de viaje, dato que es especialmente alto en Rivas, como ya hemos visto anteriormente.

TFM: Un mantenimiento deficiente

Las menguantes cifras de viajeros interesados en el servicio ofertado por TFM tienen un efecto pernicioso sobre el mantenimiento de las instalaciones. Algo muy similar a lo ya comentado sobre las frecuencias.

En este caso, la sujeción de un servicio público a los intereses mercantiles, dejados por la Comunidad de Madrid a la arbitrariedad de la gerencia de TFM, puede tener consecuencias muy serias.

Este asunto sería denunciado por el ingeniero Manuel Melis, ex presidente de Metro y padre del proyecto de reforma de la M30. El conocido como "Informe Melis" denunciaba el excesivo ahorro de TFM en la construcción de la infraestructura, con la utilización de material que en algunos casos "resultaba extraordinariamente peligroso para la circulación de los trenes".

“Largas tareas de mantenimiento en las vías y vibraciones en los coches significan para el usuario de TFM nuevos aumentos en sus tiempos de viaje, que en Rivas son ya alarmantes cuando de transporte público se trata.

El ahorro de la concesionaria TFM pudo estar detrás del grave accidente que sucedió en 2003, cuando se desprendió la catenaria con los trenes en funcionamiento, lo que pudo provocar según Melis "una catástrofe". Cuando la obra se adjudicó, Melis era vicepresidente de Metro y director general de infraestructuras de la Comunidad de Madrid.

En marzo del 2006, y a la vista de los acontecimientos, PSOE e IU solicitaron una comisión de investigación sobre la construcción que llevó a cabo TFM. El Partido Popular se opuso a ella entonces, para que fuera el Tribunal Constitucional el que recientemente (2013) admitiera el interés público de este asunto y permitiera la comisión de investigación.

La Mesa de la Asamblea (en manos del Partido Popular) "ha vulnerado no sólo el derecho fundamental de los parlamentarios a ejercer su 'ius in officium', sino también el derecho de los ciudadanos a participar en los asuntos públicos a través de sus parlamentarios".

El TC concluye: "[...] es claro que el contrato de concesión de obra pública para la redacción del proyecto, ejecución de obra y gestión del servicio público de explotación de la línea ferroviaria de transporte público de viajeros con infraestructura propia, entre Madrid y los municipios de Rivas-Vaciamadrid y Arganda del Rey y el riesgo a que pudieron estar expuestos los usuarios de la misma es una cuestión de interés general sobre la que tiene competencia la Comunidad de Madrid".

En la actualidad, labores de mantenimiento en las vías, que TFM no ha aclarado, han provocado reducciones en la velocidad de explotación que incrementaron durante más de un año los tiempos de viaje en un 35%, con un nuevo y reiterado incremento de los tiempos de viaje que en Rivas son ya alarmantes.

En el momento de redactar este trabajo y sólo unos meses después de finalizar dichas reparaciones, los trenes vuelven a presentar vibraciones aleatorias con la consiguiente reducción de velocidad.

Preguntado Metro de Madrid por este aspecto que nos parece de extrema gravedad, no hemos recibido contestación alguna al momento de redactar estas líneas ■

TFM: Las cuentas de la gestión privada de un servicio público

En 1997 se adjudica a Transportes Ferroviarios de Madrid SA (TFM) la construcción de la línea y la concesión del servicio ferroviario de pasajeros entre Madrid y los municipios de Rivas-Vaciamadrid y Arganda del Rey. El precio de licitación fue de 18.035 millones de pesetas. Dicho en euros: TFM se comprometía a construir las instalaciones necesarias para la explotación del ferrocarril por 108.392.533 euros. Ese precio incluía tanto las instalaciones como el material móvil, el sistema de seguridad e incluso el pago de las expropiaciones (Águeda Martín, 1997).

Queremos remarcar que este precio era cerrado e incluía la obra y la explotación completa del servicio, quedando la Comunidad exenta de realizar pago alguno por estos conceptos, salvo las transferencias acordadas por viajero.

Los activos de la obra serían en todo momento titularidad de la Comunidad de Madrid, aunque la Cámara de Cuentas en el 2005 no pudiera constatar la debida inscripción registral, asunto que debería resolverse cuanto antes. Estos activos son cedidos a la concesionaria para la correcta explotación del servicio público encomendado, revirtiendo a la Administración al finalizar la concesión, en diciembre de 2029.

Este sistema de financiación extrapresupuestaria tenía un claro objetivo: **evitar el endeudamiento de la administración concedente**. Es decir, la Comunidad de Madrid ordenaba una obra, ésta se ejecutaba y el servicio se prestaba, todo ello sin que dicha administración tuviera que reconocer ningún tipo de deuda en sus presupuestos.

Que la deuda no aparezca en las cuentas de la Comunidad de Madrid no es razón para pensar que no exista. De hecho existe, pero es indeterminada al no poder reconocerse globalmente, siendo posible sólo hacerlo por importes anuales, una vez que se sabe con certeza la transferencia que se hará a TFM y que se registrará como un simple gasto.

Si tenemos en cuenta que la Comunidad se ha visto obligada a pagar adicionalmente mejoras en la obra cuyo desembolso correspondería a TFM, cuestión que analizaremos posteriormente, el sistema se revela terriblemente perverso desde el punto de vista financiero y de transparencia de las cuentas y contratos del sector público.

La indeterminación del coste final del sistema TFM, oculto tras el contrato de concesión e inexistente en las cuentas públicas, sólo induce a pensar que el sobrecoste de la inversión será verdaderamente elevado y dejará como una vaga referencia el precio por el que se adjudicó.

Esta preocupante falta de previsión será reconocida por la propia Cámara de Cuentas en 2005.

Dejando de lado el verdadero coste total, que probablemente será complejo esclarecer ¿cuáles son las transferencias y sobre qué conceptos de la Comunidad de Madrid a TFM?

La financiación de TFM

TFM tiene tres tipos de ingresos a lo largo de cada ejercicio, y son:

1. **Ingresos por la venta directa de títulos.** Esta actividad la realiza Metro de Madrid, que le transfiere al Consorcio el importe de los títulos de transporte comercializados en nombre de TFM. Posteriormente el Consorcio, mediante la contabilización de viajeros a su paso por los tornos del TFM, transfiere a TFM el importe de los títulos.
2. **Transferencia CAM: Ingresos por Compensación Tarifaria.** Este pago, que la Comunidad hace a todas las empresas de transporte, públicas o privadas, está destinado a financiar la *Tarifa de Equilibrio*, es decir, el importe necesario para completar los precios regulados de los títulos de transporte, de manera que los mismos dejen un margen comercial suficiente a dichas empresas (Cámara de Cuentas, 2005). Cada empresa dispondrá de esta manera de una Tarifa de Equilibrio, negociada bilateralmente y en relación directa a sus propios costes de explotación.
3. **Transferencia CAM: Ingresos por viajero transportado o "peaje en la sombra".** En el contrato de concesión firmado por la Comunidad y TFM, figura una compensación particular y exclusiva de TFM que se calcula a partir de un importe unitario por el número de viajes efectivamente realizados por TFM. La Comunidad "blinda" este pago con un máximo: el del número de viajes que la concesionaria ha previsto realizar cada año. Este importe en realidad es la amortización de la infraestructura, es decir, el pago aplazado de la obra ejecutada por TFM. Como la concesionaria no ha alcanzado sus propias previsiones ni es asumible que las alcance durante la concesión, estos máximos no operan.

Para el 2013 sólo el 7% de los ingresos de TFM provinieron de la venta de sus propios títulos de transporte, que se reveló como una actividad marginal. Por el contrario, el 93% restante provino de las transferencias de la Comunidad de Madrid.

La estructura patrimonial de TFM

En el año 2013, la composición accionarial de Transportes Ferroviarios de Madrid SA (TFM) era la siguiente:

1. GLOBAL RAIL SAU, con un 49,375% de los títulos.
2. METRO DE MADRID SA, con un 42,50% de los títulos
3. DESARROLLO DE CONCESIONES FERROVIAS SL, con un 8,125% de los títulos

En cuanto a su balance, tomando la foto fija a 31/12/2014, tenemos la siguiente estructura (gráfico 4).

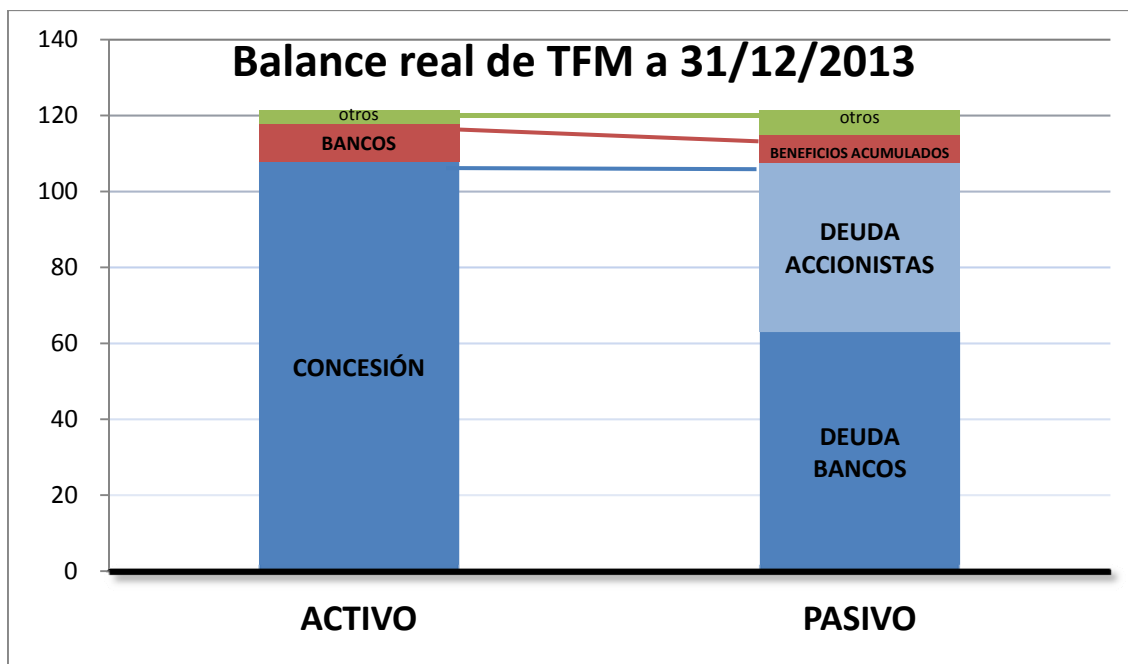


Gráfico 4: Balance de TFM a 31/12/13. Millones de euros.

Básicamente TFM es una empresa patrimonial, pero en vez de tener un inmovilizado material tiene un enorme activo intangible consistente en la concesión administrativa. Junto a ella, en el activo, figuran 10 millones de euros en liquidez.

Estos elementos están financiados por varios créditos bancarios con Bankia (vinculado con TFM), por las cantidades desembolsadas por los accionistas en relación a su participación, y finalmente por otras cantidades menores entre las que figuran beneficios generados en ejercicios anteriores.

En este punto conviene hacer una reflexión para comprender la estructura de la concesión administrativa que la Comunidad de Madrid decidió implantar en Rivas y Arganda para el transporte de viajeros.

Los beneficios en la cuenta de resultados de TFM

TFM obtuvo durante el 2012 un beneficio después de impuestos de más de un millón y medio de euros. Durante el 2013, un año verdaderamente catastrófico en la explotación, el beneficio ascendió a más de trescientos mil euros. Podría sorprender que una empresa, dando un servicio tan recortado y en una situación de demanda preocupante, dé cifras positivas y un balance limpio y sin riesgos inminentes ¿Cuál es su lógica?

Las sociedades mercantiles tienen un objetivo: dar beneficios para asegurar la pervivencia de la empresa y también la rentabilidad del capital. El caso de TFM no es una excepción y, como resulta comprensible, sus socios no sólo no querrán perder el dinero invertido, sino que además querrán obtener una rentabilidad acorde al riesgo sufrido. Nadie desea tirar su dinero.

Cuando la Comunidad firmó el acuerdo de concesión con TFM, limitó como ya hemos dicho las transferencias por viajero a los máximos que el propio concesionario estableció como demanda prevista. Pero no se establecieron mínimos a la baja, es decir, que TFM asumía en

teoría los posibles riesgos de demanda. Serán los socios los que, caso de que se dieran pérdidas importantes, asumieran nuevas ampliaciones de lo ya invertido para evitar una suspensión de pagos y la consiguiente interrupción del servicio ferroviario.

Si las pérdidas fueran continuadas o si la propiedad viera inviable la rentabilización de sus inversiones, se produciría el concurso de acreedores y la liquidación de TFM con la consiguiente suspensión del servicio ferroviario de forma permanente.

Dicho de otro modo, si TFM tuviera pérdidas que la colocaran en una situación patrimonial complicada, simplemente cerraría la línea, sin mayor responsabilidad que la derivada de su condición mercantil, limitada en general a la cifra de Capital Social. Quedaría la incógnita de si la Comunidad, como verdadera responsable de esta situación, acudiría al rescate de la concesionaria para evitar un problema social de consecuencias impredecibles. No perdamos de vista que TFM comienza a dar servicio a un corredor con casi 58 mil almas pero que hoy superan las 135 mil en constante incremento.

Obviamente, de ser así y sólo con su anuncio, la Comunidad de Madrid habría firmado un cheque en blanco a TFM. La situación para la administración sería mala desde cualquier punto de vista.

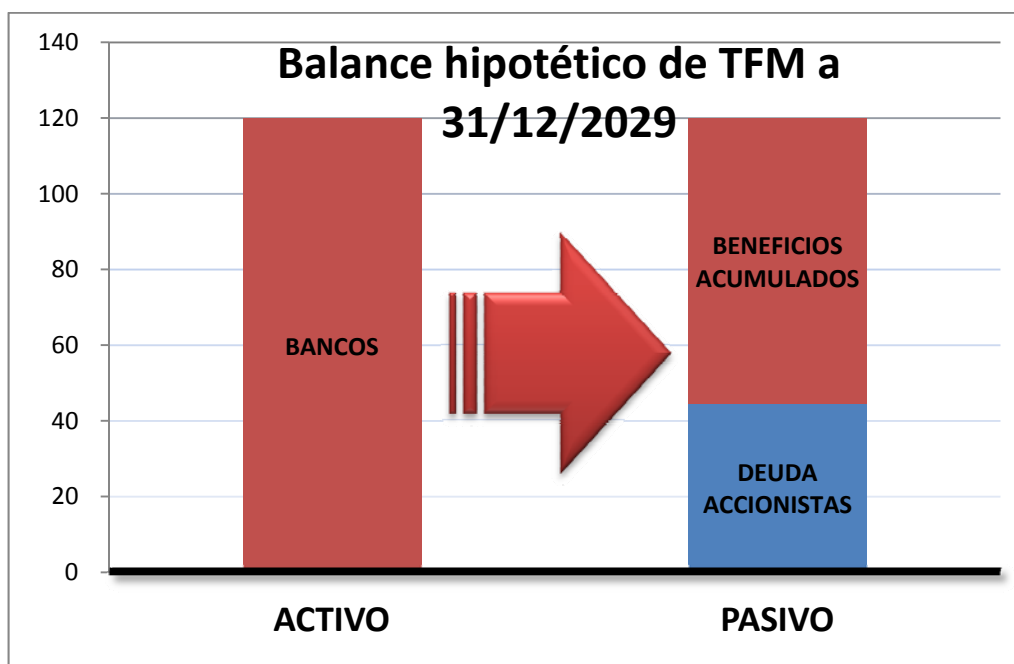


Gráfico 5: Hipotético balance de TFM al final de la concesión. Millones de euros.

De esta manera, y volviendo al objetivo primordial de TFM, que no es otro que la obtención de un rédito a sus accionistas, en el gráfico 5 hemos proyectado la situación patrimonial que TFM debería tener a 31/12/2029, fecha en la que vence la concesión y las instalaciones pasan a estar a disposición de la Comunidad.

Podemos ver la evolución desde el balance real a 31/12/2013 (gráfico 4). En este plazo de tiempo la compañía está obligada a pasar a resultados el inmovilizado de la concesión, amortizado sistemáticamente cada ejercicio, y a obtener los *beneficios anuales suficientes* como para tener una situación patrimonial que permita la reversión de los activos a la

Comunidad y la devolución de las cantidades aportadas a los socios. En este punto TFM estaría liquidada.

Toda esta argumentación, común entre las empresas cuyo capital es enteramente privado, está enfocada a entender que TFM está obligada, no sólo a generar beneficios, sino a que estos sean suficientes para asegurar a medio plazo una rentabilidad a los socios y la supervivencia de la empresa.

El balance a 31/12/13, prácticamente en el ecuador de la concesión, nos revela que los beneficios acumulados son aún muy escuetos, insuficientes para garantizar una mínima rentabilidad a los inversionistas. No es difícil vislumbrar en el horizonte nuevos recortes del servicio.

Por otro lado, TFM no tiene una orientación a pervivir en el tiempo, como la inmensa mayoría de las empresas, sino a llegar al balance del gráfico 5 en la fecha acordada. Es decir, realmente se trata de un fondo de inversión ¿Y eso es compatible con la explotación adecuada del servicio público de transporte?

La desvinculación de TFM con el servicio de viajeros

La situación idílica de un mercado libre y en competencia perfecta, empujaría a constantes mejoras del servicio ofertado por TFM para maximizar sus ingresos y generar así esos beneficios que reclaman los accionistas. Pero desgraciadamente la realidad dista mucho de ser idílica cuando la explotación se hace en un monopolio fuertemente subvencionado por la Comunidad quien, además, retiene la responsabilidad política de que el servicio se siga prestando.

¿De qué le serviría a TFM llegar al final de la concesión con un servicio de reconocido prestigio y con una clientela fiel que pasaría a la Comunidad a precio cero? ¿Qué interés podría tener TFM en mantener unos niveles óptimos en su explotación del servicio público de transporte de viajeros? Posiblemente ninguno.

El sentido común de las anteriores afirmaciones está poderosamente sustentado en los datos económicos de TFM que ya hemos ido desgranando. Pero si acudimos a los ratios publicados por el Banco de España para las empresas del mismo sector que TFM, el sentido común queda relegado a una segunda posición. Veámoslo.

Resultado del ejemplo de comparación

- **Sector:** (H491) Transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril
- **Tamaño:** Total tamaños
- **Año:** 2013

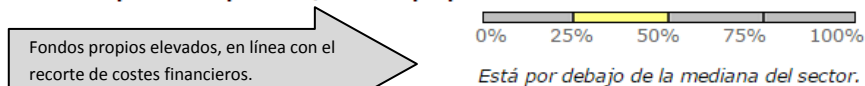
Posición relativa de su empresa por:**Resultado económico neto / Cifra neta de negocios****Resultado económico neto / Total activo****Resultado después de impuestos / Fondos propios****Cifra neta de negocios / Total activo****Fondos propios / Total pasivo**

Ilustración 3: Ratios económicos de TFM comparados con las medias en el sector. Base de datos RSE (ratios sectoriales de sociedades no financieras). Banco de España (Central de Balances) / Registros de España (Registros Mercantiles-CPE) / Comité Europeo de Centrales de Balances

Los ratios del Banco de España dibujan a TFM como una empresa con un nivel de beneficios muy elevado en relación a sus ingresos, y esos mismos ingresos resultan muy bajos en relación a su activo. Es decir, la empresa se esfuerza en recortar gastos para lograr sacar beneficios de unos ingresos proporcionalmente de mínimos en razón a su activo, que está claramente infra explotado.

La política económica de TFM resulta así clara: recortar el servicio al máximo para rentabilizar la inversión de los propietarios, olvidando el servicio producido. Cuando debería ser otra: potenciar y mejorar el servicio ofertado para aumentar la productividad de su activo e incrementar las ventas con un producto más competitivo a largo plazo. Recordemos: el largo plazo no existe para TFM.

Dicho de otro modo: **la vinculación de TFM con el servicio que presta es puramente casual, y obedece a una estructura de explotación rentista de una concesión administrativa.** Las consecuencias sobre el sistema de transporte son, obviamente, muy negativas.

La explotación del servicio por Metro de Madrid SA

El contrato de concesión administrativa del servicio de viajeros entre Madrid, Rivas-Vaciamadrid y Arganda de Rey, obligaba a la concesionaria TFM a construir las instalaciones y a prestar el servicio, asumiendo todos los costes derivados de dicha explotación.

Realmente esta prestación no es realizada directamente por TFM sino que TFM la subcontrata con uno de sus socios, Metro de Madrid SA. La subcontratación del servicio incluye la dirección de las operaciones, el mantenimiento y reparación de instalaciones y material móvil, las grandes reparaciones, la seguridad y el cobro de títulos de transporte. Es decir, que la subcontratación de servicios es completa.

La subcontratación se realiza a precios de mercado, es decir, que TFM abona el servicio para que a Metro de Madrid le resulte rentable la actividad, al menos en teoría. El precio de este servicio de viajeros ascendió durante el 2013 a unos 9,5 millones de euros.

TFM SA, compuesta por dos personas asalariadas (un Director Gerente y una secretaria), un alquiler y unos gastos de explotación menores, es la responsable de la prestación del servicio de transporte de viajeros entre Madrid, Rivas y Arganda. Parecería extraño si estas líneas fueran las primeras que leyéramos de este informe, pero ahora quedan perfectamente justificadas: TFM es una mera estructura rentista para gestionar la rentabilidad de los fondos invertidos por los propietarios.

Metro, quien no debería perder dinero en la subcontratación del servicio por esos 9,5 millones de 2013, es quien asume todos los riesgos de la explotación, pero sin más responsabilidad que lo acordado por su contrato privado con TFM.

Quedaría así completamente desdibujada en múltiples actores y una trama de contratos privados, la verdadera esencia del servicio: ofrecerse de una manera eficaz y acorde a las necesidades de la ciudadanía, de los clientes potenciales, si queremos usar la terminología mercantil.

Ahora sí podemos estar en disposición de entender el ruinoso panorama del transporte público en Rivas-Vaciamadrid, más concretamente en su transporte ferroviario.

El activo de la concesión: el coste de la obra

Como ya hemos expuesto anteriormente, en el Activo de TFM figura un inmovilizado intangible que representa la propia obra que TFM ejecutó antes de pasar a la explotación del servicio de viajeros.

Incluye el coste completo de la obra, traspasándose a resultados mediante su sistemática amortización anual. El Plan General Contable (PGC) permite la inclusión separada en este importe de los intereses de la financiación de la obra (activación de intereses) siempre que se esperen unos ingresos de explotación superiores en el futuro.

La amortización del activo de la concesión presiona gradualmente sobre resultados, reduciendo el beneficio y empujando a los inversores a exigir una mayor rentabilidad futura. La activación de gastos financieros acumula esa "presión", siendo necesario traspasar a

resultados un activo considerablemente mayor que precisará de mayores ingresos, mayor demanda y un servicio más competitivo en el futuro. O eso o de mayores recortes del servicio con la consiguiente degradación de éste.

En los balances de TFM figura un activo por concesión valorado en 153 millones de euros, sustancialmente superior al importe por el que se adjudicó la obra a TFM, 108 millones de euros. Es decir, que los balances de TFM registran un incremento en el coste de la obra de un 41%.

Sin embargo, si atendemos también a la activación de gastos que debieron pasarse a resultados en su ejercicio corriente, la activación financiera, este coste se ve incrementado de manera importante en 28 millones de euros adicionales. El importe total de la obra del TFM figura en los balances de 2013 como valorado, sin interés ni inflación, en 181 millones, es decir, un 67% más de lo presupuestado.

Además, en la Memoria 2013 de TFM no figura anotación alguna de que dicho activo recoja la inversión en material móvil a la que el contrato de concesión la obligaba (Águeda Martín, 1997). Es más, se especifica que ese servicio lo realiza Metro de Madrid SA, por lo que el incremento respecto al presupuesto de partida podría ser bastante mayor al ya abultado 67%.

Las ampliaciones y mejoras de la obra

TFM SA no realizó, al menos hasta 31/12/2013, ampliación alguna de la obra inicial. De ser así deberían aparecer separadas del activo principal (PGC). Esto es, TFM se ha limitado a gestionar el servicio subcontratándolo directamente con Metro de Madrid SA.

“*La administración ha tenido que sufragar todas las mejoras en la obra de TFM, lo que al final supone que ha renunciado a que sea la concesionaria quien las lleve a cabo. La incertidumbre sobre el precio final del proyecto se dispara.*”

Sin embargo sí ha sido necesario realizar obras de ampliación. El contrato de concesión obligaba a TFM a realizar 2 estaciones más y a ampliar el proyecto de una única vía a doble vía, todo ello cuando se alcanzara la demanda prevista por el concesionario en 2005 (Cámara de Cuentas 2005) .

La Comunidad de Madrid entendió la necesidad de implantar la doble vía sobre un proyecto inicial excesivamente simple, por lo que adelantó esta inversión. TFM alegó que el adelanto no está en contrato y finalmente es pagado enteramente por la Comunidad. Un coste añadido al proyecto inicial que TFM valoró en su oferta inicial en más de 3 millones de euros. Desconocemos el importe real, seguramente superior.

En 2008 entra en funcionamiento la nueva estación de Rivas-Futura para dar servicio a un área comercial, empresarial y de viviendas. Esta ampliación tampoco logra contar con pago alguno de TFM, ya que su inauguración debe adelantarse sobre la fecha prevista, en 2011. La obra, valorada en 16 millones de euros (ABC 12/07/2008), es pagada por el Ayuntamiento de Rivas y la promotora Gedeco Avantis SL, con 2 millones de euros cada uno. La Comunidad de Madrid

financia el resto, mientras que los 15.000 metros cuadrados de terreno son donados por el consistorio ripense.

Concepto	Importe
Valor contable de la obra	152.919.656
Activación gastos financieros	28.013.038
Valor total contable a 31/12/2013	180.932.694
<i>---Adiciones posteriores no financiadas por TFM---</i>	
Reparación incidencias 1999	desconocido
Doble vía (1999)	3.042.000
Estación de Rivas-Futura (2008)	16.000.000
Terreno 15.000 m2	desconocido
Total coste de la obra	199.974.694

Tabla 9: Coste contable de la obra de TFM

Sobre estas líneas podemos ver el presupuesto inicial de la obra y como, tras estar cerca del ecuador de la concesión, se disparan los importes iniciales. De los 108 millones de la adjudicación, podríamos estar hablando de casi 200 millones, casi un 100% de incremento, y sin contar el terreno de Rivas-Futura, que no debe expropiarse porque lo dona el Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid.

Tampoco incluimos las necesarias reparaciones que hubo que ejecutar de urgencia cuando el informe Melis denunció las gravísimas deficiencias en su construcción, incluyendo la caída de los postes de las catenarias, la reconversión de las traviesas de deshecho del AVE y la sustitución de diverso material excesivamente barato e inapropiado. El PSOE de Madrid denunció que estos sobrecostes podrían rondar los 100 millones de euros (El País, 11/03/2006) y que hemos preferido dejar fuera por no disponer de ellos a la hora de elaborar este informe.

El adelanto de obras imprescindibles que garanticen un servicio mínimamente eficaz, unido al hecho constatado sobre la incapacidad de la concesionaria de ofrecer un servicio competitivo que alcanzara sus propias cifras de demanda, hace que TFM no esté obligada a poner un solo euro de todas estas inversiones.

Por el contrario, la apertura de la nueva estación y la duplicación de vía, debieron conseguir importantes incrementos de demanda y nuevos viajeros de los que TFM se benefició en triple vertiente: más billetes y mayores transferencias de la Comunidad por compensación tarifaria y por subvención por viajero (peaje en la sombra).

Resultaría muy complejo calcular el perjuicio económico sufrido por la Comunidad de Madrid en este último aspecto, pero es claro que ha existido y es serio: se financia una obra que estaba encargada a otro agente y, adicionalmente, aumentan las transferencias de dinero a este mismo agente como consecuencia de estas obras.

El coste real de la línea de Metro L9B (TFM): el peaje en la sombra

Con los datos reales de demanda del servicio, del IPC, y de las previsiones del Plan Económico Financiero aprobado por el Consejo de Administración de TFM SA, hemos calculado la

transferencia de los importes que la Comunidad deberá abonar por viajero a la empresa concesionaria en concepto de “peaje en la sombra” hasta el final de la concesión.

Recordamos en este punto que la transferencia por viajero, o peaje en la sombra, destinada a pagar la obra, es independiente de la otra transferencia por Compensación Tarifaria destinada a financiar el servicio para que los precios de los títulos de transporte den beneficios de explotación a la concesionaria.

Resaltamos también que el siguiente trabajo para el cálculo del coste total del peaje en la sombra, está basado en datos reales y conocidos, como los de IPC (publicados por el INE) o los de transferencia por viajero (presentes en el contrato de concesión). También disponemos de las cifras de demanda real del servicio (publicadas por la Cámara de Cuentas) y de las previsiones de incremento de la demanda y del IPC que la propia compañía TFM ha aprobado. Ninguno de los datos ha sido estimado por nosotros.

TFM presenta unas previsiones de aumento de demanda realmente pequeñas, alejadas entre un 35% y un 20% de las previsiones originales. Es decir, TFM reconoce de facto la imposibilidad de ni siquiera acercarse a sus propias previsiones.

“El coste real de la obra de TFM supondrá un incremento tan elevado que será sustancialmente superior al triple del inicialmente licitado.”

TFM también pronostica un incremento medio del IPC del 2,5% Porcentaje que ha sido bastante

acertado hasta el mismo momento de escribir este informe. La necesidad de conocer el IPC se fundamenta en que el importe a pagar por viajero se debe actualizar todos los años, algo que incrementa sustancialmente los importes inicialmente previstos.

Con estos datos, insistimos, muy conservadores, el coste total de la obra que pagará finalmente la Comunidad de Madrid alcanzará con facilidad 340 millones de euros, cifra que supone más del triple de los 108 millones de euros inicialmente previstos.

Y todo ello sin contar lo que la Comunidad de Madrid y Ayuntamiento de Rivas ya han pagado: la ampliación a doble vía y la estación de Rivas-Futura con los correspondientes terrenos, valorado todo en no menos de 19 millones de euros adicionales, que podrían ser 100 millones si contamos las reparaciones por las graves incidencias de 1999, y que fueron denunciadas por el PSOE.

Incluimos la Tabla del Peaje en la Sombra por la obra del TFM en el ANEXO II.

El modelo de financiación privada de la obra de TFM

La obra realizada por TFM supuso que la Administración concedente, la Comunidad de Madrid, no debió reconocer deuda alguna en sus Presupuestos. La maniobra financiera desviaba la financiación de las cuentas públicas a las de TFM que, obviamente debió endeudarse de alguna forma para tener la liquidez necesaria que exigía el proyecto.

“*Si la Administración se hubiera endeudado directamente, el coste de la obra sería un 80% inferior a lo que le exigirá TFM en razón de peaje en la sombra.*”

Las entidades concedentes, diversas debido a los altos importes a financiar, se articulaban a 31/12/2013 entorno a un préstamo sindicado y un crédito subordinado. Ambos con relación directa o indirecta de los accionistas de TFM.

La garantía de los préstamos no puede caer sobre ningún bien real, puesto que TFM no

dispone de ninguno. TFM no dispone de ninguna infraestructura y su escaso inmovilizado en propiedad está completamente amortizado, sin valor contable. La propia obra que se explota en razón de la obligación contractual de la concesión, recordemos, es propiedad de la Comunidad de Madrid.

Por lo tanto, la garantía del capital solicitado a terceros es la propia concesión, es decir, los importes que pagará la Comunidad de Madrid, ya sea por Compensación Tarifaria o por peaje en la sombra.

En este punto es oportuno convenir que tales transferencias de capital, como ya hemos mencionado anteriormente, dependen del número real de viajeros transportados, donde la Administración no asume caídas de demanda ni elevaciones de la misma superiores a un cierto límite. Es decir, el concesionario admite el riesgo de demanda, riesgo que es traspasado al prestamista, quien lo valora e impone un tipo de interés acorde.

En el caso de TFM, y según su Plan Económico-Financiero, el interés de su deuda a largo plazo fue del 4,1% nominal anual.

Resulta interesante aquí valorar la otra opción a la financiación por concesión Administrativa a TFM, la opción en la que la propia Administración (Regional o Estatal) o por medio de alguna de sus empresas públicas, se endeuda. En este último caso la Comunidad utiliza la empresa ARPEGIO para este tipo de contratos, mientras que el Ministerio de Fomento usa GIF para recurrir al endeudamiento en obras ferroviarias.

ARPEGIO consiguió en el mercado unas buenas condiciones sin necesidad de aval, puesto que en su activo figuraban terrenos públicos cedidos por la administración. Las condiciones en tiempos del proyecto de TFM fueron del MIBOR+0.20% (Águeda Martín 1997).

Es evidente que la traslación de la obligación de endeudamiento encarece el préstamo, puesto que la garantía del mismo siempre recaerá en la Administración. Esa garantía de la Administración está desplazada en el caso del TFM, puesto que es la concesionaria la que se somete al *riesgo de la demanda*, añadiendo una variable más al riesgo global de la operación.

Dicho riesgo, si no queda plenamente cubierto por las cuotas de *peaje en la sombra*, hará inviable cualquier financiación. Es decir, que el desplazamiento del endeudamiento provocará

“*La Comunidad debería recapacitar sobre la rescisión del contrato con TFM, habida cuenta de los enormes incrementos en el coste final del proyecto y de un servicio prestado en condiciones escasamente competitivas y de dudoso atractivo para el cliente.*”

unos pagos por la obra muy superiores a los que se darían si la Administración asumiera directa o indirectamente esa responsabilidad.

Ya hemos visto el incremento que sufrirá la Comunidad por el pago de la obra del TFM, que será sustancialmente superior al triple de lo presupuestado. Algo que por sí sólo debería hacer recapacitar a la Administración concedente sobre la oportunidad de elegir ese sistema y de no rescindirle de inmediato, a tenor de que además, la calidad del servicio prestado por la concesionaria es marcadamente poco competitivo.

Es más, por tener una comparación más o menos realista, si la Administración se hubiera endeudado al 4.1 % ella misma, directa o indirectamente, de los 108 millones de presupuesto inicial, se habrían pagado tras 30 años de concesión, un total de 189 millones. Cifra esta última mucho más lógica que la lograda con el sistema de concesión a TFM. Ver Tabla 10 ■

V₀:	108.393		
Fecha inicial:	01/01/1999		
EB₁₈₀:	0,946%	Capital amortizado:	108.393
Diferencial:	0,00%	Intereses pagados:	80.312
Plazo:	30 años	Total pagos crédito:	188.705
Plazo:	360 meses		
Plazo:	10800 días		
i nominal:	4,10%		
i₃₀ nominal:	0,341667%		
i₃₆₀ nominal:	0,011389%	a	b
a_{ni} mensual:	206,79	0,996589	0,291316
C mensual:	524,18		

Tabla 10: Datos financieros crédito a 30 años

TFM: CINCO MEDIDAS URGENTES

La cuestionable eficacia del servicio ferroviario entre Madrid, Rivas-Vaciamadrid y Arganda del Rey, cuya explotación corresponde a la empresa de capital privado Transportes Ferroviarios de Madrid SA (TFM), impone a los poderes públicos una urgente revisión del servicio que tenga como objetivo su acercamiento a las necesidades de la ciudadanía.

No es la primera vez que este modelo de conexión periférica ferroviaria fracasa. En la mente de todos está la **línea de Cercanías C-3a entre San Martín de la Vega y Pinto**. Las semejanzas son evidentes: una larga conexión periférica con transbordo, la Comunidad de Madrid como autora intelectual del fracaso, y unos objetivos muy distintos al interés general. El *“tren de la Warner”* cerró, como no podía ser de otra manera. Si TFM no lo ha hecho ya es porque la población a la que ofrece servicio es mucho más elevada. En nuestro caso los efectos del cierre tendrían consecuencias políticas aseguradas.

Desgraciadamente la instrumentalización durante los últimos 20 años de la empresa Metro de Madrid SA por la Comunidad de Madrid, con claros objetivos políticos y electoralistas, ha sembrado una **red de Metro exagerada e irracional**, improductiva en términos prácticos, con excesivas estaciones y unos costes de explotación en determinados tramos y horarios absolutamente ruinosos. El Metro invadía competencias de los trenes de Cercanías en una aberración demagógica que ahora toca pagar.

Esa pésima planificación de la red colocaba a Rivas y Arganda con la única posibilidad de una conexión larga, periférica y con transbordo, cómo no con Metro. **TFM simplemente fue el resultado más lógico de la negligente visión que sobre la movilidad regional habían ya sembrado los gobiernos populares de la Comunidad de Madrid**, de Gallardón a Aguirre.

La llegada del TFM, excesivamente temprana y mal planificada, canceló cualquier posibilidad de un Cercanías en estos municipios, relegándolo a la remota posibilidad de la construcción de un aeropuerto en Campo Real.

Llegados a este punto de complicado retorno, se impone exigir a **la Comunidad de Madrid, como último responsable del servicio público que ella misma decidió subcontratar a TFM**, la dignificación del servicio y la eliminación del agravio comparativo que supone para Rivas y Arganda disponer del peor transporte ferroviario de toda la región.

La mayor eficiencia que hoy invariablemente se pide a cada euro de gasto público, es motivo suficiente para que la Comunidad de Madrid exija a la empresa concesionaria una explotación más amplia del servicio. Que su activo, desgraciadamente hoy uno de los más improductivos de todo el sector, deje de serlo. **En pocas palabras: más trenes y más horas.**

Y para ello es necesario cambiar el servicio, no exclusivamente para mejorar los beneficios de la concesionaria, sino también para mejorar los beneficios del ciudadano. Estas son nuestras propuestas:

1. **Igualar las frecuencias y eliminación del transbordo. Trenes de tamaño adecuado.** Equiparación de las frecuencias de la L9B y la L9 únicamente durante las horas punta: 7:00-11:00 y de 15:00-20:00 de lunes a viernes. La explotación de toda la línea 9 durante estas horas sería continua, eliminando el transbordo de Puerta de Arganda. En ningún caso la concesionaria podría utilizar durante este horario trenes de dos coches, estando obligada a usarlos de un tamaño acorde que evite las aglomeraciones actuales.
2. **Malla de paso.** El resto de horario el servicio se podría prestar con frecuencias de 15 minutos, pero con horarios de paso establecidos y de obligado cumplimiento por TFM.
3. **Horarios de apertura y cierre.** Incrementar dichos horarios, igualándolos al resto de la red de Metro.
4. **Plan de contingencias.** La empresa concesionaria, mientras exista, deberá tener un plan de contingencias en caso de avería con cierre temporal de la línea. Deberá contemplar obligatoriamente la puesta en funcionamiento inmediata de un transporte sustitutivo mientras dure la avería. En todo momento la compañía deberá ofrecer información veraz a través del medio que se considere más eficaz, sobre las causas de tales incidencias.
5. **Introducción del servicio de Cercanías en ambos municipios.** Proponemos la discusión y planificación de la llegada de la red de Cercanías a Rivas y Arganda.

ANEXO I: DENUNCIA SINDICAL SOBRE FRECUENCIAS INSUFICIENTES EN TFM

**ÁREA DE GESTIÓN OPERATIVA
GESTIÓN OPERATIVA DE LÍNEAS**

METRO DE MADRID, S.A.
ÁREA DE GESTIÓN OPERATIVA
26 FEB. 2015
ENTRADA Nº

Asunto: Tabla de trenes de tarde en Línea 9B

En la tabla de trenes establecida actualmente para la línea 9B, hay una grave carencia de oferta y capacidad de transporte, en el horario de 13:00 a 20:00h, que está ocasionando aglomeraciones de viajeros, tanto en el andén como en los trenes, que dificultan el normal funcionamiento del servicio prestado, y que crea situaciones de riesgo de accidente en ambos casos.


Los sindicatos abajo firmantes, ni entendemos, ni compartimos, la decisión de mantener únicamente 5 trenes en dicho horario cuando, claramente, se necesitan siete para dar servicio en idénticas condiciones al horario punta de la mañana donde sí se mantiene este número de trenes.

Sorprende que un tren de línea 9B durante el periodo punta de la tarde tenga que soportar el número de viajeros de tres trenes de la línea 9A que llegan a Puerta de Arganda, más los que acceden a dicha estación a través de Renfe Cercanías. Esto, no sólo crea situaciones de riesgo de accidentes, como hemos dicho antes, si no que también, crea situaciones de conflicto entre viajeros y, entre estos y los trabajadores de Metro.

Aún es más incoherente esta medida restrictiva cuando en los "cuadros de servicio" de los conductores para 2015 se dispone del número necesario durante este horario para dar un servicio con siete trenes.

Por todo ello exigimos que se revise la actual tabla de trenes para la línea 9B en el horario de tarde y se preste un servicio adecuado a la demanda de viajeros existente,

Madrid, 26 de febrero de 2015



ANEXO II: TABLA DEL PEAJE EN LA SOMBRA A ABONAR A TFM

Año	DEMANDA				SUBVENCION POR VIAJERO E IPC			
	Demanda prevista por TFM	Demanda real	Variaciones reales	Desviación sobre previsión TFM	Transferencia por viajero contrato (€ de 1997)	Transferencia por viajero (€ corrientes)	Incremento ipc anual	Transferencia anual
1999	5.664	2.102		-63%	1,484	1,5489	0,00%	3.256
2000	6.198	3.625	72%	-42%	1,491	1,6174	4,10%	5.863
2001	6.735	4.537	25%	-33%	1,497	1,6678	2,90%	7.567
2002	7.272	5.259	16%	-28%	1,503	1,7400	4,50%	9.151
2003	7.782	5.556	6%	-29%	1,515	1,7956	3,00%	9.976
2004	8.320	6.013	8%	-28%	1,521	1,8654	3,80%	11.218
2005	8.845	6.714	12%	-24%	1,515	1,9216	4,60%	12.902
2006	9.096	7.351	9%	-19%	1,503	1,9644	3,40%	14.440
2007	9.309	7.198	-2%	-23%	1,497	2,0389	5,50%	14.676
2008	9.524	6.761	-6%	-29%	1,491	2,0606	2,00%	13.931
2009	9.737	6.473	-4%	-34%	1,484	2,0672	1,10%	13.381
2010	9.963	6.653	3%	-33%	1,448	2,0779	4,20%	13.824
2011	10.021	6.722	1%	-33%	1,412	2,0742	3,40%	13.943
2012	10.043	6.176	-8%	-39%	1,382	2,0882	4,20%	12.897
2013	10.104	5.868	-5%	-42%	1,334	2,0210	0,40%	11.859
2014	10.130	6.079	3,6%	-35%	1,292	1,9367	-1,60%	11.774
2015	10.168	6.237	2,6%	-33%	1,25	1,8893	2,50%	11.784
2016	10.216	6.399	2,6%	-20%	1,196	1,8230	2,50%	11.666
2017	10.230	6.566	2,6%	-20%	1,148	1,7649	2,50%	11.588
2018	10.262	6.737	2,6%	-20%	1,1	1,7059	2,50%	11.492
2019	10.314	6.912	2,6%	-20%	1,052	1,6459	2,50%	11.376
2020	10.327	7.091	2,6%	-20%	1,01	1,5945	2,50%	11.307
2021	10.425	7.169	1,1%	-20%	0,962	1,5326	2,50%	10.988
2022	10.409	7.248	1,1%	-20%	0,926	1,4890	2,50%	10.793
2023	10.476	7.328	1,1%	-20%	0,883	1,4333	2,50%	10.503
2024	10.496	7.409	1,1%	-20%	0,847	1,3880	2,50%	10.283
2025	10.533	7.490	1,1%	-20%	0,811	1,3420	2,50%	10.052
2026	10.597	7.573	1,1%	-20%	0,775	1,2951	2,50%	9.807
2027	10.597	7.656	1,1%	-20%	0,745	1,2575	2,50%	9.627
2028	10.695	7.740	1,1%	-20%	0,709	1,2089	2,50%	9.357
2029	10.709	7.825	1,1%	-20%	0,661	1,1387	2,50%	8.911
					Transferencia total (miles de €)			340.193
					Precio original licitación (miles de €)			108.393

(*) La tabla sólo contiene la transferencia por viajero que la Comunidad de Madrid efectúa en concepto de peaje en la sombra y no incluye las transferencias por Compensación Tarifaria, independientes a aquella. Tampoco se incluyen (aunque supongan un mayor peaje en la sombra) los 19 millones de euros que han pagado Comunidad y Ayuntamiento de Rivas por la estación de Rivas-Futura y la duplicación de vía. Tampoco se incluyen los costes de adaptación y reparación necesarios antes los graves defectos tras la inauguración. Las cifras figuran en miles de euros.

IPC: Instituto Nacional de Estadística

IPC previsto: Plan Económico Financiero TFM

Demanda real: Cámara de Cuentas de la Comunidad de Madrid y TFM SA

Previsión de demanda: Plan Económico Financiero TFM

Transferencia por viajero: Cámara de Cuentas de la Comunidad de Madrid

TFM

EL FRACASO DE LA EXPLOTACIÓN PRIVADA
DEL SERVICIO FERROVIARIO
ENTRE MADRID, RIVAS Y ARGANDA

carpetani@gmail.com