

ALGUNOS DATOS SOBRE TARIFAS FERROVIARIAS

El estudio que nos facilitó la RENFE, y que iniciamos en el número anterior, sobre el importante tema del epígrafe, termina con la información, que a continuación reproducimos, sobre reforma de tarifas en el extranjero.

(Conclusión.)

3. Orientaciones de las más recientes formas de tarifas de mercancías.

En la primera parte de este trabajo se dieron a conocer algunas cifras relativas a los niveles de tarifas en diferentes naciones, habiéndose comparado dichos niveles entre sí y con los índices del coste de vida y de los precios al por mayor en los correspondientes países.

Se cree también de interés examinar las líneas generales de las recientes reformas tarifarias llevadas a cabo en Francia, Suiza e Italia, ya que las medidas adoptadas en estos países han respondido a necesidades no privativas de los mismos, sino generales. Con ello se puede obtener alguna idea acerca de las tendencias más actuales de la política tarifaria de las redes ferroviarias de Europa.

3-1. LA REFORMA TARIFARIA FRANCESA.

La reforma tarifaria francesa, en vigor desde el 10 de agosto de 1951, no es, en realidad, sino una segunda etapa de la emprendida en 1947, y ello sin tener en cuenta las importantes repercusiones que en las tarifas ferroviarias francesas tuvo la sustitución, en 1946, del régimen de Pequeña y Grande Velocidad por el triple sistema de transportes expresos, acelerados y ordinarios. Tanto la reforma de 1947 como la actual, se han centrado fundamentalmente en el capítulo primero de las tarifas "numeradas", adaptándose después los restantes capítulos y las mismas tarifas generales.

Un elemento fundamental de la tarificación es en la S.N.C.F., como en cualquier otra Administración, la clasificación general de mercancías. En ella, cada mercancía quedaba encuadrada tradicionalmente dentro de alguna de las clases de la Tarifa general, y, en determinados casos, en un grupo "genérico" de las tarifas. La reforma de 1947 no introdujo modificaciones a este respecto; pero no así la de 1951, ya que establece que toda mercancía podrá ser asimilada a algún genérico si no estaba expresamente comprendida en el mismo, pudiendo de esta forma

disfrutar todos los bienes a transportar de las ventajas de las tarifas "numeradas".

Los genéricos sufrieron, en la reforma del 47, profundas modificaciones, de suerte que en 1951 no se han visto sujetos a cambio. Se llevó a cabo, en la primera de las reformas aludidas, una reducción del número de genéricos (que pasaron de 1 500 a 800), sobre la base de agrupar en uno solo mercancías de valores muy diferentes, pero de condiciones de transporte muy parecidas. Así, bajo el rótulo de "alcoholes no denominados", quedaron encerrados los antiguos "aguardiente", "Kirsch", "licores", "ron" y "espirituosos". El criterio no fué, sin embargo, rígido, y así, se mantuvo la diferenciación específica de ciertos tráficos importantes que hubiesen podido ser englobados por otros genéricos, y, de otra parte, objetos cuyas condiciones de cargue eran muy variadas, pero cuya diferenciación hubiese resultado excesivamente meticulosa y complicada, se mantuvieron agrupados.

Los genéricos así descritos quedan clasificados en una serie. Anteriormente a la reforma de 1947, esta clasificación venía fundamentalmente determinada por el valor. La reforma supone un cambio radical de orientación: la clasificación se lleva a cabo principalmente en función de la densidad de la mercancía, considerándose asimismo los peligros e inconvenientes de su transporte, sin que deje de tenerse en cuenta el precio de la mercancía transportada.

Clasificado ya el genérico, se fija en cada caso la "condición de tonelaje normal" o número de toneladas de la tal o tales mercancías, que pueden cargarse en un vagón ordinario, efectuando el cargue en buenas condiciones de aprovechamiento. La reforma de 1951 ha añadido a esa condición normal una o dos "condiciones auxiliares", según los casos. De esta forma aumenta la gama de posibilidades que se ofrecen al usuario, quien puede escoger entre aumentar sus gastos de almacenamiento, disminuyendo los de transporte al hacer envíos en partidas de mayor tamaño, o bien aumentar los costes de transporte al emplear pequeñas partidas, pero disminuir los de almacenaje.

Llegados a este punto es donde comienzan las mayores innovaciones introducidas por la reforma

tarifaria de agosto de 1951. Porque a cada genérico corresponden no ya un baremo (o varios por cantones de distancias), sino una gama de baremos denominada "fourchette", que queda determinada por sus dos baremos extremos, superior e inferior, que reciben el nombre de baremos "techo" y "suelo", respectivamente. Entre estos dos extremos queda fijado el precio, existiendo, dentro de la "fourchette", una zona de determinación automática en función de las estaciones origen y destino del transporte y una "zona de flexibilidad", utilizable en los casos especiales que se considere oportuno.

La determinación automática o normal se efectúa como sigue: cada estación está dotada de un índice; sumando los índices de dos estaciones se obtiene una cifra que, restada del baremo de número superior (que es siempre el más "barato"), da el número del baremo a aplicar en el caso concreto.

Será conveniente aclarar lo anterior con un ejemplo. Supongamos una mercancía cuya "fourchette" viene dada, para los 300 primeros kilómetros, por los baremos 25 y 37. Se transporta entre dos estaciones de índice 4; la suma de los índices es igual a 8 y el baremo a aplicar es el de

$$37 - 8 = 29.$$

El índice a aplicar no puede ser, sin embargo, nunca superior al del baremo "techo" de la "fourchette". Los índices correspondientes a las estaciones son los siguientes:

	Estaciones
Índice 3. Estaciones de mucho tráfico i.e., de las regiones de París, Lyon, Lille y Marsella. Afecta a	115
» 4. Grandes centros comerciales situados en grandes nudos ferroviarios y grandes puertos. Afecta a	176
» 5. Centros menos importantes, pero situados en grandes arterias; puertos marítimos secundarios; puntos fronterizos de importancia. Afecta a	906
» 6. Restantes casos. Afecta a	5 762

El sistema de índices es ingenioso, ya que permite clasificar rápidamente *grosso modo* cualquiera de los 25 millones de combinaciones que aproximadamente pueden obtenerse tomando las casi 7 000 estaciones de la S.N.C.F. de dos a dos.

Fácilmente se comprende que cuanto menor sea la diferencia entre los índices de los baremos extremos de una "fourchette" (abertura de la misma), menores son las posibilidades de apartarse del baremo

superior, siendo el caso extremo el de que la abertura de la "fourchette" es 6, ya que entonces el único baremo aplicable es superior.

Entre el baremo "suelo" de la "fourchette" y la gama de delimitación automática por los índices de las estaciones, queda una "zona de flexibilidad" —cuya "extensión" mínima es de 6 baremos, ya que 6 es la deducción mínima a hacer del baremo "suelo"—, de la que la S.N.C.F. puede disponer para fijar precios inferiores cuando lo juzgue conveniente. Esto ha contribuido mucho a reducir el contenido de los restantes capítulos de las tarifas "numeradas", ya que en ellos se preveían, en parte, rebajas hoy comprendidas en la serie de flexibilidad de la tarifa primera. De otra parte, en estos capítulos se han suprimido muchas de las condiciones de precios correspondientes a tráficos hoy inexistentes.

En la tarifa general, tanto en el régimen de vagones completos como en el de detalle, se ha adoptado también el sistema de "fourchette", cuidando en todo caso de evitar se produzca, en ningún caso, el "error del salto" con las tarifas "numeradas", fenómeno al que el empleo de las "fourchettes" puede dar lugar con mayor facilidad.

* * *

Las reformas tarifarias francesas han sido el fruto de los estudios llevados a cabo por la S.N.C.F. sobre los precios de coste de la explotación ferroviaria. Resultado de aquellos estudios fué, en primer lugar, la conclusión de que la influencia que sobre los costes tenía el perfil de una línea era mucho menor que la del volumen del tráfico, que, por el contrario, desempeñaba un papel decisivo en dichos precios. Sobre esta base se ideó todo el sistema de las "fourchettes" y de los índices de estaciones. Otra característica de la nueva tarificación es el abandono del principio de las tarifas *ad valorem*, muy en concordancia ello con la tendencia ya aludida de la adaptación de las tarifas a los costes. Tanto en la formación de los genéricos como en la clasificación de éstos en series, el principio del valor quedaba disminuído o relegado al menos a un segundo término. Las normas establecidas en materia de "condiciones de tonelaje normal" y el establecimiento de las condiciones auxiliares, constituyen un aliciente para el mejor aprovechamiento de los vagones. Todas las reformas tienden, de otra parte, a la sencillez: se reduce el número de genéricos, y con la implantación de la "zona de flexibilidad", aparte de dotar a la tarificación de unos márgenes normales de aplicación más amplios, se reduce, en gran modo, la utilización de los capítulos distintos del primero de las tarifas

“numeradas”. De otra parte, en la formación y numeración de los baremos se mantienen las normas tradicionales en los ferrocarriles franceses, consiguiéndose con ello dar a la nueva tarificación un mayor carácter de continuidad con relación a las anteriores.

3-2. LA REFORMA TARIFARIA SUIZA.

Las nuevas tarifas suizas de mercancías, vigentes desde 1.º de enero de 1952, han venido siendo preparadas desde 1947 en el seno de la Conferencia Comercial de los elementos interesados en el tráfico y las Compañías de ferrocarril. Sustituyen a las establecidas por la Ley de Tarifas de 1901 y a un sinnúmero de tarifas especiales con que se había ido haciendo frente a las necesidades comerciales surgidas con posterioridad. Varios han sido los objetivos perseguidos con la reforma; entre ellos, la simplificación, la adaptación de los precios del transporte ferroviario a los precios de coste y a las condiciones impuestas por la competencia y el saneamiento financiero por vía de ingresos de los Ferrocarriles Federales.

Los cuatro baremos normales y las 24 tarifas excepcionales existentes hasta el presente para el transporte en régimen de vagones completos, han quedado reducidos a cuatro clases generales y 11 excepcionales, integradas en un único cuadro de precios. Se mantienen, sin embargo, ciertas tarifas excepcionales para tráficos en los que la competencia es mayor e incluso se prevé la introducción de contratos de abono a *forfait*, actualmente en ensayo con ciertas grandes firmas. En los transportes en régimen de detalle, las 12 antiguas clases *ad valorem* han sido sustituidas por tres grupos de pesos: de 1 a 500 Kg., de 500 a 1 000 y de 1 000 en adelante.

Por lo que respecta a la adaptación de las tarifas a las necesidades de la competencia, se ha procedido a una rebaja de los precios normales y a una subida de los excepcionales. En el régimen de transporte en vagones completos se ha atenuado el sistema *ad valorem*, de suerte que las diferencias extremas de precio han pasado del 73 al 65 %; en el tráfico de detalle, la tarificación *ad valorem* ha sido reemplazada por una clasificación diferencial según el peso, no sólo a causa de la competencia de la carretera, sino por razón de los elevados costes que este tráfico supone.

El aspecto de la lucha de precios con la carretera está, pues, sumamente ligada a la de la adaptación de las tarifas a los costes.

En el tráfico de detalle, tradicionalmente se ha-

bía distinguido los gastos “de porte” de los “de estación”, ya que las manipulaciones de cargue y descargue suponen un porcentaje muy elevado sobre el coste total de estos servicios. Sin embargo, las cargas terminales se venían estableciendo en función del peso de las expediciones con una tarifa de base variable de razón constante (5 francos por cada 100 kilogramos). En realidad, los gastos de estación varían poco con relación al peso, o al menos no paralelamente a él, de suerte que las expediciones ligeras — que son las más numerosas — resultaban marcadamente antieconómicas. Para evitar este inconveniente, la nueva tarifa ha fijado, además de las cargas de porte y de estación, una tasa fija por expedición, que aumentará notablemente el rendimiento de las de poco volumen y peso.

La tarificación de vagones completos continúa siendo *ad valorem*, si bien atenuada. De otra parte, se concede creciente importancia a determinados elementos integrantes del precio de coste del servicio, especialmente a la utilización de los vagones. Por primera vez se han establecido precios para la condición de cargue de 15 toneladas, si bien limitada en un principio a los vagones abiertos y a los particulares. En la condición de cargue de 5 toneladas, la competencia ha impedido llevar a cabo una adaptación completa a los costes. Estos son superiores en un 100 por 100 con respecto a los que tienen lugar en condiciones de cargue de 10 toneladas, pero las tarifas sólo son superiores en un 25 %.

Una innovación interesante la constituye la llamada “cláusula de fidelidad”, en virtud de la cual los F.F.S. pueden denegar el disfrute de las tarifas excepcionales (que suponen reducciones del 35 al 65 %) a aquellos expedidores o destinatarios que transporten o hagan transportar por terceros sus mercancías más allá de un límite fijado de acuerdo con el ferrocarril, bien empleando la carretera, bien otros ferrocarriles extranjeros, paralelos en el caso de las mercancías en posible tránsito.

En definitiva, cabe concluir que la presente reforma tarifaria suiza no supone ni el abandono definitivo del sistema *ad valorem*, ni la adopción decidida de la tarificación basada en los precios de coste. Es más bien una tarificación de transición que participa de las características de uno y otro sistemas.

3-3. LA REFORMA ITALIANA.

La más reciente reforma de tarifas ferroviarias ha sido la italiana, ya que su fecha de aplicación es la de 10 de febrero del presente año. No existiendo aún estudios extensos sobre la misma, tan sólo será

posible dar a conocer algunas de sus características más acusadas.

Las nuevas tarifas se basan en el hecho de la fusión de la Pequeña y la Grande Velocidad, en un régimen único u ordinario, fusión que han hecho posible las mejores técnicas introducidas en los F.S., a compás de la reconstrucción de la red; incluso se prevé el establecimiento de un régimen acelerado, muy necesario en el caso del transporte de mercancías perecederas.

La idea de la simplificación ha presidido la reforma. Las 4 200 voces incluídas en la tarifa antigua han quedado reducidas a 600, clasificadas sistemáticamente en 44 grupos. Los baremos han pasado a ser 57 en vez de 93. La tarificación comprende dos tarifas ordinarias (transportes en detalle y en vagones completos), 9 especiales y 19 excepcionales, relativas estas últimas a transportes de características particulares de procedencia, destino, itinerario, etc.

La reforma se orienta hacia el abandono del sistema *ad valorem* y la adaptación de los precios de transporte a los costes (si bien no se persigue con las tarifas enjugar todo el déficit de los F.S., sino tan sólo reducirlo) y a las condiciones impuestas por la competencia de la carretera. La clave de esta política reside en la estructura adoptada para los baremos, siempre diferenciales. De los 0 a los 100 Km. y de los 500 en adelante, ha sido disminuído el grado de regresividad de los mismos, aumentándose en cambio para los recorridos comprendidos entre los 100 y los 500 Km., variaciones ambas en relación con las antiguas escalas de precios. Con la primera de las medidas se pretende una mayor adaptación de los precios a los costes del transporte, y con la segunda, adaptar las tarifas a las necesidades de la competencia de la carretera, que en Italia se hace más particularmente sentir en distancias superiores a los 100 kilómetros e inferiores a los 500.

S.E.C.A.R.N.