



**FGC, ente público al
servicio de la sociedad
catalana:
el resultado de una gestión
responsable y eficiente**

**X Jornada Tècnica del
Observatorio de la Movilidad Metropolitana
Lleida, 6 de junio del 2013**



Introducción

- Ferrocarriles de la Generalidad de Catalunya, FGC, es actualmente el principal ente al servicio de la Generalitat para garantizar la movilidad en su ámbito de influencia y contribuir al dinamismo económico y social de las comarcas de montaña.
- Desde su origen, la gestión de FGC se ha caracterizado por la orientación al cliente y una óptica empresarial, que han hecho que la calidad en el servicio y las cuentas de resultados hayan sido los grandes ejes articuladores.
- Estos principios de gestión, sostenidos en el tiempo, han hecho de FGC una empresa líder, tanto en el ámbito de la operación del transporte y la movilidad metropolitana como en la gestión de instalaciones de turismo y ocio, en particular estaciones de esquí y ámbitos singulares como Montserrat y Vall de Núria.
- A continuación se exponen 10 aspectos clave que hacen de FGC una empresa de referencia y ejemplo de éxito en la gestión de los recursos públicos, así como un mecanismo eficaz para desarrollar políticas de reequilibrio territorial. Se incluyen tanto los aspectos que han llevado FGC a su situación actual como los retos que deberá afrontar para poder mantener de forma eficaz su actividad.



1. ¿Qué es FGC y a qué se dedica?

FGC es un ente de derecho público, adscrito al Departamento de Territori i Sostenibilitat, en régimen de empresa mercantil, que administra, gestiona y opera líneas ferroviarias, ferrocarriles de montaña y turísticos y estaciones de esquí

- En cuanto a **líneas ferroviarias**, FGC opera la línea Barcelona - Vallès y la línea Llobregat - Anoya y gestiona la línea Lleida - La Poble de Segur.
- En cuanto al **ámbito de los ferrocarriles de montaña, turísticos y estaciones de esquí**, FGC opera el Cremallera de Montserrat y el de Nuria, el ferrocarril turístico del Alt Llobregat y las estaciones de esquí y resorts de La Molina, Vall de Núria, Esport, Port Ainé y Vallter 2000, además de **actividades culturales y educativas**.



2. ¿Cuál es el origen de FGC ?

El origen de FGC no se encuentra en la externalización de las tareas propias de la administración sino en responsabilizarse, por motivos de interés público, de tareas, servicios y explotaciones, transferidos desde el sector privado, que se encontraban en situación de quiebra y descapitalizados.

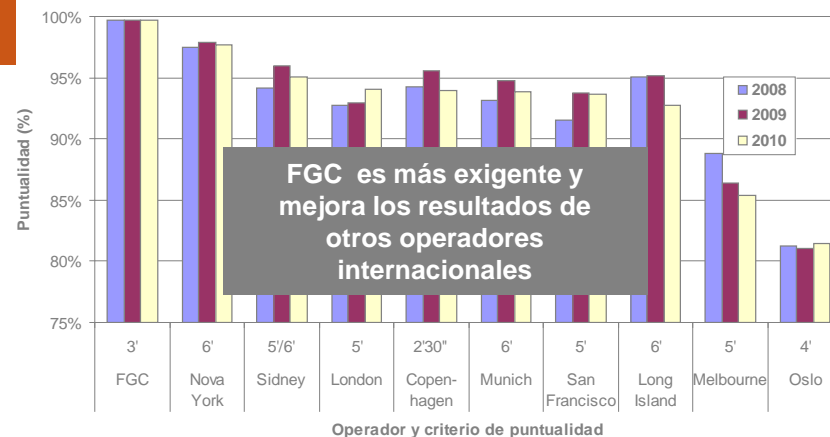
FGC se creó en septiembre de 1979 y es el primer ente público de la Generalitat de Catalunya

- Las líneas ferroviarias nacieron como concesiones privadas que, al encontrarse en situación de quiebra en los años setenta, se integraron a Feve y fueron transferidas.
- En el año 2005 se le asigna la responsabilidad en la gestión de la línea Lleida - La Pobla de Segur.
- La empresa "Ferrocarriles de Montaña a Grandes Pendientes SA" incluyendo el tren cremallera, es el origen de FGC Turisme i Muntanya y su actividad se integró en FGC en 1986.
 - Las acciones de la empresa fueron compradas por la Generalitat por encontrarse en quiebra.
 - Cuando La Molina y Vall de Núria quebraron se integraron (antes de la incorporación a FGC).
- Más recientemente, FGC ha incorporado a su actividad instalaciones vinculadas a los deportes de montaña claves para el equilibrio territorial.

3. ¿Cuál es la calidad de servicio en FGC?

- La calidad en el servicio es uno de los elementos característicos de FGC y común a todas las actividades que ha asumido, tanto en el ámbito ferroviario como en el resto de acciones sobre el territorio.
 - Algunos ejemplos que muestran la calidad del servicio en el ámbito ferroviario son :
 - El índice de satisfacción del cliente se encuentra por encima del 70% en los cuatro últimos años.
 - La puntualidad de los trenes de FGC de los últimos 11 años se encuentra siempre por encima del 99,5%.
 - Un tren cada 112 segundos sale des de Pl.Catalunya. Una frecuencia de récord.
 - ISO 9001 para el transporte de mercancías
 - En otros ámbitos se puede destacar :
 - ISO 14001:2004 de gestión medioambiental por parte de Montserrat, la Molina y Vall de Núria.
 - La Molina estación accesible.

Puntualidad comparada entre FGC y diferentes operadores ferroviarios suburbanos internacionales



Evolución ISC 2007 - 2012

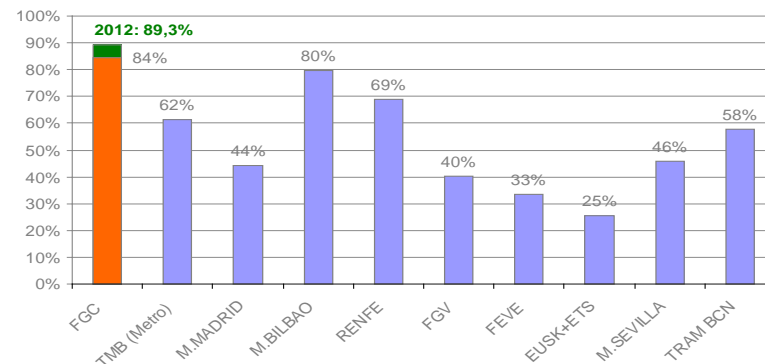
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	var. 2012/2011
Línea B-V	69,03	70,46	70,46	70,37	70,50	70,92	0,42
servicio urbano	69,82	71,60	70,74	70,94	71,46	72,18	0,72
Metro del Vallès	68,37	69,50	70,24	69,89	69,75	69,93	0,18
Línea L-A	65,68	69,86	70,33	71,74	71,09	71,84	0,75
Metro del Baix Llobregat	65,69	70,37	70,51	71,80	71,02	72,09	1,07
Cercanias	65,65	68,20	69,60	71,49	71,47	70,57	-0,90

4. ¿Qué coste le supone el funcionamiento de FGC a la Administración? (I)

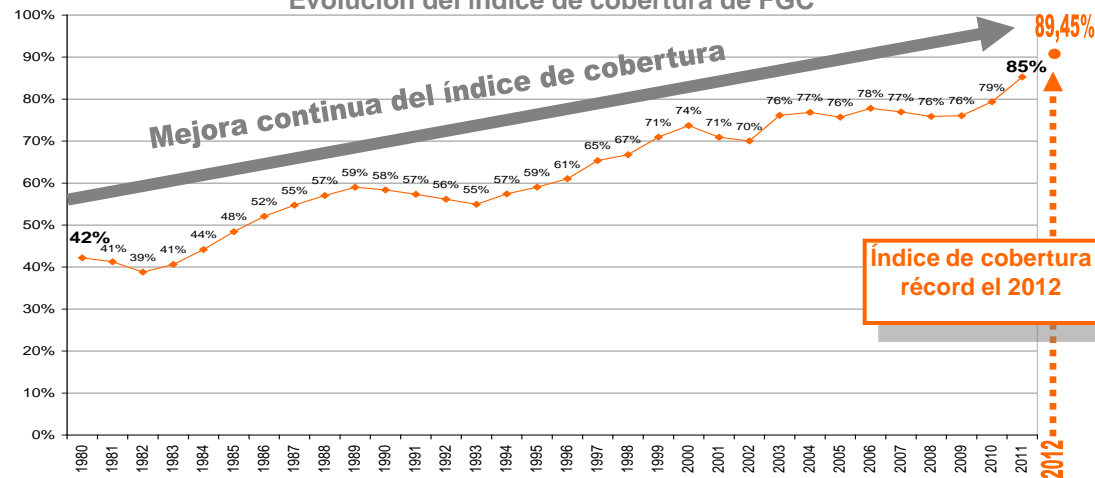
La mejora continua del servicio en FGC ha venido asociada a una gestión cada vez más eficiente de los recursos, a fin de alcanzar el objetivo de que los ingresos ligados a cada una de las actividades permitan equilibrar las cuentas de resultados de explotación.

- En las líneas metropolitanas FGC ha alcanzado un índice de cobertura del 89,45% lo que implica que sólo un 10,55% de sus gastos de explotación requieren aportaciones de la Administración.
- Este indicador ha mejorado de forma continua desde la creación de FGC.

Comparación Índice de Cobertura (2011)



Evolución del índice de cobertura de FGC

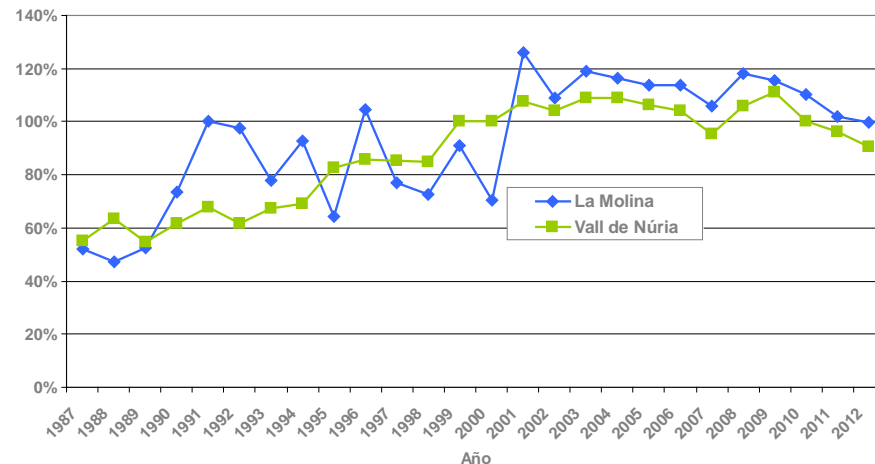


4. ¿Qué coste le supone el funcionamiento de FGC a la Administración? (II)

En lo referente a las actividades de “Turisme i Muntanya” :

- Presentan globalmente un índice de cobertura superior al 100%.
- No requieren, por tanto, ninguna aportación para su funcionamiento habitual.
- Este coeficiente de cobertura se ha conseguido después de mejoras continuadas en la gestión.
- Se trata de actividades con un fuerte componente estacional y con dependencia de las condiciones metereológicas.
 - Estos condicionantes han llevado a adoptar unas estructuras ágiles y flexibles, con un reducido componente fijo y estructural y una gran capacidad de adaptación.

Evolución del índice de cobertura de La Molina y Vall de Núria

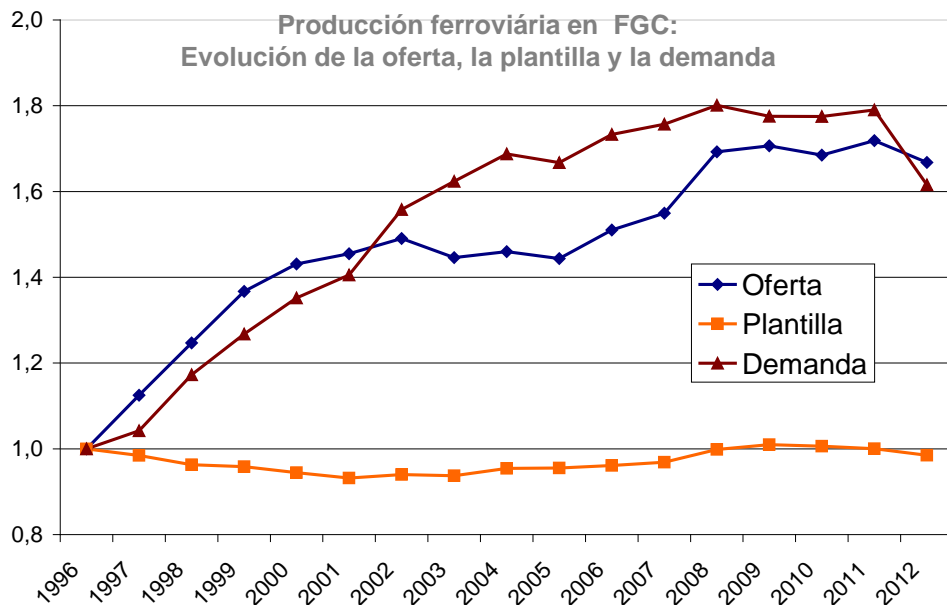


5. ¿Se ha aplicado una política de contención en la plantilla de FGC ?

Las condiciones de trabajo específicas en los diferentes ámbitos de la empresa han requerido un importante esfuerzo de gestión de las personas, que se ha traducido en una fuerte contención de plantilla y una reducción de los costes asociados en el conjunto de la producción del servicio en FGC

- La plantilla de FGC dedicada al transporte ferroviario es actualmente la misma que en el año 1996 (1.277 trabajadores).
- En el mismo periodo ha habido un gran crecimiento de la producción:
 - Crecimiento de la oferta en un 67% (coches-km)
 - Crecimiento de la demanda en un 62% (viajeros)
 - Crecimiento del índice de cobertura hasta un 89,45 % (en el año 1996 era un 61,05%)

FGC ha aplicado una política de contención de plantilla de forma simultánea a un gran incremento en la oferta y la demanda y una mejora de los resultados económicos.

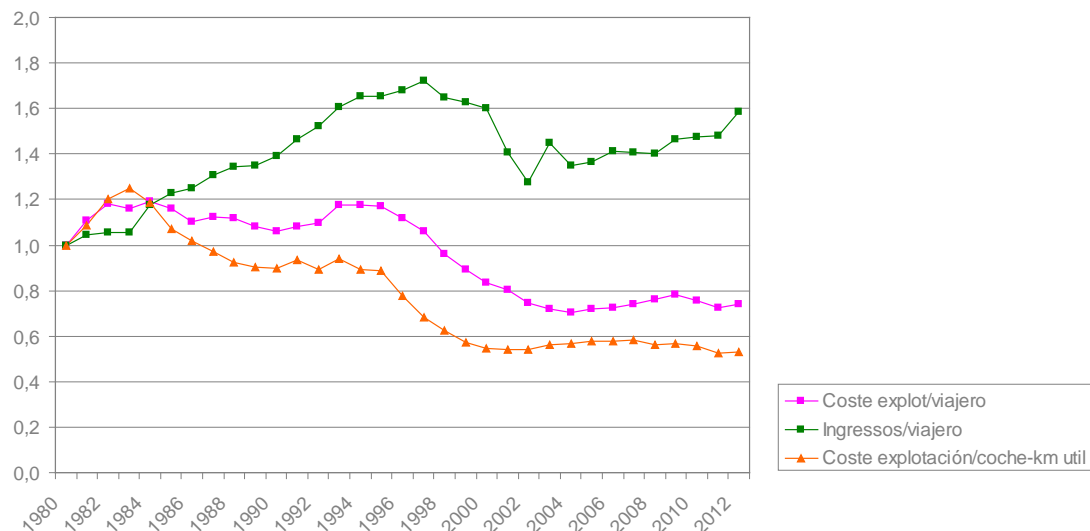


6. Ha habido mejoras en la productividad?

Esta política de contención de plantilla se ha vinculado a grandes mejoras de productividad, tanto en términos de reducción de los costes de explotación como en términos de mejora de los ingresos por viajero.

- La mejora en los ingresos por viajeros viene dada por el mayor atractivo de los desplazamientos largos en FGC, gracias a más frecuencias y menores tiempos de viaje.
- Sin embargo, la integración tarifaria, en el año 2001, supuso un fuerte impacto en este concepto, pero se ha visto compensado con un aumento en el número de usuarios.

Mejora de la productividad 1980-2012



7. ¿Cuáles son las fuentes de financiación de FGC?

Ámbitos	Qué se paga?	Cómo se paga?	Cuánto supone? (2012)	Cuánto supondrá? (previsión)			Cuánto supuso? (2011)	
				2013	2014	2015		
Negocio Ferroviario	Líneas Metropolitanas	Ingresos propios						
		Operación	ATM	20,9	13,1	11,0	11,2	21,9
			Generalitat (Tarificación social)	3,1	3,6	4,0	4,1	2,8
		Reposición de activos	ATM	17,4	26,3	28,0	29,0	26,9
		Compra de trenes	Generalitat + ATM	0 +18,9	0 +10	19,4 +10,6	19,4 +10,7	19,4 +9,6
	Infraestructura Ferroviaria de FGC (Infraestructures.cat)	Generalitat	53,6	51,1	92,3	124,6	23,0	
Lleida – La Pobla	Operación	Ingresos propios						
		Generalitat	3,3	3,6	3,2	3,2	4,5	
	Inversión (trenes, amortizaciones y otros)	Generalitat	2,2	5,0	9,4	2,0	2,3	
Turismo y Montaña	Montserrat, Vall de Núria, estaciones de esquí y trenes turísticos	Explotación	Ingresos propios					
			Generalitat	2,9	5,2	15,5	16,7	12,8
TOTAL		Generalitat + ATM	65,1 +57,2	68,5 +49,4	143,8 +49,6	170,0 +50,9	64,8 +58,4	

8. ¿Qué actividades de FGC requieren financiación?

En su funcionamiento ordinario, sólo las actividades ligadas a un servicio de transporte público pueden ser y son subvencionadas.

Los importes de esta subvención son:

- **9,8 M€ (2012)** para el transporte público de la Región Metropolitana de Barcelona.
 - **Esto supone sólo un 10,5% del coste total de funcionamiento, ya que el resto queda cubierto con los 83 millones de ingresos de la actividad.**
- **2,1 M€ (2012)** para el servicio ferroviario Lleida – La Pobla de Segur.
 - **Esto supone un 81% del coste total de la actividad, ya que sólo un 19% del coste total queda cubierto por los ingresos de explotación.**

9. ¿Cuáles son los principales retos de futuro para FGC ?

Dentro de esta estrategia global, se pueden destacar dos retos que marcarán el futuro desarrollo de FGC y su viabilidad a medio y largo plazo:

1. Mantener la excelencia en el servicio y la gestión, previendo más y costando menos es sin duda el principal reto de FGC para los próximos años.

- Este reto queda reflejado en el objetivo de mejora del índice de cobertura, global y de todas las líneas.

2. Consolidarse como agente clave de la política territorial de la Generalitat de Catalunya, tanto en el ámbito ferroviario, constituyéndose como operador ferroviario de referencia más allá de su propia red, como en otros ámbitos, contribuyendo al desarrollo económico y a la vertebración del conjunto del territorio.

Como ente público clave en la articulación de la política territorial y de la movilidad de la Generalitat, FGC tiene ante sí grandes retos ligados a sus objetivos empresariales y a su capacidad para seguir respondiendo de forma eficiente a las encomiendas de la Generalitat.



10. Conclusión

FGC se ha constituido como una herramienta eficiente y eficaz al servicio de la Generalitat de Catalunya.

- Tanto los indicadores de gestión interna como los resultados económicos y el índice de satisfacción de los clientes son pruebas tangibles de la labor realizada y la mejora constante que se ha implantado en la gestión de la empresa.
- FGC ha sido capaz de dar respuesta a nuevos retos, incluso con la reducción de la aportación de la Administración a su presupuesto y con una fuerte contención de la plantilla. Esto ha sido posible gracias a la adopción de mecanismos de gestión estrictos y con una óptica empresarial.

Muchas gracias

Preguntas?

ojuncadella@fgc.cat



FGC
Ferrocarrils
de la Generalitat
de Catalunya

