



DIEGO F.F.

**SE CLARIFICARAN LAS CUENTAS PARA ACERCARLAS A LA NORMATIVA DE LA CE**

## Renfe distinguirá los servicios rentables de los deficitarios

### VIA LIBRE

**L**as cuentas de Renfe ya están hechas. Durante 1992 recibirá del Estado cerca de 300.000 millones de pesetas y tendrá unas pérdidas de 224.000 millones. Sin embargo es posible que hasta la primavera no se conozcan los términos de los contratos programados que regirán a Renfe y Feve.

Lo que sí es seguro es que el presente año contempla una importante novedad para las cuentas del ferrocarril: por primera vez, y al igual que sucede en las más importantes administraciones ferroviarias europeas, se formarán dos grandes grupos contables. Por una parte los

Las cuentas del ferrocarril español serán distintas a partir de este año. La clarificación ha llegado: por una parte se distinguirán los costes de las infraestructuras de los de la gestión; por otra los servicios rentables de los que no lo son.

costes de infraestructura, que ascenderían a unos 100.000 millones de pesetas. Por otro los resultados de la gestión puramente ferroviaria. Una filosofía contable que se quiere plasmar en el próximo contrato programa que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y Renfe negocian en la actualidad.

Precisamente esta negociación y esta clarificación de las cifras económicas de Renfe ha hecho surgir un nuevo concepto en la compañía estatal de ferrocarriles: la diferenciación de los servicios rentables de los que son deficitarios. En este último caso estarían los servicios de cercanías.

Tanto en el ministerio de José Borrell como en Renfe se tiene bien presente que Cercanías está desarrollando una función social, con unas tarifas inferiores a los costes de explotación. Por ello se quiere negociar una subvención específica para este servicio en la que no sólo participaría la Administración central sino también los ayuntamientos



y comunidades autónomas. Entre todos deberían pagar la diferencia de 40.000 millones que se produce entre los costes reales y el precio que se cobra a los usuarios. Pero las entidades locales se muestran remisas a colaborar económicamente con un servicio al que consideran que escapa de su control: a cambio de una cierta contribución económica solicitan poder participar en decisiones de gestión de servicio.

En este mismo caballo de batalla se encuentran los trenes regionales: su coste real es muy superior, unos 20.000 millones de pesetas, que el precio político que cobran. Tanto Renfe como el ministerio desearían que las comunidades que se benefician de estos trenes participen en sufragar los gastos que originan. De esta forma si se descuentan estos capítulos -infraestructuras, cercanías y trenes regionales-, el déficit de Renfe sería de 70.000 millones de pesetas.

Y de esta cantidad sólo unos 20.000 millones corresponderían a pérdidas generadas por la gestión del servicio ferroviario. Los restantes 50.000 millones corresponden a los gastos financieros del ejercicio. De los 297.000 millones que recibirá de la Administración, 182.479 lo son en concepto de subvención de apoyo al transporte. Como transferencias de capital, 40.124 millones de pesetas corresponden a inversiones reales y 30.654 millones a amortización de créditos y saneamiento financiero en concepto del coste por el atraso en la percepción de subvenciones.

Por su parte, el presidente de Feve, Gonzalo Martín Baranda, y el secretario de Estado para los Servicios del Transporte, Manuel Panadero, están manteniendo una serie de reuniones en las que están discutiendo temas como los presupuestos de 1992, la filosofía del posible contrato programa, la integración de Feve en Renfe, la asunción por parte del ministerio de la planificación y financiación de las nuevas infraestructuras, la separación más clara en los costes de explotación entre las partidas que corresponden a costes de infraestructura y las que son gastos de gestión de la empresa ferroviaria operadora del transporte y la posible financiación de las infraestructuras de cercanías entre la Administración central y las administraciones autonómicas. En este aspecto las líneas de Feve afectadas son las cercanías de Asturias, tanto en las líneas de Gijón-Avilés-Pola



DIEGO F.F.

de Laviana y Oviedo-Pola de Siero.

La deuda que el MOPT reconoce mantener pendiente de abono con Feve, con partidas atrasadas desde 1985, es de unos 15.000 millones de pesetas. Pero Feve calcula que la cifra total de deuda pendiente as-

ciende a unos 25.000 millones de pesetas por lo que las negociaciones sobre la contabilidad de estas cuentas está todavía abierta. Ante la falta actual de transferencias por parte del ministerio, Feve se ha visto obligada a pedir préstamos a entidades bancarias, para hacer frente a los pagos a proveedores en los vencimientos acordados, lo que da lugar a fuertes gastos financieros.

Los recortes presupuestarios de 1992 también han afectado a Feve. Tanto las obras comprendidas en el Plan de Transportes de Cercanías, el llamado Plan Felipe, como las obras de electrificación y adecuación de la señalización entre Gijón y Pola de Laviana o la fabricación de las unidades de tren que renovarían el material móvil de los servicios de cercanías de Asturias.

Fuera del PTC, en Asturias los recortes afectarán a los proyectos de Feve relativos a la red arterial de Oviedo, donde se pretende construir un nuevo túnel de unos tres kilómetros de longitud, dotado con vía en placa para eliminar los efectos perniciosos de las vibraciones y ruidos. □



DIEGO F.F.