



LUNA

PREOCUPACION POR EL CRECIMIENTO DEL DEFICIT DE RENFE

El MOPT busca un pacto de Estado sobre el ferrocarril

Julio César Rivas

La permanencia de **José Borrell** como ministro de Obras Públicas y Transportes y la confirmación del organigrama del ministerio que existía antes de las elecciones supondrán el relanzamiento en esta legislatura de una serie de cuestiones aparcadas desde hace cerca de un año.

El nuevo impulso que desde los más altos escalones políticos del país se quiere dar y la situación económica cada vez más grave, han provocando que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) acometa con gran fuerza la necesidad de un pacto de Estado sobre el ferrocarril.

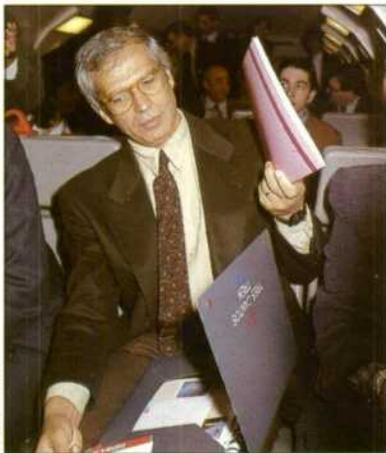
La nueva legislatura va a ser la de los pactos. Al traído y llevado "pacto social", **José Borrell** quiere añadir uno propio: un pacto de Estado sobre el ferrocarril en el que participen grupos políticos, sindicatos y asociaciones. El motivo es el temor a que en pocos años el déficit de Renfe se dispare hasta alcanzar el billón de pesetas.

Según las distintas opiniones recogidas entre altos cargos del MOPT antes y después de las pasadas elecciones, "es necesario que la próxima legislatura aborde la necesidad de

llegar a un amplio pacto sobre la situación del ferrocarril en nuestro país".

La idea no es nueva. Periódicamente el ferrocarril ha encendido algún indicador de alarma y se han emprendido reformas parciales. Pero lo que ahora se plantea desde el ministerio es más ambicioso. Y la razón final es, una vez más, económica.

Según las cifras que maneja el MOPT, el déficit de Renfe llegará a un billón de pesetas en torno al año 2000, mientras que el presupuesto del ministerio será 1,5 billones en las mismas fechas. En pocos años se podrían multiplicar por tres los más de 300.000 millones de hoy en día. En el MOPT, las consecuencias de estas ci-



DIEGO F.F.

José Borrell está dispuesto a lanzar un pacto nacional sobre el ferrocarril.



LUNA

El informe de la comisión presidida por Guillermo Vázquez es la base sobre la que se negociará el pacto.

fras son evidentes: "No podrá hacerse ninguna inversión significativa con ese déficit. Renfe se comerá la mayor parte del presupuesto del ministerio", afirma un miembro de la cúpula del MOPT.

EXPERTOS. Pero el ministerio no quiere hacer nada solo. Las medidas para frenar esta tendencia económica necesitan de un pacto en el que se impliquen partidos políticos, fuerzas sindicales y grupos sociales. "La sociedad española tiene que darse cuenta que el modelo ferroviario que se tenía hasta ahora no se puede mantener", afirma otro alto cargo de **Borrell**.

La base del diálogo sobre la que se quiere apoyar el ministerio es el informe de la comisión formada para el estudio del ferrocarril. Este estudio, que fue dado a conocer por VIA LIBRE en julio del año pasado, hacía una llamada a la toma de medidas para salvar el ferrocarril.

"Existe un riesgo cierto de que el ferrocarril desaparezca en España como elemento sustantivo del sistema de transportes". Esta es una de las frases del informe de la comisión presidida por **Guillermo Vázquez** y que resume a la perfección las conclusio-



LUNA

El déficit creciente de Renfe puede absorber las inversiones del MOPT en pocos años.

nes a las que se llegaron tras seis meses de estudio. La crudeza, en muchas ocasiones, de las medidas que será necesario tomar es otra de las razones que impulsarán al MOPT a

buscar el más amplio consenso. A modo de ejemplo, desde el ministerio se recuerdan las polémicas que acompañan a cada propuesta de cierre de líneas. "Lo que todos debemos



Los sindicatos serán convocados por el MOPT.

aceptar es que hay recorridos donde el ferrocarril no transporta más de diez viajeros al día, que existen modos de transporte alternativos y que su cierre es una necesidad", se señala desde Transportes.

Cierre de líneas o trayectos con un tráfico prácticamente nulo y que generan unos altos gastos de mantenimiento y explotación. Algunas de las medidas que se tomarán se refieren al cierre. "Gastos que en realidad se retraen de inversiones más útiles para la sociedad", concluye una de las fuentes consultadas.

INFORME. En este sentido, el informe de la comisión indica en uno de sus párrafos, refiriéndose a los 128.011 millones de pesetas de resultado económico bruto de 1991, que "no debe olvidarse que en esa cifra está incluido el coste de mantenimiento y gestión de la infraestructura, cuya posibilidad de reducción es muy pequeña mientras no se reduzca de forma sustancial la oferta".

También señala el informe que "por la fuerte repercusión de las políticas de personal en relación con el funcionamiento y resultados de la empresa, un instrumento a utilizar en el futuro sería acompañar estas políticas con los reajustes de la oferta ferroviaria, a fin de continuar las actuaciones iniciadas en años anteriores".

Lo que también se quiere remarcar

desde el ministerio es que el cierre no supone el abandono.

La política de Transportes es, por supuesto, mantener la titularidad de

la infraestructura y que ésta pueda volver a ser reutilizada cuando la situación económica o la demanda lo permitan. □

EVOLUCION DEL DEFICIT ANUAL DE RENFE			
AÑO	MILLONES DE PESETAS CORRIENTES	% DEL PIB A PM	MILLONES DE PESETAS DE 1991
1982	181.067	0,93	350.596
1983	218.307	0,98	375.736
1984	232.795	0,93	362.599
1985	203.665	0,73	293.185
1986	201.838	0,63	268.287
1987	191.951	0,54	243.925
1988	185.919	0,47	223.308
1989	190.805	0,43	214.384
1990	193.857	0,39	204.519
1991	255.059	0,45	249.197
1992	284.479	sd	sd

EVOLUCION DE LA PLANTILLA DE RENFE	
AÑO	NUMERO MEDIO DE EMPLEADOS
1982	72.786
1983	74.495
1984	72.179
1985	67.651
1986	65.056
1987	58.895
1988	52.910
1989	50.184
1990	49.650
1991	49.400