

PARTICIPARAN TAMBIÉN EN SU PLANIFICACION

Las comunidades autónomas financian parte de los servicios regionales

El pasado 1 de marzo la Une de Regionales y las comunidades autónomas comenzaron una nueva experiencia de financiación y gestión de los servicios regionales deficitarios en España. A partir de ahora, sólo los servicios de regionales con una ocupación superior al 40 por ciento recibirán subvenciones estatales. Ocho comunidades autónomas (Andalucía, Aragón, Cataluña, Extremadura, Castilla y León, Castilla-La Mancha, Galicia y País Vasco) han firmado con Renfe unos convenios por los que se comprometen no sólo a financiar los servicios deficitarios, sino a participar en la programación de sus propios trenes regionales. Los servicios que no se consideren públicos o que no están incluidos en convenio desaparecerán.

Yolanda del Val

La Directiva del Consejo de Europa del 29 de julio de 1991, sobre desarrollo de los ferrocarriles en la UE, es muy clara al respecto: a partir de 1998 no se subvencionará ningún tráfico que no responda a las características de servicio público. Esta exigencia ha obligado al Estado a replantearse lo que se entiende por servicio público, y se ha llegado a la conclusión de que no se consideran como tal los trenes que llevan muy pocos o prácticamente ningún viajero.

El Contrato Programa Estado-Renfe, firmado el año pasado, permite a la compañía ferroviaria la firma de convenios con comunidades autónomas para evitar la desaparición de determinados servicios ferroviarios regionales.

Después de más de un año de negociaciones, el pasado 1 de marzo entraron en vigor los convenios que Renfe firmó

con varias comunidades autónomas (Andalucía, Aragón, Cataluña, Extremadura, Castilla y León, Castilla-La Mancha, Galicia y País Vasco) para la financiación y gestión de los correspondientes servicios regionales. Esos convenios, cuya duración se extiende hasta 1998, establecen el régimen de colaboración de Renfe y las comunidades autónomas por lo que se refiere a la financiación y gestión de los servicios regionales deficitarios.

Subvenciones. Según el Contrato-Programa 1994-1998 que Renfe ha firmado con el Estado, la Une de Regionales recibirá en ese período un total de 35.885 millones en subvenciones estatales, que se destinarán a los servicios que cuentan con una gran demanda, y que se consideran sociales. En total, el Estado subvencionará 21 millones de kilómetros recorridos por el ferrocarril de tipo regional. Por su parte, las comunidades au-



JULIO CESAR RIVAS

tónomas financiarán los servicios, de los que el Estado no está dispuesto a hacerse cargo, pero que ellas consideran de interés para sus regiones.

“El Estado es el que tiene que definir qué tren tiene que tener una rentabilidad social, y es el Estado el que ha considerado que los trenes que tienen menos de 50 viajeros, o, lo que es lo mismo, una ocupación en torno al 40 por ciento, no son servicios sociales, ya que existen otros medios alternativos de transporte que cumplen la misma función y son más baratos de financiar. La tarea de Renfe, tal como estipula el Contrato Programa, es prestar un servicio allá donde se lo paguen, bien sea mediante

subvención o por aportación directa de los viajeros”, explica **Javier Villén**, director gerente de la Une de Regionales.

Ingresos. Renfe cobrará a las comunidades donde preste los servicios convenidos 895 pesetas por kilómetro, y de ese precio descontará los ingresos por viajero. En total, la compañía ferroviaria ingresará por esos servicios, ya sea a través de los viajeros o a través de la comunidad de que se trate, 3.600 millones de pesetas.

Aunque todos los convenios comparten las mismas características, algunos introducen ciertas peculiaridades. Es el caso, por ejemplo, de Andalucía, cuyo convenio contempla la posibilidad de que esta

SIEMENS

Una basculación perfecta



Un equilibrio preciso.

Los trenes pendulares VT 610 de Siemens están dotados de un sistema de basculación activa, que les permite mantener en curva velocidades elevadas y máximo confort.



**Trenes pendulares:
La solución al tráfico regional.**

Siemens, S.A.
Departamento Transporte
Orense, 2
28020 Madrid

Siemens
100 años
1896-1996
en España



Renfe cobrará a las Comunidades 895 pesetas por kilómetro.

comunidad, en lugar de abonar a Renfe parcialmente una cantidad equis por sus servicios, adquiera a la compañía ferroviaria los trenes que ésta considere oportunos para su explotación. Asimismo, y en la misma línea, los convenios de Andalucía y Extremadura abren la posibilidad de que estas comunidades realicen in-

versiones que Renfe tuviera previsto llevar a cabo.

En todos los convenios firmados se han creado unas comisiones de seguimiento, que están formadas paritariamente por miembros de Renfe y de las propias comunidades. Estas comisiones tienen como misión vigilar el transporte ferroviario dentro de su región.

“Nuestro objetivo no es sólo cobrar a la comunidad autónoma el servicio prestado, sino compartirlo con ella”, explica Villén. En una palabra, lo que Renfe pretende es que la comunidad en cuestión no sólo pague el servicio deficitario, sino que decida cuántos tiene que haber y el sistema de horarios.

“Lo ideal es que las comunidades planifiquen sus servicios, porque sólo de esa manera la red de transportes será auténticamente intermodal. Alguna vez ha sucedido que el MOPTMA subvencionaba determinado servicio ferroviario, y, a su vez, la comunidad subvencionaba una línea de autobuses con el mismo recorrido”, explica el director gerente de Regionales.

Europa. En Europa, son muchas las compañías ferroviarias que van a transferir los servicios regionales a las comunidades, y, al igual que en España, éstas van a contribuir a financiar dichos servicios.

En Alemania, por ejemplo, a partir de 1996, los ferrocarriles alemanes (DB) transferirán los servicios regionales a los estados federales, medida que se incluye dentro del programa de reforma que emprendieron el año pasado (véase VIA LIBRE 374). Las regiones recibirán directamente las subvenciones estatales, y contratarán los servicios ferroviarios que consideren oportunos a un organismo nacional constituido especialmente para este fin.

En vista de la crisis que atraviesan, los ferrocarriles austriacos (ÖBB) también se han planteado dejar de financiar los servicios regionales, y han propuesto que el Estado los financie a través de impuestos sobre la gasolina, como también se ha hecho en Alemania.

Por su parte, los ferrocarriles holandeses (NS), que aspiran a autofinanciarse en 1998, tampoco están dispuestos a sufragar por completo los gastos de las líneas deficitarias, por lo que tienen intención de llegar a acuerdos con el Estado o con las regiones para que los servicios deficitarios puedan mantenerse. Francia ha llegado aún más lejos. La SNCF no sólo pretende que las regiones financien los servicios regionales, sino también la construcción de nuevas líneas de alta velocidad. □



La comunidad de Andalucía puede adquirir el material a Renfe.