ECONOMÍA



Entrada del AVE en la estación Joaquín Sorolla de Valencia, durante su inauguración el 18 de diciembre de 2010. / JORDI VICENT

Fomento maneja un informe que pide la privatización total de Renfe

Un texto elaborado por un organismo del ministerio reclama concluir la venta en 2013 ● El Gobierno impulsará el viernes la liberalización del operador

LUIS DONCEL
Madrid

En plena lluvia de reformas —el ministro Luis de Guindos anunció la semana pasada una nueva ola de privatizaciones y la vicepresidenta Soraya Sáenz de Santamaría anticipó el lunes que este viernes se concretarán medidas liberalizadoras en las infraestructuras—, Renfe es uno de los organismos en el centro del huracán. Fomento maneja un informe elaborado por personal del Ineco (la ingeniería de transportes dependiente del ministerio encabezado por Ana Pastor) que recomienda la privatización total del operador ferroviario.

El texto establece un calendario de actuaciones que fija el 1 de enero de 2013 como fecha límite para la venta de Renfe-Mercancías. Reclama además la liberalización del mercado del transporte de viajeros por ferrocarril y la transferencia de Feve —los ferrocarriles de vía estrecha— a las comunidades autónomas de Asturias y Cantabria. También recomienda que la privatización de Pasajeros —incluida Cercanías— se haga a través de una oferta pública de venta (OPV) antes del 1 de enero de 2014.

"Al finalizar este proceso, Renfe debería ser un operador de transporte eficiente 100% privado mediante una OPV, que compita con sus trenes, maquinistas y capacidades operativas en la larga distancia (incluido el AVE) y que se presente a las concesiones para operar en cercanías y otras líneas de servicio público", dice el texto. En el Ministerio de Fomento aseguran que el informe no cuenta con una encomienda de gestión del Gobierno; y los responsables del Ineco insisten en que no se hacen responsables del texto, ya que no siguió los cauces oficiales y carece de los mecanismos de calidad que aplican a los estudios; aunque sí admiten que este salió del organismo por algún cauce que no han determinado.

El texto justifica la necesidad de tomar "medidas profundas" con el argumento de que la empresa de servicios ferroviarios pierde 600 millones de euros al año y arrastra una deuda superior a los 5.000 millones. "El régimen de monopolio *de facto* resulta insostenible en el medio plazo", añade, para después asegurar que a Renfe le sobra personal en áreas corporativas y en producción. Los Presupuestos recientemente aprobados prevén que Renfe gane este año 66,8 millones de euros tras absorber subvenciones públicas por valor de 848 millones.

Para tratar esta "patología", el documento considera imprescindible la entrada del sector privado para reducir de forma significativa los costes. Tanto la apertura y liberalización del mercado como la venta al sector privado son imprescindibles, razona el documento, porque si únicamente se privatizara, se crearía un monopolio privado que presionaría a la Administración a mejorar sus márgenes constantemente. Y si solo se liberalizara, las barreras de entrada al sector y la hegemonía de la propia Renfe dificultarían el desarrollo de una competencia efectiva en el mercado.

Hace tiempo que la privatización de Mercancías no es un tabú, pero sí que sorprende la recomendación de hacer lo mismo con Cercanías. En concreto, el documento recomienda otorgar en concesión "los diferentes núcleos de cercanías con una subvención por parte de la Administración y facilitando a los operadores el material rodante mediante su venta y/o alquiler".

El Gobierno anterior ya dio un tímido paso en la privatización de Renfe en junio del año pasado, cuando aprobó la reestructuración de la división de Mercancías en tres nuevas sociedades.

Al margen de que el Gobierno se decida a avanzar en la privatización de Renfe o no, el Consejo de Ministros de este viernes sí tomará decisiones sobre la liberalización de las infraestructuras. Fuentes de Fomento barajan la posibilidad de que se apruebe la apertura de competencia externa en las mercancías a los operadores internacionales. De tomarse esta iniciativa, se avanzaría en la liberalización a través del cobro de un peaje a las empresas que entraran en el sector ferroviario español. Las medias liberalizadoras también podrían afectar a otros entes dependientes del Ministerio de Fomento, como Adif o AENA.

Renfe en cifras

	2010	2009
Datos económicos (millones de euros)		
Ingresos	2.512,8	2.501,4
Resultado de ejercicio	–19,8	–22,7
Total patrimonio neto	3.365,9	2.953,1
• Deudas a largo plazo	4.825,0	3.541,1
• Deudas a corto plazo	278,9	955,8
• Deudas a empresas del grupo y asociadas	3,1	4,4
• Acreedores comerciales y otras cuentas	630,9	559,2
TOTAL DEUDA	5.737,9	5.073,6
Otros datos		
Empleados (número)	13.830	14.080
Viajeros (en millones)	431,6	443,6

Fuente: Renfe. EL PAÍS

El texto recomienda ceder en concesión Cercanías a cambio de una subvención

Rajoy estudia poner peajes baratos en todas las autovías

EL PAÍS, **Madrid**

El Ministerio de Hacienda está revisando todas las fórmulas para generar nuevos recursos con los que reanimar las anémicas arcas públicas. Entre ellas está cobrar peajes baratos en todas las autovías del Estado, según publicó ayer *Cinco Días*. La idea no es nueva. Lleva sobre la mesa de los responsables de Fomento desde hace años.

El plan que estudia el Gobierno pasa por constituir un peaje reducido para que los usuarios sufraguen el coste de mantenimiento de los 8.360 kilómetros de autovías de titularidad del Estado donde la circulación es gratuita. El Ejecutivo ha destinado 873 millones en los Presupuestos para este concepto. Los camiones y transportes pesados quedarían exentos. El proyecto que baraja el Ejecutivo popular generaría unos ingresos de entre 1.800 y 3.000 millones.

En realidad estos ingresos servirían para ayudar a pagar el déficit que las concesionarias que han visto reducido el número de usuarios y acumulan una deuda de 4.000 millones.

El plan estatal se encuentra en fase avanzada. Fue tratado la semana pasada en la Comisión Delegada del Gobierno para asuntos económicos. No obstante, no está previsto que se apruebe en las próximas semanas. La fórmula de poner peajes baratos en todas las autovías despierta recelos en una parte del Gobierno. De hecho, el Ministerio de Fomento, responsable de las carreteras, se muestra reacio a esta fórmula y busca una solución menos impopular para tapar el agujero que están generando las autopistas de peaje. Pero el Ministerio de Hacienda, que dirige Cristóbal Montoro, está presionando para sacar adelante la medida.

Hacienda presiona

Fomento defiende una fórmula más parecida a la que puso en marcha el anterior ministro, que aprobó un paquete de ayudas para "rescatar" a las concesionarias de las autovías.

Ahora el plan pasaría por establecer un peaje barato en todas las autovías estatales. Antes, el Gobierno debería decidir cómo establecer el cobro. Poner cabinas de cobro en estas carreteras de alta capacidad podría generar grandes problemas para la circulación, como ocurre en algunas vías de Portugal. Existen otras fórmulas como las pegatinas inteligentes, una de las propuestas del Gobierno alemán, que anunció hace unos meses la posibilidad de implantar este sistema por el cual el usuario pagaría una tasa anual o mensual y pegaría la tarjeta adhesiva en la luna frontal del vehículo para evitar sanciones.