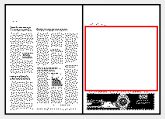
EXPANSION
MADRID

18/12/12

Prensa: Diaria
Tirada: 55.971 Ejemplares
Difusión: 35.870 Ejemplares

Cód: 65014080



Sección: EMPRESAS Valor: 9.083,00 € Área (cm2): 701,8 Ocupación: 81,83 % Documento: 1/2 Autor: C.Morán. Madrid Núm. Lectores: 185000

LOS AJUSTES LLEGAN AL SECTOR FERROVIARIO

Fomento ultima el plan de recortes de líneas para sacar a Renfe de pérdidas

PLANES/ Todos los servicios de media distancia convencional de la empresa pública son deficitarios, con la mayoría de trenes medio vacíos. Madrid y Castilla y León, donde más dinero pierde.

C.Morán. Madrid

El Gobierno presentará en los próximos días la relación de servicios ferroviarios de media distancia que no tendrán la consideración de Obligación de Servicio Público (OSP), es decir, las frecuencias que, a partir del año que viene, Renfe tendrá que dejar de realizar porque ya no van a estar subvencionadas por el Estado.

Los documentos que maneja el Ministerio de Fomento, a los que ha tenido acceso EXPANSIÓN, presentan un panorama bastante sombrío para la mayor parte de las rutas de media distancia convencionales. El informe encargado por Fomento a la ingeniería pública Ineco pone de manifiesto que el conjunto de la media distancia española está en pérdidas y su índice de utilización frente a modos alternativos, como al autobús, no justifica su continuidad desde el punto de vista económico, social y medioambiental.

De los 185 servicios analizados en función de las cuentas de Renfe de 2011, ninguno cubre con sus ingresos los costes de operación. Además, los grados de ocupación en función del número de viajes y plazas disponibles, salvo una excepción (Madrid-Segovia), son inferiores al 50%. En más de una veintena de rutas, el grado de aprovechamiento de los trenes no supera ni el 5%.

La dirección de Renfe quiere entrar en beneficios lo antes posible para encarar con fortaleza la liberalización ferroviaria a partir de julio de 2013. La compañía que preside Julio Gómez Pomar prevé perder unos 17 millones este año. Los números rojos se elevarán a 172 millones en 2013 al integrar Feve.

Además de las Mercancías, el transporte de viajeros de media distancia y de cercanías

Las rutas de Castilla y León y Madrid son las más deficitarias, casi 50 millones cada una en 2011

pierde dinero y buena parte de su actividad no está justificada por el número de usuarios transportados, ni por las ventajas medioambientales sobre el autobús.

Los costes medios medioambientales del tren por cada 1.000 viajeros se sitúan en 7,8 euros, mientras que los de la carretera, en 10,4 euros. Los ahorros del tren sobre el autobús sí son mayores en términos de eficiencia social (accidentes o ruido, impacto sobre la naturaleza). Sin embargo, el coste económico de un viajero por kilómetro en tren se sitúa en 0,1 euros, mientras que en el autobús es un 40% inferior.

Con el informe en la mano, el Gobierno solo tiene dos opciones: incremento de tarifas y de la subvención del Estado con aportaciones de la Administración central y la autonómica, o cerrar buena parte del servicio prestado. El pasado viernes, el Consejo de Ministros acordó pagar a Renfe por las compensaciones de la OSP de 2010 y 2011, 454 millones de euros.

Existen casos muy llamativos. Hay trayectos, como el Almería-Linares-Baeza que transportan 0,1 viajeros por kilómetro al año. O Roda-Algeciras, con 0,6 viajeros pese a realizar más de 10.000 viajes al año. En Andalucía, Renfe pierde en los 20 servicios de media distancia que presta en la región más de 29 millones de euros debido a que los ingresos (37 millones) son superados por los costes de explotación (67 millones).

Hay una veintena de servicios de Renfe con grados de ocupación inferiores al 10%

Se trata de una dinámica generalizada en el resto de comunidades autónomas. En Aragón, sólo cogen el servicio entre Zaragoza y Teruel dos viajeros por kilómetro al año con un grado de aprovechamiento inferior al 11%. En Castilla y León, el tren que recorre el trayecto entre Cercedilla y Segovia transporta 0,2 usuarios al año por kilómetro recorrido y un aprovechamiento del servicio inferior al 2%. La comunidad castellano-leonesa es la que más pérdidas genera al operador público (47 millones de euros), tras Madrid (49 millones).

La ministra de Fomento, Ana Pastor, lleva meses advirtiendo a los gobiernos autonómicos sobre las consecuencias de esta situación. "No podemos permitir ocupaciones del 15%", dijo el 11 de noviembre la ministra del Ejecutivo, una referencia que podría utilizarse como umbral para decidir qué servicios se mantienen o desaparecen.

La Llave / Página 2

SERVICIOS DE TREN DEFICITARIOS

Por comunidades autónomas, en 2011

	Plazas / km	Viajeros / km	Ingresos (miles €)	Resultado (miles €)
Andalucía				
Almería - Linares Baeza	0,8	0,1	5	-38
Córdoba - Bobadilla	24,4	0,5	40	-648
Ronda - Algeciras	9,4	0,6	47	-477
Sevilla - Llerena	14,6	0,7	45	-1.545
Madrid - Jaén	286,1	110	6.831	-1.548
Sevilla - Mérida	25	2,8	171	-2.921
Sevilla - Granada - Almería	246,3	99	6.910	-5.569
Asturias				
León - Gijón	75,7	3,1	138	-1.876
Aragón				
Zaragoza - Valencia	104	22	1.364	-4.076
Zaragoza - Barcelona	138	43	2.361	-2.338
Zaragoza - Lleida	90	9,1	459	-2.202
Zaragoza - Jaca	18,1	1,1	62	-1.821
Cantabria				
Valladolid - Santander	158	15,7	801	-2.924
Castilla-León				
León - Ponferrada	82,4	5,5	293	-2.411
Valladolid - Santander	158	15,7	801	-2.924
Madrid - Salamanca	249	121	7.699	-4.749
Madrid - Soria	53	10	557	-4.819
Madrid - Valladolid - Vitoria	286	66	3.998	-3.412
Castilla - La Mancha				
Madrid - Mérida	117	29	1.722	-5.032
Madrid - Badajoz	164	48	2.661	-5.868
Extremadura				
Badajoz - Plasencia	32,6	2,9	181	-1.900
Galicia				
Coruña - Vigo	349	180	12.586	-7.484
Coruña - Lugo	35	5	276	-3.516
La Rioja				
Zaragoza - Castejón - Logroño	83	17	994	-2.169
Murcia				
Murcia - Cartagena	25	4	212	-1.529
Navarra				
Vitoria - Irún	83	11	772	-1.924
País Vasco				
Madrid - Valladolid - Vitoria	286	66	3.998	-3.412
Valencia				
Zaragoza - Valencia	104	22	1.364	-4.076
Madrid - Cuenca-Valencia	69	16	4.271	-3.315

Fuente: Informe del Ministerio de Fomento.

NEGOCIACIÓN

Fomento lleva semanas negociando con las autonomías el conjunto de servicios de Renfe que cerrarán, salvo que los presupuestos regionales asuman la subvención. En 2010 y 2011, el Estado pagó **454 millones** por este concepto.

EXPANSION
MADRID

18/12/12

Prensa: Diaria
Tirada: 55.971 Ejemplares
Difusión: 35.870 Ejemplares

Cód: 65014080



Sección: EMPRESAS Valor: 3.449,00 € Área (cm2): 266,5 Ocupación: 31,07 % Documento: 2/2 Autor: C.Morán. Madrid Núm. Lectores: 185000

AJUSTES EN LOS FERROCARRILES

ESTACIONES INFRAUTILIZADAS

Número medio de viajeros al año de media distancia

Andalucía	
Alcolea del Río	2
Huesa	73
Valdelagrana	10
Montilla	1.458
Cazalla	1.430
Belmonte	513
Aragón	
Pina	3
Escatron	4
Azaila	4
Villahermosa	395
Asturias	
La Pereda	1
Serín	2
Vaillabona	4
Cantabria	
Muriedas	1
Vioño	38
Arenas de Iguña	110
Castilla-La Mancha	
Paredes de Melo	4
Vellisca	114
Azuqueca	753
Minaya	1.773
Castilla y León	
Villaverde los Cestos	5
Posada del Bierzo	5
Galicia	
Pontetaboada	11
Bandeira	11
Madrid	
El Tejón	4
Castrillejo	51
El Pimpollar	704

Fuente: Ministerio de Fomento

Castilla y León y Galicia, líderes en estaciones fantasma

C.Morán. Madrid

El informe encargado por el Ministerio de Fomento a Ineco también remarca el escaso uso de muchas de las estaciones de tren gestionadas por Adif, el gestor de infraestructuras ferroviarias. En Andalucía, de las 40 analizadas, la mitad tiene menos de un viajero de media distancia al día. La red de media distancia convencional española dispone de 288 estaciones, algunas compartidas para los servicios de cercanías, que son utilizadas por menos de cinco viajeros al día. En algunas regiones, hay instalaciones con menos de un viajero diario.

En Galicia, Adif dispone de 48 estaciones para atender los servicios de media distancia que opera Renfe. En 21 pueblos, utiliza las instalaciones menos de un viajero al día. Hay casos llamativos como la estación de Pontetaboada o Bandeira, ambas en Pontevedra, donde se suben o bajan 11 viajeros al año.

Castilla y León también figura entre las regiones con más estaciones fantasma, un total de 47. En Villaverde de los Cestos (León) utilizan el servicio ferroviario cinco personas al año y la estación zamorana de Pedralbas presta servicio a una media de ocho personas al año. En Andalucía, con 40 estaciones y Castilla y León, con 47, también existen estaciones con menos de un viajero al año.



La ministra de Fomento, Ana Pastor.

La Secretaría General de Transportes lleva semanas trabajando con las comunidades autónomas para decidir qué estaciones de Adif y servicios de Renfe se dejarán de subvencionar con los presupuestos generales del Estado. Para los corredores afectados, el Ministerio de Fomento plantea que las comunidades autónomas cubran el déficit de explotación con los presupuestos regionales.

Allí donde el tren deje de circular, el Gobierno garantizará la comunicación con otros modos de transporte como el autobús. "Existen zonas en España donde resulta más económico pagar un taxi que mantener el servicio de Adif y Renfe abierto", señala el secretario de Estado de Infraestructuras, Rafael Catalá.