

**El pulso por la financiación autonómica****Iglesias ofrece colaboración**

El Gobierno de Aragón sopesa la creación de fórmulas de colaboración para sostener el déficit de las líneas afectadas por los recortes en inversión

**Galicia negocia la continuidad**

La administración de Núñez Feijóo negocia el mantenimiento de los convenios, si las líneas cumplen con las exigencias de movilidad ciudadana

**Castilla y León se distancia**

La Junta colabora en la «cofinanciación» de los servicios ferroviarios, pero recuerda que, en cualquier caso, son «competencia del Estado»

**Navarra, ejemplo a seguir**

En abril el Gobierno navarro firmó con el Ejecutivo y Adif un acuerdo para «cofinanciar» la construcción del AVE, que llegará a Pamplona en 2015

**Cantabria, la más beligerante**

«Si no hay AVE, no hay pacto». Miguel Ángel Revilla vinculó su pacto con el PSOE a la construcción de la línea de alta velocidad a su paso por Palencia

# Las autonomías sopesan sufragar los trenes deficitarios para evitar el recorte

► Aragón analiza asumir el coste de sus líneas. Galicia, Andalucía o Navarra pueden ampliar sus acuerdos con Adif.

L. M. ONTOSO  
MADRID

La suspensión de licitaciones y obras ya comenzadas, en las que confluyen tanto intereses económicos como políticos, podría encender la mecha de la rebelión en algunas comunidades autónomas que velan armas ante la cercanía de las citas electorales. El anuncio de la revisión de la viabilidad de las líneas de Renfe de cara a aplicar un posible tijeretazo a los trayectos más ineficientes, y la publicación por ABC de los tramos que se encuentran en el punto de mira, ha puesto en alerta a las autonomías, que buscan ya fórmulas para evitar un ajuste que podría pasarles una cara factura en la próxima cita con las urnas.

A la espera de conocer con exactitud las propuestas del gabinete de Blanco —Fomento insistía ayer en que aún no ha adoptado ninguna decisión sobre las líneas que se verán reordenadas o suprimidas—, las comunidades preparan sus respuestas. Aragón ha sido la más precisa y ha trasladado a este periódico su intención de evaluar fórmulas de «financiación del déficit de las líneas afectadas» en el caso de que se consideren «servicios de interés regional». Fuentes del Ejecutivo de Marcelino Iglesias recuerdan que desde 1992 el Gobierno aragonés tiene en vigor un convenio con Renfe, en virtud del cual sostiene líneas abiertas deficitarias.

La situación también ha encendido los ánimos de una de las administraciones más perjudicadas, la de Castilla y León. Apenas un mes después de que Blanco apostara por una línea entre Ávila y Salamanca, el ministro se desdecía apelando a la eficiencia. Ante el goteo de recortes, que podrían alcanzar la decena, la Junta de Castilla y León denunció «la barbaridad»



Blanco inauguró ayer las obras de la estación de La Sagrera. YOLANDA CARDO

de los ajustes y tachó las declaraciones del ministro de Fomento de inoportunas.

**Rediseño del mapa**

La mayor parte de las comunidades autónomas consultadas disponen de acuerdos de financiación que podrían ampliar para incluir las líneas ferroviarias que pasen por la guillotina de Fomento. Es la situación de la citada Castilla y León, la Comunidad Valenciana y Galicia. En el caso de esta última, la Xunta negocia con Renfe la continuidad de los convenios, siempre que las subvenciones vayan asociadas a una mejora de la prestación de los servicios desde el punto de vista de la movilidad del ciudadano. Es decir, con el requisito «sine qua non» de que sean calificadas como servicios públicos.

La postura de la Junta de Andalucía quedó definida con la reforma en 2007 del Estatuto de Autonomía, en el que se estableció la voluntad de la administración andaluza de hacerse con la competencia de las líneas de Cercanías, prerrogativa que hasta entonces sólo correspondía a Cataluña. A partir de esta determinación ya empezó a negociar con el Gobierno para elaborar un plan de servicios y examinar qué corredores resultan prioritarios, qué nuevas líneas se necesitan y cuantificar el coste de las transferencias en esta materia. Esta fórmula también se utiliza en Navarra. En abril, el presidente de la Comunidad foral, Miguel Sanz, firmó un convenio con el Ejecutivo central y Adif para adelantar la financiación de la construcción del corredor de alta velocidad. Esta medida hará posible el inicio de las obras en 2011 y la llegada del AVE a Pamplona en 2015.

En cuanto a Cantabria, el presidente autonómico, Miguel Ángel Revilla, llega a vincular el pacto de Gobierno de la comunidad con el PSOE y su apoyo al Ejecutivo central con la continuidad de la línea de alta velocidad a Cantabria a su paso por Palencia. Como Blanco reconoció en los pasillos del Congreso, poco después de la presentación de las líneas generales del plan de ajuste ante la Comisión de Fomento, una de las pocas certezas