

# Una casa con goteras y sin llave

FRANCESC ARROYO

EL PAÍS - 12-01-2008

La historia del, hasta ahora, frustrado traspaso de Cercanías es una historia de enredo con los personajes entrando y saliendo por una y otra puerta, como en el vodevil. De hecho, el Estatuto anterior ya atribuía a la Generalitat la competencia en el transporte ferroviario cuyos origen y destino estuvieran ambos en Cataluña, siempre que el trazado discurriera también por territorio catalán. El Estatuto actual reitera el asunto. La diferencia entre el antes y el después estriba en que los gobiernos de CiU no mostraron interés alguno en el asunto. Los gobiernos centrales, por supuesto, tampoco.

Las cosas cambian coincidiendo con el rosario de averías que ha martirizado a sus usuarios. El presidente José Luis Rodríguez Zapatero anuncia formalmente el traspaso para enero de 2008. Los responsables del Ministerio de Fomento, Magdalena Álvarez, y su segundo, Víctor Morlán, no eran especialmente partidarios de la transferencia. Pero aceptan el anuncio de Zapatero y se aprestan a cumplir la orden. Y lo hacen con un programa de máximos: se toma Renfe, se cercena Cercanías de Barcelona y se le entrega a la Generalitat. Asunto zanjado.

Las cosas no son tan sencillas y esta solución no tenía en cuenta la distinción entre empresa y competencia. El Gobierno catalán nunca ha hecho ascos a quedarse la empresa, pero lo que pedía era la competencia. Sobre todo si se tiene en cuenta que en 2010 las cosas cambiarán. O no. En esa fecha, se liberalizará el transporte ferroviario de

pasajeros, en función de una directiva europea. Ahora bien, cabe que ésta deje el servicio público (por cierto, deficitario y con precio subvencionado) que es Cercanías a resguardo de la liberalización. Si el servicio se liberaliza, quién sea el propietario de Renfe Cercanías resultará poco relevante porque se deberá convocar un concurso. Si es limpio, Renfe puede ganar o perder. Si no se liberaliza, las cosas cambian. De ahí que cuando anteayer, en la comisión mixta, el Gobierno central salió diciendo que, en ese caso, la transferencia debería revertirse, la parte catalana dio un salto en la silla. Se trataba, hizo ver uno de los asistentes, de una "transferencia condicionada" que negaba de plano lo que figura en el Estatuto. En ese momento, alguien recordó que la otra opción era la de máximos: cercenar Renfe en 17 empresas diferentes, algo que cuenta con la enemiga de los sindicatos porque debilita a los trabajadores. "En esta situación, quizá el tripartito no opte por privatizar la empresa, pero Esperanza Aguirre lo haría mañana y no tendríamos fuerza para evitarlo", explicaba un dirigente de UGT.

El último documento entregado por la Generalitat sobre el traspaso de Cercanías ya prevé estas objeciones. No se cercena la empresa, Cercanías se constituye en "unidad de negocios", una figura que Renfe ha empleado en diversas ocasiones anteriormente. Y se mantiene la unidad de la empresa hasta 2010. Eso sí, la Generalitat exigía la capacidad para controlar las inversiones y para nombrar la dirección, aunque fuera de forma pactada. "Somos conscientes de los problemas que se han producido en la segregación de Renfe y Adif y no queremos reproducir el trauma", explicaba uno de los negociadores. Por poner un ejemplo: Renfe tiene los trenes, pero las estaciones son de Adif y también los vendedores de billetes. Coordinarlo todo resulta con frecuencia problemático con dos empresas hijas del mismo ministerio; si

ni siquiera fueran de la misma administración, la cosa podría complicarse aún más. En este sentido, la transferencia de la competencia (entrega del poder de decisión a la Generalitat) manteniendo la unidad empresarial parecía una buena opción. Pero al final, sin perjuicio de que las cosas cambien, resulta que el Gobierno central prefería ceder la propiedad que la capacidad de decidir. La Generalitat se ha negado a quedarse con una casa llena de goteras en la que necesitaba permiso para hacer reformas y, encima, corría el riesgo de tener que pagarlas.