

¿Cercanías sin vías?

JOAN MAJÓ*

EL PAÍS - 09-01-2010

Coincidiendo con el fin del año, se ha producido el traspaso a la Generalitat del servicio de trenes de cercanías. Como ya nos tienen acostumbrados, las reacciones ante este acuerdo se dividen entre las que pretenden que se trata de un hecho histórico (voces pertenecientes al actual Gobierno) y las que lo consideran un fracaso, si no una vergüenza (las que salen de algunos partidos de la oposición y algunos medios afines). No es mi intención entrar en la polémica, sino aportar algunas consideraciones para que los ciudadanos puedan llegar por sí mismos a formarse un juicio al respecto, ya que las simplificaciones que se han hecho y se hacen no ayudan en nada a la comprensión.

Hay servicios, sean públicos o privados, que para ser prestados necesitan unas infraestructuras. En el caso de los servicios de transporte, siempre ocurre así. No puede haber servicio de transporte aéreo sin aeropuertos, ni servicio de transporte en autobús sin carreteras, ni servicios de transporte por ferrocarril sin vías. Esto ocurre también en los servicios de telecomunicaciones, para los que son imprescindibles los cables u otros medios físicos de transporte de señales eléctricas.

A lo largo del siglo XX ha habido grandes debates sobre si era mejor que la empresa que presta un servicio fuera al mismo tiempo propietaria y gestora de la correspondiente infraestructura. En algunos casos, como las carreteras, este debate era inútil por que su resultado era evidente; ¡imaginemos que se obligara a cada empresa de transportes por autobús

a construir su propia carretera! La solución ideal es que exista una única infraestructura, pública (autovías) o privada (autopistas de peaje), y que sobre ella circulen las empresas de transportes. Lo mismo ocurre con los aeropuertos y las líneas aéreas. Y así debería ocurrir en la telefonía, aunque en España no se ha conseguido separar la propiedad y la gestión de las infraestructuras de telecomunicación, de la actividad de las distintas empresas que prestan servicios telefónicos. En el caso del ferrocarril, el debate sigue abierto debido al carácter público y monopolista de esta modalidad de transporte. En Europa hay diversos modelos, pero siempre separando conceptualmente el servicio y la infraestructura física.

En estos últimos días he oído y leído a menudo como motivo de crítica y casi de escándalo: "¡Se ha traspasado el servicio de cercanías y no se han traspasado las vías!". Repito que no quiero ahora juzgar si el traspaso es mejor o peor; pero sí quiero decir tajantemente que, a pesar de haberse utilizado mucho, éste no es un argumento válido. Se ha traspasado un servicio y sobre estas mismas vías van a seguir circulando otros servicios (regionales, nacionales e internacionales), por lo que es perfectamente comprensible que la gestión de las vías siga donde estaba. No es posible traspasarlo todo, ya que hay elementos que hay que compartir.

Para juzgar la bondad o no del traspaso hay que conocer fundamentalmente dos cosas. En primer lugar, partiendo de la evidencia de la insuficiente calidad actual de las instalaciones, hay que saber qué compromisos de dinero y de calendario se han adquirido en el acuerdo de traspaso, para garantizar que el propietario de las mismas recupere la falta de inversión de los últimos tiempos y alcancen el nivel necesario de

acuerdo con la voluntad de la Generalitat. Y en segundo lugar, conocer los detalles del convenio que se haya establecido entre el gestor de la infraestructura (Adif) y el titular del servicio (la Generalitat) para asegurar la continuada inversión en mantenimiento y mejora de las instalaciones que permita ir aumentando el nivel del servicio y que dote a la Generalitat de la necesaria capacidad de decisión en la eventualidad de un conflicto con Adif o con Renfe.

No conozco con detalle estos extremos y por ello no puedo pronunciarme rotundamente, pero no tengo ninguna razón para pensar que todo esto no se haya previsto, ya que creo que quienes han negociado saben lo que tienen entre manos. De la misma forma que la aceptación, hace unos meses, del nuevo acuerdo de financiación por parte del consejero Castells me inclino a presuponer que era un buen acuerdo, igualmente la aceptación final, después de varios rechazos, por parte del consejero Nadal me hace pensar lo mismo. Espero no equivocarme.

***Joan Majó** es ingeniero y ex ministro.