

El traspaso de cercanías

LA VANGUARDIA, Editorial, 8.05.09

LA llegada de un nuevo ministro acostumbra a suscitar expectativas positivas, y en el caso de la incorporación de José Blanco como titular de Fomento, éstas se han cumplido para los intereses de Catalunya al desencallar en muy poco tiempo el traspaso de cercanías a la Generalitat, uno de los principales compromisos adquiridos por el presidente Rodríguez Zapatero. El presidente José Montilla y el ministro de Fomento anunciaban ayer este acuerdo político que será efectivo a partir del próximo 1 de enero y que ha llegado después de un largo y difícil proceso de negociación. No obstante, ha sido determinante la voluntad política mostrada por el Gobierno en esta última fase de conversaciones.

El vigente Estatut establece expresamente ese traspaso, pero, como se ha demostrado, una cosa es la ley y otra su aplicación. Ahora quedan por delante cuestiones de ajuste y detalle que de ningún modo pueden retrasar de nuevo el traspaso efectivo. La reunión de la comisión bilateral Estado-Generalitat, prevista para el próximo mes de julio, ha de poner punto final a un proceso de negociaciones que en demasiados momentos ha parecido un forcejeo.

La Generalitat había reclamado con insistencia que le fueran transferidas las competencias del Estado en relación con el servicio de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías de Barcelona, pero lo cierto es que ha sido necesaria la llegada de un nuevo ministro a la cartera de Fomento para acordar el traspaso.

El servicio de cercanías de Barcelona es el medio de transporte cotidiano de 400.000 usuarios, está servido por más de 700 trenes y su buen funcionamiento resulta absolutamente necesario para la gran Barcelona.

Las constantes incidencias - en formas de retrasos, alteraciones de trayectos y de horarios, aglomeraciones y hasta accidentes-padecidas por miles de ciudadanos durante el pasado año, cuando las obras de la llegada del tren de alta velocidad (AVE) a la capital catalana multiplicaron los problemas, no hicieron más que poner de manifiesto de manera irritante las insuficiencias de ese servicio. La falta de inversiones en la red ferroviaria de proximidad de Barcelona, la obsolescencia de las infraestructuras y del material móvil quedaron entonces dramáticamente expuestas, aunque demasiadas veces y durante años este servicio que presta Renfe se había mostrado insuficiente e insatisfactorio. Por eso la Generalitat se resistía a aceptar el traspaso si no podía contar con los medios necesarios para gestionarlo adecuadamente. El plan de cercanías programado por Fomento, que se aprobó a finales del pasado mes de febrero, ofreció la garantía de suficiencia. Aquel plan prevé la inversión de 4.000 millones de euros de aquí al año 2015, lo cual permitirá mejoras imprescindibles, que han de redundar en beneficio de los usuarios.

Esta fue la noticia más relevante de la positiva visita que el titular de Fomento, José Blanco, realizó ayer a Barcelona. Pero hubo otra no menos importante para el éxito de la nueva terminal del aeropuerto de El Prat. Se trata de la recuperación del viejo proyecto de conexión ferroviaria de las dos terminales por debajo de las pistas. Una infraestructura fundamental que había quedado aparcada por las reticencias de Aena y

que el nuevo ministro ha visto con claridad que debe abordarse para garantizar la movilidad interna en el aeropuerto de Barcelona.