

El traspaso de Cercanías

EL PAIS

ANTONI SERRA RAMONEDA 01/12/2006

Curiosamente, hace algunos días la comisión de Fomento del Congreso de los Diputados decidió por unanimidad solicitar el traspaso a la Generalitat del servicio de Cercanías de Renfe a Barcelona. Curiosamente porque hasta fechas recientes el PP no parecía proclive a esta medida, que era un paso adelante en la aplicación del Estatuto que tan poco le gusta. Sin duda, el hartazgo de la población usuaria de este servicio por su baja calidad y continuos incumplimientos ha alcanzado tal magnitud que ningún miembro de la citada comisión ha osado oponerse a la petición de los representantes catalanes. La convicción de que Renfe no ha gestionado correctamente un servicio tan importante para millones de ciudadanos ha calado hondo.

La cuestión es indagar en la razón de este fiasco. La pregunta no sólo retórica sería si su causa radica en la incompetencia, la desidia o incluso en una decidida voluntad de la compañía ferroviaria y del Ministerio de Fomento. Su respuesta debería condicionar las medidas que aplicar para corregir el desajuste. Todo indica que no es en la incompetencia donde se sitúa la explicación. Prueba de ello es que en el caso de Madrid Renfe ha sabido gestionar con suma eficiencia su servicio de Cercanías. Un rotativo barcelonés explicaba recientemente que todas las encuestas demuestran un alto grado de satisfacción de sus usuarios. Las grandes obras ahora en curso, como el túnel que ha de unir las estaciones de Atocha y Chamartín, dibujan un escenario con tintes aún más rosáceos. Renfe ha demostrado, pues, disponer de las peripecias que requiere la prestación de un servicio tan trascendental para las aglomeraciones metropolitanas. ¿Es que el caso barcelonés presenta unas diferencias tan acusadas con respecto al madrileño como para exigir pericias y competencias distintas que nuestro monopolista ferroviario no posee? Si la respuesta fuera afirmativa, antes de solicitar el traspaso habría que estudiar si la Generalitat será capaz de crear por arte de birlibirloque un organismo con el know-how específico para el caso barcelonés que Renfe no ha sabido desarrollar después de muchos años de encargarse del cometido. No vayamos a salir de Caribdis para caer en Escila.

Pero la hipótesis más verosímil es que la causa se divide entre las dos últimas posibles respuestas. Comentan los entendidos que durante los últimos lustros apenas se ha invertido en la ampliación y renovación del tendido y del material rodante. Tampoco nadie estuvo atento a la evolución de la demanda para anticipar las medidas precisas a fin de no degradar la calidad de las prestaciones hasta las bajas cotas ahora alcanzadas. Una mezcla de desidia y de voluntaria ignorancia describe el comportamiento que, en los últimos lustros, tanto los responsables de Renfe como el organismo de tutela del que depende, el Ministerio de Fomento, han tenido con respecto al servicio de Cercanías de Barcelona. ¿Se corregirá este desprecio con el traspaso? Quienes creen que esta es la terapia adecuada confían en el interés y la voluntad que los responsables autonómicos tendrán por mantener una calidad elevada del servicio aunque sólo fuera por las repercusiones que en términos de voto en las elecciones

autonómicas o municipales tendría la repetición de percances como los vividos en estos últimos tiempos. Pero para que ello sea realidad, deben cumplirse dos condiciones. La primera es contar con expertos que tengan las pericias que Renfe ha demostrado poseer pero que no ha querido aplicar en el caso barcelonés. El hecho de que Ferrocarrils de la Generalitat funcione satisfactoriamente es un indicio de que esta condición puede cumplirse. La segunda tiene un carácter económico, ya que se necesita una suma muy considerable de recursos no sólo para recuperar el gran atraso acumulado en las inversiones, sino también para cubrir los déficit de explotación que este tipo de actividad genera universalmente. Para evitar más agravios comparativos, dichos recursos deberían provenir, y no sólo esporádicamente, del Ministerio de Fomento y de la propia Renfe. En el pecado está la penitencia. Tras entonar el mea culpa, que esperamos que no sea sólo jeremiaco, deberían estar dispuestos no sólo a compensar la deuda que históricamente han acumulado, sino también a tomar las medidas precisas para que si volviera a aparecer no fueran las arcas autonómicas las paganas.

Pero si el propósito de enmienda y de reparación fuera cierto, el traspaso no sería la única solución imaginable y quizá tampoco la mejor. Bastaría con que Renfe y el ministerio demostraran igual diligencia, el mismo interés e idéntica generosidad en la aplicación de recursos presupuestarios y de know-how a los servicios de Cercanías barceloneses que históricamente han tenido con los madrileños. Y si no fuera cierto, el traspaso no sería la solución puesto que la cicatería del ministerio ahogaría la mejora del servicio, a no ser que se exigiera un nuevo esfuerzo financiero de sus usuarios y de los contribuyentes catalanes. Véase, por ejemplo, las diferencias tarifarias entre Renfe y Ferrocarrils de la Generalitat por recorridos similares. Con traspaso o sin traspaso, la condición indispensable para salir del atolladero es que exista un auténtico propósito de enmienda en las instancias de las que finalmente por una vía u otra, y nunca mejor dicho, siempre dependeremos.

This document was created with Win2PDF available at <http://www.daneprairie.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.