

El problema ferroviario

JOSEP ANTONI DURAN LLEIDA

En febrero de 1921 Cambó diagnosticaba los males del tren en la Península en los siguientes términos: “Sin la resolución rápida y total de nuestro problema ferroviario, España será, fatalmente, una de las víctimas de esa selección inexorable que va a operarse en el mundo”. El gran político catalán había sido ministro de Fomento y su breve paso por este ministerio estuvo marcado por una febril actividad y una inmensa tarea –utilizando sus propias palabras– especialmente dedicada a buscar soluciones al referido “problema ferroviario”.

La apelación a la cita de Cambó parece especialmente oportuna, hoy, cuando la gestión de los ferrocarriles estatales presenta gravísimas deficiencias en Catalunya. A los casi cotidianos incidentes en los servicios de cercanías y regionales, que tanto perjuicio causan a centenares de miles de usuarios, hay que añadir los incomprensibles retrasos en la llegada del tren de alta velocidad a Catalunya y a la frontera francesa.

Ni se gestionan adecuadamente los servicios ferroviarios ni se es eficiente en la construcción de las nuevas infraestructuras, a pesar de contar con dos factores tremendamente positivos. De una parte, la existencia de un sector de la construcción que lidera el mercado mundial de las concesiones de obra pública. Y de la otra, la disponibilidad de un bagaje técnico de primer nivel, con profesionales altamente cualificados al servicio de administraciones y empresas. Además, en la Unión Europa hay un amplio acuerdo en torno a la necesidad de apostar por el ferrocarril como medio de transporte. Prueba de ello son las directivas comunitarias, así como los cuantiosos fondos económicos que se le destinan.

En el pasado debate sobre el estado de la nación, una vez más situé, en nombre de CiU, como cuestión prioritaria el problema ferroviario en Catalunya. A raíz de nuestro planteamiento, el presidente del Gobierno expresó por primera vez un compromiso verbal en relación con el calendario de traspaso de la gestión de cercanías a la Generalitat. No quiero reivindicar de un modo infantil la paternidad de ese compromiso a pesar de que las críticas al presidente Rodríguez Za-

patero, desde el propio Gobierno de la Generalitat, por haberlo adquirido ante nuestra demanda y no ante la comisión bilateral Estado-Generalitat, me podrían legitimar para hacerlo. No quiero entrar en ese pueril debate, entre otras razones, por ser conocida la facilidad del presidente del Gobierno de anunciar una nueva promesa cuando se le recuerda el amplio elenco de las incumplidas. Así se entiende, como reflejaba la encuesta de *La Vanguardia*, que aun siendo el político más valorado, la mayoría de los ciudadanos no confía en él. Sin embargo, si cabe resaltar que, en el mismo debate, se aprobó una resolución, propuesta por CiU, en la cual se acotaban las condiciones de dicho traspaso y se establecían mecanismos de seguimiento de las tan imprescindibles inversiones en la red de cercanías de Barcelona. En su día se verá si el Gobierno cumple o no con el acotado mandato parlamentario instado por CiU.

Con todo, creo que, en el debate ferroviario, hay también otros aspectos que reclaman la atención del Gobierno. En primer lugar, hay que referir un tema en el cual el Ejecutivo socialista no parece tener las ideas muy claras: el transporte de mercancías por ferrocarril.

La liberalización del sector no se ha llevado a cabo en España con especial celeridad. Hoy por hoy, tan sólo tres compañías privadas cuentan con la preceptiva licencia y las autorizaciones de circulación, después de sufrir un auténtico calvario procedimental. El mandato europeo de crear un organismo regulador de la red independiente del Ministerio de Fomento tampoco se ha cumplido, a pesar de constituir una de las medidas necesarias para la dinamización de nuestra economía. Sucede, además, que la red por donde deben circular los convoyes presenta numerosos puntos de congestión, que siempre acaban perjudicando a la circulación de las mercancías.

Constituye, por tanto, una prioridad absoluta dedicar una atención preferente a este tema. Algunas medidas son fáciles de acometer: la agilización de la apertura a la competencia de los centros intermodales o la construcción de apartaderos que permitan el cruce de trenes largos. Otras requieren una ur-

gente planificación, como es el caso de un corredor del Mediterráneo apto para trenes de mercancías desde Castellón hasta la frontera, resolviendo especialmente los tramos más saturados como el *by-pass* del Vallès o el tramo entre Martorell y Tarragona.

Cuando a finales de los ochenta se tomó la decisión de empezar las líneas de alta velocidad con el enlace entre Madrid y Sevilla, desde Catalunya se trabajó con ahínco para con-



MANÉ ESPINOSA / ARCHIVO

LAS OBRAS. Los trabajos para la llegada del AVE afectan al tráfico de trenes regionales y de cercanías

SORPRENDE QUE, VEINTE

años después, los gobiernos

socialistas de aquí y de allí

tengan la audacia de anunciar

una nueva demora sin inmutarse

vencer al Ejecutivo de Felipe González de adoptar el ancho internacional para la nueva infraestructura. Dábamos tanta importancia a la alta velocidad como al ancho de vía y a su posible uso mixto, es decir, para viajeros y mercancías. Se acuñó el concepto de línea de altas prestaciones, para definirla con esos tres atributos. Y, a pesar de no contar con la competencia, se proyectó el tramo entre Barcelona y la frontera francesa: debía-

mos ser capaces de enlazar cuanto antes con la red de ancho internacional. Sorprende que veinte años después, nuestros gobernantes socialistas de aquí y de allí tengan la audacia de comunicar una nueva demora de tres años en el recorrido hasta Figueres, sin apenas inmutarse y sin prever siquiera la posibilidad de hacer circular trenes de mercancías. Si el Gobierno central y el de la Generalitat han tirado ya la toalla, nosotros no. CiU, manteniendo el horizonte del 2009, ha presentado hace pocos días su alternativa, demostrando que utilizando las líneas existentes –con el complemento de la instalación de un tercer raíl en los tramos del Vallès y de Girona-Figueres– es posible expedir trenes de mercancías desde el puerto de Barcelona hasta Francia.

Otra cuestión que debe encararse cuanto antes es adecuar el transporte de viajeros a un marco de plena competitividad. La fecha prevista por la UE, el 2010, obliga a hacer bien los deberes. Se debe, además, acometer la regionalización de los servicios, tal como han efectuado países de tradiciones administrativas tan distintas como son Francia y Alemania. Unos y otros han hecho sus tareas con resultados espectaculares: mejoras sustanciales de la calidad, grandes aumentos de los tráficos captados y mayor eficiencia en los recursos públicos destinados al sistema. En España no se trata sólo de cumplir con las disposiciones de los estatutos de autonomía, sino de racionalizar la prestación de un servicio público que requiere una gestión de proximidad e incorporar fórmulas que garanticen plenamente la libre competencia.

Parece que dentro de pocos meses podremos viajar en poco más de dos horas y media entre Barcelona y Madrid. Será quince años después de la implantación del AVE Madrid-Sevilla. A pesar de tan alevosa circunstancia, constituirá un acontecimiento memorable. Pero si nuestros ciudadanos han de continuar sufriendo las carencias de cercanías y no existe para nuestras empresas un calendario que asegure la conexión internacional de los trenes de mercancías, habrá que recordar a Cambó y constatar que, lamentablemente, en España continúa existiendo el “problema ferroviario”.●