

Publicat el 12-12-2004 a "Levante - EMV".

El neoliberalismo como solución a los males del capitalismo está completamente agotado (David Harvey, revista Archipiélago, nº 62)

## **¿Privatizamos (todavía más) los transportes?**

Joan Olmos \*

No escarmentados con la experiencia británica de la era Thatcher, que tan buenos resultados privados dio y tan desastrosos efectos sociales produjo, España inicia la privatización de los ferrocarriles.

En los noventa, la construcción de las autopistas de peaje fue paralizada, pero en la etapa del gobierno popular se recuperó, y además se puso en marcha privatizar la gestión de nuestros ferrocarriles, que permitirá a las empresas utilizar la infraestructura pública para mover los trenes.

No solo de la experiencia británica, sino de la propia historia ferroviaria española, habría que aprender para no repetir errores. Cuando las compañías privadas construyeron las primeras líneas en España, la corrupción y el des-gobierno fueron bien patentes, y los intereses generales eran sacrificados por los privados, siempre buscando los itinerarios de más tráfico potencial y con menores riesgos financieros. O bien, como han señalado los estudiosos del tema, esas compañías, que controlaban los trazados, se dedicaban a adquirir centros de producción o de materias primas próximos, o simple-mente, a la especulación inmobiliaria. Las líneas no rentables (por cierto, entre ellas, la mal llamada línea directa Madrid-Valencia por Cuenca), o bien no se construían o se abandonaban.

RENFE asumió finalmente, en la década de los cuarenta, el control público de la casi totalidad de red ferroviaria. Y con todas las deficiencias de las primeras décadas, y su progresiva marginación en favor de la carretera, hoy está consiguiendo, en algunas de las líneas que explota, un nivel de calidad en el servicio que para sí quisieran muchos países europeos, especialmente en las líneas de cercanías ¿A qué viene por tanto esa pretensión de privati-zar la compañía en lugar de mejorar la gestión?...

En el plano local, la Generalitat Valenciana quiere dar entrada a firmas privadas para explotar nuevos tramos del metro. Antes ya había anunciado la adopción del método alemán o "peaje en sombra" (alguien me preguntó si eso quería decir poner más sombreros en las estaciones de peaje) para nuevos tramos en la autovía de Ademuz, que sería así financiada y explotada por el sector privado. Ya hemos visto qué ocurre con las autopistas privadas: la A-7 es un buen ejemplo. Mientras la mayoría de sus tramos no ha superado su capacidad, se difunde la falsa idea de que está saturada, y la administración está proyectando autopistas paralelas, variantes innecesarias o incluso doblajes injustificados como el del by-pass de Valencia. El

colmo de los despropósitos.

Volvamos a la posible privatización del metro valenciano. Hace unas semanas, el accidente en el metro de Barcelona llevaba a reflexionar al escritor Juan J. Millás, con la ironía que le caracteriza, sobre lo poco que se estropea este medio. En cambio, hay que ver cómo se magnifican los accidentes de trenes –llamados catástrofes ferroviarias- en comparación con el tratamiento que merece el continuo drama de las carreteras, cuyos siniestros, la mayoría de las veces, no tienen nada de accidental.

En el caso del Reino Unido, Margaret Thatcher privatizó los ferrocarriles británicos, incluida la infraestructura, con la constitución de Railtrack. Eso abrió una etapa de retrasos y repetidos accidentes, algunos de ellos muy graves, que acabaron poniendo de manifiesto la responsabilidad de la citada empresa, más empeñada en reducir costes que en prestar un buen servicio.

Así que los ferrocarriles pueden funcionar perfectamente con la gestión pública, como sucede con otros servicios, caso de los grandes hospitales, que a pesar de sus deficiencias, son ampliamente preferidos por los usuarios frente a los privados. Porque hay algo que los ciudadanos valoran, tanto como la calidad: saber que están en un servicio público, de todos, en el que ellos mismos se sienten, al mismo tiempo que usuarios, propietarios.

Hagamos un último comentario, sin salirnos del tema, sobre el Puerto de Valencia. Si bien se puede entender, con matices, que los diferentes sectores sociales y económicos participen en su Consejo de Administración, se comprende menos que sean los empresarios los que controlen la nueva comisión que velará por el desarrollo del plan estratégico. Porque ese plan es el que se supone que definirá los futuros proyectos del puerto, y ésta no es una infraestructura cualquiera, pues ocupa tanto espacio como media ciudad, y sus efectos urbanísticos alcanzan a toda el Área Metropolitana de Valencia. Ya sé que en ese consejo se sientan también representantes de las administraciones públicas, aunque no parece, a la vista de los últimos acontecimientos, que se dediquen a defender los intereses generales. ¿No tenemos bastante con la privatización que supone la Copa del América?

Si hay algo que la reforma constitucional debiera abordar y clarificar es precisamente el contenido del Interés General, y lo escribo en mayúsculas: qué es, a qué servicios afecta, cuáles son sus garantías, qué recursos deben tener asegurados. Me parece que los ciudadanos, en materia de educación, sanidad, medio ambiente, prestaciones sociales... y transportes, prefieren como gestor un Estado moderno y eficaz, controlado directamente por los ciudadanos.

Jacques Capdevielle miembro del Consejo científico de ATTAC expresa el nudo del asunto: " Servicio público, servicio de interés general, servicio universal... expresiones diversas referidas a una pregunta central: en sociedades más y más individualistas, cambiantes, envejecidas y urbanizadas como las nuestras, ¿el recurso a los capitales privados puede sustituir eficazmente y en todos los ámbitos a una financiación pública garantizada por el conjunto de una sociedad solidaria?"

\* Enginyer de Camins. Professor d'Urbanisme. Universitat Politècnica de València

Fitxer baixat de **<http://www.terracritica.org>**