

FAX 323, 10.46. "El perro de Nápoles"

PER & ENRIC SALA, OFIN/81

EL PERRO DE NAPOLES

516

José Agustín Goytisolo

No todo son desgracias, guerras o hambre. A veces las agencias de noticias parecen querer alegrarnos la vida con novedades jocosas, inverosímiles por la hilaridad que despiertan en los lectores. Ahí va una de ellas, que aunque sorpresiva por su desarrollo y su final, permite alguna consideración no tan alegra en su conjunto, como luego podrá leerse.

El caso es que la pasada primavera se presentó, en la taquilla de la estación ferroviaria de Nápoles, un señor que llevaba un perro con su collar, bozal y correa reglamentarios. Entre este señor y el vendedor de los billetes se produjo una conversación aparentemente surrealista. "Debo enviar a "Sultán" a Caserta." "¿Se refiere usted al perro? ¿Y qué tenemos nosotros que ver con los perros?" Claro que tienen que ver, jovem. Basándonos en las obligaciones que ustedes tienen como servicio público, los ferrocarriles italianos tienen la obligación de llevar a mi perro desde Nápoles hasta donde yo quiera, y yo quiero que lo lleven a Caserta. Y dado que el perro está vivo, es por lo tanto una mercancía precedida por definición, y ustedes están obligados a hacerlo llegar a su destino antes de que se cumplan veinticuatro horas desde el momento en el que quede en consigna."

El expedidor de billetes, apabullado, se escusó ante el dueño del perro, y dijo que debía consultar con el jefe de estación. Pero el resultado de la consulta fue rotundo: el cliente tenía toda la razón, porque la normativa sobre las "Obligaciones del Servicio Público de los Ferrocarriles del Estado" así lo establecían. Pero quedaba otro problema por resolver, pues el jefe de estación y el taquillero consultaron los horarios de trenes, y de ahí surgió el segundo problema. "Señor" dijo el taquillero al due-

ño del perro "según el Reglamento usted tiene razón, pero ha surgido un imprevisto: según los horarios y dentro de las veinticuatro horas, no hay ningún tren de mercancías que llegue a Caserta antes del plazo que usted desea." La respuesta del señor del can fue rápida: "Estos son problemas ferroviarios, que les afectan a ustedes, no a mí. Yo tengo derecho, si pago el billete del animal, a entregárselo a ustedes, que deben tenerlo en consigna y hacerlo llegar a su destino antes de veinticuatro horas: no me importa cómo lo hagan."

Nueva consulta del taquillero al jefe de estación: leída la normativa vigente en Italia en casos como éste, se obliga a los Ferrocarriles del Estado a transportar las mercancías perecederas empleando medios sustitutivos. Se decide, pues, alquilar una furgoneta. Y así se hizo. El alquiler de la furgoneta costó a los Ferrocarriles del Estado 300.000 liras, y el billete del perro pagado en la taquilla por su dueño, sólo 30.000.

Lo más hermoso y hasta maravilloso de la historia es su continuación, que hace pensar que el perro de Nápoles es una especie de fábula veraniega o serpiente del lago Ness. La agencia de noticias asegura que, al día siguiente, el mismo señor, con el mismo perro, cadena, collar y bozal, se presentó en la misma ventanilla, expediendo al perro después de escoger un horario tal, que hiciese imposible, ^{antes de veinticuatro horas, su} transporte en tren: y el taquillero, furgoneta al canto. Esto duró más de cuatro meses, hasta que , hace poco, el cuerpo de Inspectores de los Ferrocarriles del Estado Italiano descubrieron lo que el lector ya debe haber adivinado: el perro pertenecía al propietario de la furgoneta. Y se non è vero, è ben trovato .

La historieta es demasiado bella para ser cierta me hace reflexionar. Son muchos los abusos, en Italia y también aquí, que pueden cometerse, sin saberlo, con los servicios públicos, estatales o autonómicos. No nos imaginamos que, cuando tomamos un tren para cualquier destino, nos comportamos, en cierto modo, siguiendo

el ejemplo del dueño del perro de Nápoles, y con pérdidas para la RENFE que luego ha de hacerse cargo el Estado.

Todos sabemos que los billetes de tren, de metro o de autobús, tienen un "precio político" que fija el Estado. Pero este aparente beneficio para el ciudadano lo paga él mismo directamente, mediante un aumento de los impuestos estatales, en el caso de RENFE o de Iberia, y de los municipales, en los casos del metro o de los autobuses. Volviendo al ejemplo italiano, el desequilibrio entre costes y recaudación de los Ferrocarriles del Estado es tremenda: costes y recaudación por venta de billetes están separados por más de dos mil billones de liras. Claro está que estas "tarifas políticas" de trenes, metro y autobuses, evitan un impulso inflacionista, tanto en Italia como en España, inflación que afectaría a toda la economía. Pero no es éste un argumento válido en el tiempo: a la larga, el déficit acumulado por falta de adecuar las tarifas a los costes del transporte, repercute también en la inflación, y de modo más duro.

Se entenderá mejor con un ejemplo: imaginemos a un ciudadano que, al usar mucho los transportes públicos, estatales o municipales, logra un gran ahorro de dinero a fin de año, que sumado al ahorro del año siguiente, le da para comprarse un automóvil y abandonar los medios de transporte, con cuyos bajos costes ha ahorrado. Esto en teoría, por supuesto, pues los ciudadanos desconocen que el "precio político" es muy bajo, y no ahorraron nada ni se compran un automóvil con la diferencia del coste real al coste bajísimo de dicho "precio político".

Y ésto no ocurre solamente con las tarifas del transporte público. En muchos países de la Comunidad Europea, sus ciudadanos que visitan Italia o España no se explican la visible y altísima apariencia del consumo italiano o español en comparación con el de sus países de origen, sean ingleses, alemanes o franceses, consumo que es inferior en sus países, pese a que tienen una tasa de inflación más baja y un producto nacional bruto más alto.

Vale la pena no olvidar la divertida historia del perro de Nápoles.