

Grecia: La infamia de una terrible catástrofe ferroviaria anunciada

YORGOS MITRALIAS :: 11/03/2023

Las manifestaciones tienden a extenderse y proclaman alto y claro que "la privatización mata", y sobre todo que "¡Nuestros muertos antes que sus beneficios!"

Lo que sigue podría ser un chiste de humor negro, pero no es más que una historia muy real y, sobre todo, emblemática de esta Grecia neoliberal y en ruinas de la primera mitad del siglo XXI: tan solo algunas horas antes de la terrible catástrofe ferroviaria del 28 de febrero, el presidente del sindicato de maquinistas, Kostas Genidounias, comentó con estas palabras la visita que el primer ministro griego, Kyriakos Mitsotakis, iba a realizar el 1 de marzo, es decir, el día siguiente de dicha catástrofe, al Centro de Control Remoto y Señalización de la Red Ferroviaria del Norte de Grecia, en Salónica:

Acabo de leer en una web que Mitsotakis estará mañana en el centro de control remoto y señalización de la red ferroviaria de Grecia del norte. ¿Alguien puede decirnos dónde se halla el centro de señalización y control remoto y dónde funciona en el norte de Grecia?

En Drama no existe ninguno, después de PLATY en Florina línea única, mientras que en dirección a Atenas todo está apagado, después de tx1 rojo, en funcionamiento Sindos, la línea a Strymonas una jungla. ¿Qué es eso que estamos a punto de vivir????

En suma, para inaugurar su campaña electoral, en Salónica Mitsotakis pretendía cantar loas a un enésimo logro de su gobierno. ¡Con la salvedad de que ese logro no existe, de que no es más que un fantasma! Y sobre todo, ¡de que es precisamente su inexistencia la que ha provocado la catástrofe ferroviaria más mortífera (57 víctimas mortales) de la historia del país!

Así hemos llegado al meollo de esta nueva tragedia griega; la inexistencia de lo que constituye la garantía de seguridad más elemental de todo el transporte ferroviario. Sin embargo, para comprender el porqué de esta ausencia sorprendente de un sistema de señalización hay que remontarse un tiempo atrás, a la privatización de los ferrocarriles griegos impuesta por la tristemente famosa *troika* de la Unión Europea y del Fondo Monetarios Internacional en el periodo en que ejercieron el tutelaje de Grecia. Una privatización que -como en general toda privatización de una empresa pública- no tiene más que un único objetivo: *privatizar las ganancias y socializar las pérdidas de la empresa*. Lo que supuso ofrecer al sector privado, casi gratuitamente, la explotación de la red ferroviaria que genera beneficios, y mantener en el sector público las infraestructuras, que solo generan pérdidas.

Si nos detuviéramos en este recordatorio, deberíamos concluir que el único responsable de la catástrofe ferroviaria es el Estado griego actual, que es propietario del OSE (Organismo de los Ferrocarriles Griegos) y gestiona en exclusiva las infraestructuras, es decir, el sistema de señalización de la red ferroviaria. Sin embargo, la realidad es muy distinta. En primer lugar, la adquisición de la explotación de los ferrocarriles griegos por parte del sector privado (en este caso, de Hellenic Train, empresa perteneciente a las Ferrovie dello Stato italianas) tan solo le costó 45 millones de euros, cuando su valor real superaba los ¡300 millones de euros!

Y como si este escándalo no fuera suficiente, el mismo Estado griego se comprometió en 2022 a subvencionar con 50 millones anuales a Hellenic Train con el fin de animarle a explotar también las líneas no rentables, entre ellas la línea de Atenas a Salónica, que es más que ... ¡rentable! Y para colmo de la ironía, todo esto mientras los sucesivos gobiernos griegos han pretendido privatizar los ferrocarriles... ¡para no tener que subvencionarlos más!

El resultado salta a la vista: tras esta verdadera liquidación de los ferrocarriles griegos, el OSE se descompone y se ve obligado a practicar recortes drásticos de su presupuesto, lo que se traduce en más despidos y menos contrataciones, menos formación, menos mantenimiento del material y de las infraestructuras y menos inversiones. Evidentemente, no es por casualidad que el sistema de señalización de la red ferroviaria, que funcionaba sin problemas hasta 2010, haya dejado de existir a partir de aquel mismo fatídico 2010, año en que apareció la tristemente célebre *troika* con sus memorandos y en que comenzó la puesta bajo tutela de Grecia.

Todo esto se combina con las derrotas y frustraciones del pueblo, y sobre todo con la putrefacción del sistema político, con la corrupción del personal político y la ruina del Estado, fruto de las políticas neoliberales aplicadas por todos los gobiernos de derechas (Nueva Democracia), de izquierdas (Syriza) y de centro-izquierda (PASOK) de los últimos 40 años, abocando el país directamente a catástrofes como la que acabamos de sufrir... y las demás que vendrán. Inevitablemente...

Además, acabamos de enterarnos de que la conducción a ciegas por falta de un sistema de señalización no es exclusiva de los maquinistas griegos de larga distancia. En efecto, los conductores del metro y del tren suburbano de la capital griega, aprovechando la conmoción causada por la catástrofe ferroviaria, denuncian ahora que el último tramo de la línea que conduce al aeropuerto Venizelos de Atenas carece cruelmente de señalización (!) y que, desafiando sus protestas, la empresa privada que los explota hace oídos sordos y no mueve ni un dedo. Evidentemente, es un milagro que aún no hayamos tenido catástrofes similares a la del 28 de febrero en la capital griega...

Hace diez días, el último vástago de la venerable dinastía política de los Karamanlis, el ministro de Transportes Kostas Karamanlis, que acaba de dimitir, fustigó en el Parlamento a un diputado de Syriza por atreverse a cuestionar la seguridad de los ferrocarriles griegos. Karamanlis calificó de "vergonzoso" e "hipócrita" el cuestionamiento del pobre diputado de Syriza, antes de recordar que el número de accidentes ferroviarios en Grecia es el más bajo de Europa. El ministro no mintió, pero olvidó decir que Grecia tiene la red ferroviaria menos

desarrollada y densa de Europa, que se reduce a casi una línea, la que une Atenas y Salónica.

De hecho, la maldición de los ferrocarriles griegos no data de ayer ni de anteayer. Es mucho más antigua y ha hecho que el paisaje ferroviario griego recuerde al *salvaje oeste* de las viejas películas estadounidenses, al menos hasta hace una veintena de años.

Locomotoras viejas, estaciones del siglo XIX y una electrificación que acaba de empezar y que aún no se ha completado ni siquiera en la línea Atenas-Salónica. ¿Por qué? Porque a la inacción y el conservadurismo de la burocracia estatal griega se unió pronto la obstrucción organizada del *lobby del asfalto*, que ha hecho que el transporte de mercancías, como también el de pasajeros, siempre haya estado prácticamente monopolizado en Grecia por los transportistas por carretera.

Así pues, nuestra conclusión sería totalmente pesimista si no fuera por el rayo de esperanza que representan las manifestaciones masivas de cierta juventud griega que comenzaron a raíz de la terrible catástrofe ferroviaria del 28 de febrero, y que continúan hasta hoy. Manifestaciones que tienden a extenderse y que proclaman alto y claro que "la privatización mata", y sobre todo que "¡Nuestros muertos antes que sus beneficios!" Tal vez ahora la gota de cólera popular desborde el vaso de la paciencia, que ya ha durado demasiado...

06/03/2023. Traducción: viento sur

<https://www.lahaine.org/mundo.php/grecia-la-infamia-de-una>