

Por un ferrocarril público aragonés

PUYALON DE CUCHAS :: 17/04/2013

Frente al proceso de partición y privatización del sector ferroviario público (Renfe, Adif y Feve) y en defensa de consolidación de la red ferroviaria en las comarcas. Hay más criterios que los meramente económicos en términos de rentabilidad.

Argumentan que este sector estratégico pase a manos privadas, las suyas o las de sus amigos y compañeros de clase, con vagas reflexiones que rozarían la bajeza intelectual si no fuese porque lo que pretenden es desorientar a la opinión pública para que saqueados aplaudamos tal expolio.

“Los ciudadanos que no utilizan el tren no tienen por qué pagar la mitad del billete del que si lo coge” es el argumento empleado. Entrando en este juego absurdo podríamos continuar diciendo que por qué una ciudadana que no tiene coche no tiene por qué pagar las carreteras, o por qué un trabajador que no tiene hijos tiene que contribuir a la construcción o mantenimiento de los colegios.

Por no decir que por qué la gente del pueblo tiene que pagar los coches oficiales, dietas y sueldos vitalicios de esta clase cuando los ciudadanos no gozamos de la protección de Gobierno español, más bien al contrario, padecemos su ataque y saqueo.

LO QUE SUBYACE DE FONDO

El Partido Popular ha visto en la situación actual de crisis económica y social la posibilidad de aplicar su Programa de máximos y está decidido a desarrollarlo en su totalidad.

Este Programa plenamente neoliberal que nunca antes se habían atrevido a mostrar, busca reducir al mínimo la intervención del Estado en los asuntos del común: tanto servicios públicos como servicios sociales. El objetivo es privatizar todo aquello que pueda generar beneficios y suprimir o subcontratar a explotación privada las áreas menos rentables. Como resultado las funciones públicas del Estado quedarían en manos privadas, gestionadas por empresas y regidas por el beneficio económico, no ya por su utilidad social. El Estado se vería reducido al papel de guardia jurado de una sociedad privatizada, donde lo público y el bien común serían ideas flotando en el vacío.

EL CASO CONCRETO DEL FERROCARRIL

Dejan en manos privadas las líneas y estaciones rentables en términos económicos, cerrando las que para ellos -los neoliberales- catalogan de no rentables.

Fundamentalmente aquellas líneas que intercomunican comarcas o unen estas con la metrópoli, que en términos estrictamente económicos tienen un bajo volumen de negocio, o incluso son deficitarias pero que sin embargo cumplen una función social insustituible en cuanto a la vertebración del territorio y sus relaciones económicas y humanas en las

comarcas.

PROBLEMAS Y CONSECUENCIAS DE LA PRIVATIZACIÓN

Entregar a manos privadas un sector estratégico como este acarreará con toda certeza el cierre todas las líneas de corta distancia en Aragón. Es decir, únicamente dejarán en funcionamiento las líneas elitistas y desvertebradoras de alta velocidad (AVE) que comunican el eje Madrid-Barcelona, que acerca lo lejano y aleja lo cercano, y veremos qué pasa con los cercanías de Zaragoza y las llamadas medias distancias de las principales ciudades aragonesas. Además aumentará el riesgo sobre instalaciones y viajeros. Las compañías privadas que dejan de lado los criterios de seguridad pudiéndose producir graves problemas.

La privatización de Adif podrá compararse con el RayWall de Reino Unido, que tras esta pasara a manos privadas en los 90 el escaso mantenimiento e inversión provoca continuas averías y choque de trenes, además de un aumento de la precariedad y normalización de la temporalidad para los trabajadores y trabajadoras ferroviarias.

La justificación de la privatización es un muy razonable saneamiento del gasto público, pero no es si no el desmantelamiento de un servicio público: contribuirá a borrar del mapa a no pocos pueblos del Aragón rural y ofrecerá un servicio peor, más caro e inseguro.

NUESTRO MODELO DE FERROCARRIL

- Apuesta por los caminos de hierro como sector estratégico para el transporte de mercancías y personas. Asumiendo la función social y económica que tiene que cumplir, y contribuyendo también a reducir el impacto del transporte en el medio ambiente.
- Vías y trenes públicos. Defensa de un ferrocarril público aragonés.
- Red de Cercanías para el entorno metropolitano de Zaragoza y Red de Corta Distancia que vertebral las comarcas e interconecte las líneas.
- Gestión eficiente de todas las líneas, al servicio de los intereses de las economías locales.
- Otro modelo de gestión de las rutas AVE que contribuyan al buen desarrollo del proyecto vertebrador y no elitista.
- Apostar por el ferrocarril es apostar por el futuro: en un marco global de escasez energética y agotamiento de petróleo es vital comenzar ya a extender la red de ferrocarril. Aragón es un país con un marcado superávit eléctrico, una buena red de ferrocarril ayudará en el futuro a reducir el terrible impacto económico del encarecimiento del petróleo en el transporte de viajeros y mercancías.

https://www.lahaine.org/mm_ss_est_esp.php/por-un-ferrocarril-publico-aragones