

El trágico negocio de hacer rentable el tren

CNT - SECCIÓN SINDICAL EN RENFE OPERADORA :: 09/09/2013

Privatizar un servicio del índole que sea convirtiéndolo en negocio para rentabilizarlo, y obtener de él beneficios monetarios, ocasiona siempre fatales consecuencias.

Pero ni nuestras reiteradas denuncias desde hace años, ni las protestas ciudadanas, ni numerosos estudios que lo prueban, ni la esclarecedora, por desastrosa, experiencia privatizadora en Inglaterra, ni tan siquiera las 79 víctimas del evitable accidente de Compostela, rectifican el ansia privatizador del Gobierno.

Las alocadas actuaciones que ahora anuncian en materia de seguridad ferroviaria suenan a refranero castizo, “A buenas horas...” y a golpe de pecho, y confirman su plena responsabilidad en la catástrofe por no haber aplicado a tiempo aquellas que lo hubieran evitado (6.000 míseros euros cuesta un juego de balizas ASFA y, algo más, poner en servicio el ETCS en los Alvia. Ambas medidas imposibilitan la sobrevelocidad de un tren en un trayecto protegido, y una sólo, lo hubiera evitado).

Pero la verdad es, que mientras el Ministerio, y los Presidentes y altos cargos de ADIF y RENFE que gestionan el ferrocarril sigan viendo en el tren un negocio sobre el que aplicar recortes y del que obtener beneficios económicos (incluidas las ventas millonarias a otros países), en vez de gestionarlo como el medio natural más eficiente para el transporte de personas y mercancías, cohesionando el territorio, siempre que se haga al coste que la eficaz prestación del servicio exige, el ferrocarril, como el resto de servicios, seguirá deteriorándose paulatinamente.

Ellos son los verdaderos responsables de la magnitud de la catástrofe y si tuvieran sólo un poco de vergüenza habrían dimitido nada más producirse. Ellos son los responsables y la privatización, con los recortes, el escenario que propició la tragedia más allá del descuido o no, de un trabajador convertido vilmente en “chivo expiatorio”, en tanto los morbosos medios de comunicación provocaban su linchamiento social.

Un escenario ferroviario donde los recortes presupuestarios deterioran cada día más las condiciones de fiabilidad y seguridad propias del tren, atrapado en una faraónica red de alta velocidad que consume todo tipo de recursos, segrega social y espacialmente el territorio, reporta votos políticos y da suculentas ganancias en concesiones de obras y material. Así el tren hecho dinero, sacrifica la posibilidad de desarrollar un verdadero servicio público ferroviario útil y económico, capaz de corregir desequilibrios sociales y espaciales, y adecuarse a las dimensiones del territorio y a la distribución espacial de la población, mediante una red de altas prestaciones en régimen de “velocidad alta”, con un umbral de 250 km/h., límite de velocidad que exige para superarlo en óptimas condiciones, un aumento exponencial de todo tipo de costes en infraestructura, materiales, explotación y mantenimiento.

Sobre la explotación ferroviaria por RENFE y ADIF, la CNT ya denunció a finales del siglo pasado la eliminación del ayudante de maquinista por las condiciones en que se hizo: “Si se

elimina el ayudante, [decíamos] sin aplicar los medios tecnológicos necesarios para evitar que la seguridad del tren dependa exclusivamente del maquinista, se daña su dignidad profesional al reducir la seguridad [...] y bastaría un solo accidente grave derivado de la eliminación del ayudante para convertir el supuesto ahorro de la medida en “el chocolate del loro”. De nada sirvió.

Años más tarde (2007), con una dura lucha en el AVE incluida, denunciábamos que la implantación de la Ley del Sector Ferroviario, la reducción de presupuestos, y sobretodo mantener la antigüedad como único criterio de selección, unido a la drástica reducción de los períodos de formación a los maquinistas de Alta Velocidad, además de dañar la calidad e imagen del servicio ferroviario, deterioraba la seguridad y acabaría por cargarse la supuesta “gallina de los huevos de oro” en que se quiso convertir al AVE. Tampoco sirvió de nada.

Hoy las fatales consecuencias son evidentes. Pero hay mas casos derivados de los recortes, cobardemente silenciados: Se sigue realizando la exploración de vía (comprobación de que está libre de obstáculos) con el primer tren comercial cargado de viajeros. En vez de mantener como sistema de control en alta velocidad el LZB (AVE Madrid-Sevilla) cuya fiabilidad tras 20 años en funcionamiento raya el 100%, se elige por ser más barato y para dar negocio a otras empresas, el ERTMS, sistema no contrastado y menos fiable, que además se utiliza en una versión degradada (ETCS nivel 1) que en lugar de dar información permanente al maquinista de las condiciones de circulación, lo hace sólo puntualmente (al paso por una baliza).

En este escenario de recortes que afectan al mantenimiento y a la seguridad, se han producido otras situaciones de riesgo en las que afortunadamente no hemos tenido que lamentar víctimas. En abril de este año la puerta de un vehículo 130 salió volando literalmente cuando circulaba cargado de viajeros a mas de 200 km/h. Poco antes el disco de freno de otro tren de alta velocidad (modelo 102) se descolgó del eje cuando circulaba con viajeros a 270 km/h. Algunos taludes y trincheras de las vías de alta velocidad están en un proceso de degradación y desmoronamiento sin que se les ocurran más medidas que colocar señales de advertencia de peligro.... Ejemplos, y hay mas, probatorios de lo que estamos denunciando, y , por más que criminalicen a los maquinistas cuando ocurre una desgracia, ejemplos evidentes de que es su profesionalidad y la del resto de ferroviarios de a pie, la que, como siempre, está evitando males mayores.

Demostrada la incapacidad profesional y la perversión de los aludidos gestores del ferrocarril, responsables directos de tan lamentable como evitable tragedia ferroviaria, no menos deplorable resulta la actitud de los sindicatos presentes en el Comité General Intercentros. A excepción de la CGT en algunos casos (aunque a la hora de la verdad, presa del clientelismo electoral y los votos no puede romper con los sindicatos institucionales y denunciar su amarillismo) los demás sindicatos mantienen una vergonzosa connivencia y colaboración con Renfe, Adif y el Ministerio. Muy preocupados por salvar sus privilegios, sobre todo en cuanto a liberados y horas sindicales regaladas, alguna vez orquestan jornadas de protesta, para lavar su imagen, siempre aireadas a bombo y platillo por los medios de comunicación. En el paroxismo del amarillismo sindical el Semaf llegó a celebrar en su día como una gesta la venta del ayudante de maquinista por un “puñado de pesetas”

de entonces; CCOO y UGT difundieron en profusos comunicados las “bondades” de la Ley del Sector Ferroviario, y todos, desde los comités de seguridad guardan un silencio cómplice con las anomalías aquí denunciadas.

Por eso, en defensa del tren como un verdadero servicio público, animamos a los ferroviari@s, a rebelarse contra la sumisión sindical, y a retomar la senda de la autoorganización y la lucha a través de la unidad de acción en Asambleas decisorias, para recuperar el sindicalismo revolucionario de clase con la CNT. Si no, exigir a vuestras organizaciones que rompan con la colaboración y el pacto interclasista, y rechacen las prebendas y privilegios de subvenciones empresariales y estatales, liberados, horas sindicales de ocio... que mantienen “cautivo y desarmado”, y sumiso como nunca, al Movimiento Obrero.

Sindicato de Transportes y Comunicaciones de Madrid, CNT-AIT

<https://galiza.lahaine.org/el-tragico-negocio-de-hacer-rentable-el>