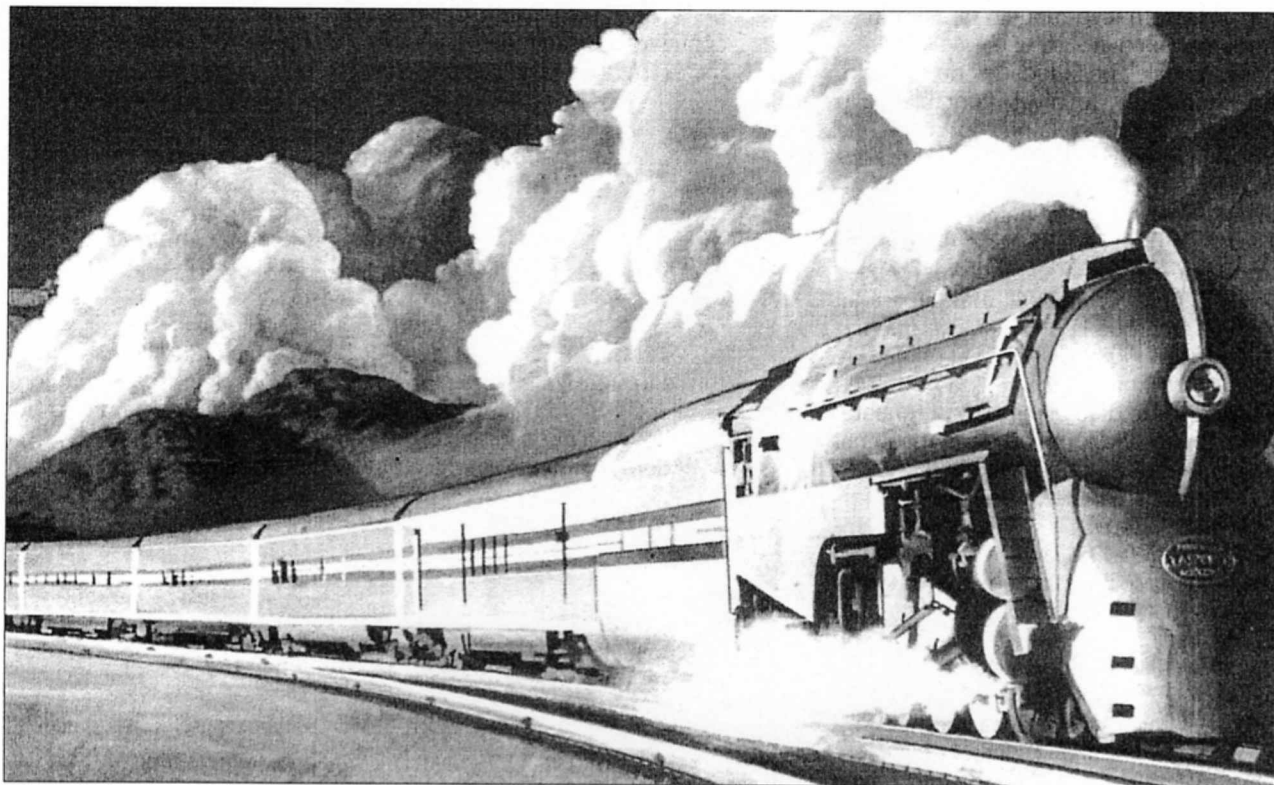


En nombre de la «modernización del país»

Estamos perdiendo el tren



CARLOS ALBA.

Tanto hablar los políticos de que no hay que perder «el tren de la modernidad» cuando resulta que lo que vamos a perder es el tren a secas. Además en nombre de la «modernización» del país, del kilométrico despilfarro de autovías, autopistas y todo el negocio privado de la gasolina y los automóviles, jóvenes pero sobradamente preparados para contaminar y ségar vidas. Con la colaboración clave, por supuesto, del Estado, sus gobiernos y su Renfe.

Si la movilización ciudadana o la propia desidia interna de esta empresa pública no lo impiden, Renfe llevará a cabo próximamente un hecho sin precedentes en su proceso de autoliquidación: sus operarios van a arrancar 1.477 km de vía. Este levantamiento de vías, que cumple un decreto ministerial de octubre del 95, afecta a tramos cerrados al tráfico de viajeros desde 1984, pertenecientes a líneas tan importantes y otra transitadas como la Ruta de la Plata, el Santander-Mediterráneo o dos de las entradas a Portugal, así como a numerosos ramales locales diseminados a lo largo de la geografía española.

Para luchar contra ésta y otras agresiones al tren, grupos ciudadanos de diversos lugares han formado Plataformas en Defensa del Ferrocarril, algunas de las cuales llevan dos años organizando actos (en universidades, ateneos y los pueblos afectados) e intentando que se reconsidere el valor del tren como medio de transporte, tanto de viajeros como de mercancías. Avila, Salamanca, Hervás, Madrid.

La única manera legal de evitar el levantamiento de vías es conseguir que los tramos se declaren bienes de interés turístico, en

cuyo caso al menos las vías se mantendrían para un hipotético uso futuro, y para que en el presente las transitara un tren turístico como el que las plataformas piensan alquilar tras el verano. Abogados afines también están estudiando la posibilidad de declarar anticonstitucional el levantamiento, ya que atenta contra un patrimonio secular del Estado. Esto se ha logrado en Gran Bretaña (donde no hay constitución pero sí leyes fundamentales), donde el proceso de privatización del ferrocarril está muy avanzado.

El levantamiento de vías y el traslado de toda la paquetería que transportaba el ferrocarril a la carretera (las cartas transportadas por tren han pasado a la historia desde este año) son los dos últimos hitos de un proceso de desmantelamiento que los propios gestores de Renfe llevan años realizando, y que tiende hacia su desaparición o su privatización.

El motivo esgrimido se conoce de sobra: el déficit y la poca competitividad. Pero sobre ello influyen factores ajenos a la propia dinámica de la actividad de la empresa, como es la mala gestión que soporta. De hecho, el nuevo modelo de gestión que se impuso en 1989 parece finalmente encaminado hacia la

creación de más déficit y la privatización.

Desde entonces, han disminuido el número de líneas, el volumen de mercancías transportadas ha bajado casi a la mitad y se han perdido unos 8.000 puestos de trabajo. Este nuevo modelo de gestión se fundamentó en la sustitución de las direcciones zonales por unidades de negocio, independientes a nivel contable. Ello quiere decir que, en la práctica, cada una funciona como si fuera una empresa independiente, lo que de hecho ha propiciado la competencia entre ellas. Si por ejemplo la unidad de negocio de largo recorrido necesita una locomotora, no puede utilizarla directamente, aunque esté al lado del tren que la necesita sino que tiene que elevar una petición a la unidad de negocio de tracción, que al cabo de una o más horas le dará el permiso pertinente, y le cobrará por la cesión de la máquina. Este aumento de la burocracia ha provocado retrasos considerables, según informan trabajadores de Renfe. Otro ejemplo: si la unidad de largo recorrido le cobra demasiado a la unidad de cargas por cederle un vagón para paquetes ésta puede decidir enviarlos por carretera, como de hecho ha sucedido ya de manera definitiva.

La empresa pública encargada de gestionar el ferrocarril en España está haciendo que tanto viajeros como mercancías vayan a la carretera. La misma Renfe se cubre las espaldas invirtiendo en líneas de autobuses como Enatcar o Alsa, la que recorre hoy la Ruta de la Plata, en negocios inmobiliarios y en actividades de ocio.

La situación interna a nivel laboral está, según Tinuka Prieto, miembro de la Plataforma de Madrid, ferroviaria y afiliada a la Confederación General del Trabajo (CGT), «dominada por el miedo». La CGT es el único sindicato que apoya activamente las Plataformas en Defensa del Ferrocarril. La presencia de UGT y CCOO ha sido sólo «a nivel personal, pero sin apoyarnos como sindicatos», algo que a Tinuka Prieto no le extraña «lo contrario sería una incongruencia por su parte, porque han firmado el Plan Estratégico y el Contrato-Programa, que son los que nos han llevado a esta situación. Lo único que han hecho por los trabajadores es amortiguar los golpes, que los despidos sean en unas condiciones menos desfavorables, pero no han ido en contra de la política global de Renfe».

Los planes actuales de Renfe están diseñados para seguir las directrices de la Comunidad Europea, orientadas a la creación de grandes redes transeuropeas unidas por trenes de alta velocidad. Un faraónico proyecto que, como indica Tinuka Prieto, obvia las necesidades reales

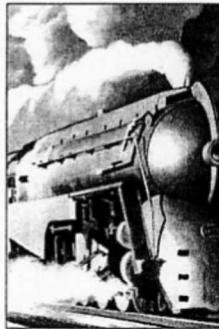
de cada país, y gracias al cual el déficit subirá aún más. En España se potenciarán las entradas a Francia, con TAV hacia el País Vasco y Barcelona, y el corredor del Mediterráneo para aprovechar el turismo.

Las regiones más pobres se verán privadas del tren. Con esta política se desarticula el territorio y se acaba con un medio de transporte que fue paladín del desarrollo industrial y comercial, que configuró a lo largo de los años una completa red de pueblos y ciudades unidos por ferrocarril, y que proporcionó empleo estable a más de 70.000 trabajadores (75.000 en 1983 y 42.000 en 1993).

Siguiendo con el análisis del déficit de Renfe, José Ramón Palacios miembro de la Plataforma en Defensa del Ferrocarril de Madrid y ferroviario de profesión, añade que «aún admitiendo el disparate que supone transformar un servicio público en un negocio, ese argumento es una falacia, un truco económico-político».

¿Por qué? Entre otras cosas, porque Renfe es la única empresa obligada a presentar un balance de resultados en el que se reflejan todos los gastos, directos e indirectos, de su actividad, incluyendo costes como los de mantenimiento y explotación de la infraestructura e incluso costes inducidos de formación, siniestros o deterioro ambiental. Si esta forma de balance se aplicara a las empresas del automóvil, su rentabilidad bajaría enteros.

«Además el dinero público que el ferrocarril consume es mucho



Las regiones más pobres se verán privadas del tren. Con esta política se desarticula el territorio y se acaba con un medio de transporte que fue paladín del desarrollo industrial y comercial, que configuró a lo largo de los años una completa red de pueblos y ciudades unidos por ferrocarril, y que proporcionó empleo estable a más de 70.000

menor que el dedicado a sanear negocios privados (fábricas de coches, periódicos o bancos) y públicos (televisión, ejército, Casa Real) cuyo valor de uso es, al menos, tan discutible como el del ferrocarril», continúa Palacios para preguntarse: «¿Por qué no se plantea el desmantelamiento de estos negocios? ¿Por qué no abandonar los miles de km de carreteras por las que apenas transitan vehículos?» Porque de las veinte primeras multinacionales en el ranking mundial, cinco son compañías petrolíferas y siete automovilísticas.

A esa política de transporte que no atiende a la racionalidad, sino a intereses contrarios al pueblo, se debe el abandono del tren, y consiguientemente que sea más lento y más caro, según Palacios. «Por eso defender el ferrocarril lleva implícito un ataque a su enemigo, el transporte por carretera, creado y programado para producir fabulosas fortunas privadas, con el siniestro automóvil como máximo estandarte», continúa para afirmar concluyentemente: «La escasa competitividad del ferrocarril respecto a otros transportes es, sencillamente, una mentira como una catedral. Afirmar que en igualdad de condiciones el tren es más eficaz, veloz, capaz, cómodo, seguro, romántico, humano, moderno, limpio y sobre todo mucho más barato que cualquier otro medio de transporte, salvo el de caminar, es ya una perogrullada».

Pero, a pesar de verdades de perogrullo, a pesar de razones, el asunto del tren se nos presenta verdaderamente negro, ya que, con lo avanzado que está el proceso, la movilización tendría que ser muy grande para evitar su desmantelamiento. Nos van a quitar el transporte más útil, moderno y económico que el hombre haya inventado jamás. A ver si algún día a estos lumberas se les acaba la mecha y el petróleo. ■