

CIERRE DE LÍNEAS, CIERRE DE ESTACIONES

La política de recortes presupuestarios ha puesto esta vez su punto de mira en las líneas ferroviarias de débil tráfico. El Ministro de Fomento, José Blanco, ha anunciado: «Voy a presentar un plan en el que tengo que **cerrar muchas líneas convencionales** porque ¿es posible que España pueda mantener abierta una línea entre Burgos y Madrid con una media de cuatro pasajeros al día?»

El anunciado cierre no afectará a las líneas de Cercanías, por ser consideradas de interés público, pero se cebará con las de media distancia. Es decir, con ésas que sirven para que puedan comunicarse con el mundo exterior aquellas ciudades que no reunieron méritos suficientes para ser santificadas por la gracia divina del AVE.

Durante años, hemos visto cómo se anteponian las políticas de recorte de personal a las de producción. Hemos visto cómo la planificación de las marchas de los trenes se ha ido 'adaptando' a los **recortes de personal en las Estaciones**. Hemos visto que las horas de salida no se ajustaban a las necesidades de los viajeros, y que el tiempo de marcha de los trenes no se reducía por falta de una inversión pública siempre desviada a las faraónicas obras de Alta Velocidad.

Hemos visto que **los presupuestos para las líneas de débil tráfico se han limitado a lo estrictamente imprescindible para mantenerlas nominalmente vivas**, pero rara vez para suplir sus cada vez mayores carencias. Se han puesto parches en las instalaciones ferroviarias y en la vía, pero no se han acometido obras para resolver problemas estructurales. A modo de ejemplo, **las limitaciones de velocidad en estas líneas han sido y son una triste rutina**. Desde ahora, dejarán de serlo. Lástima que sea por llevar hasta sus últimas consecuencias esa estrategia de abandono progresivo que con tanto entusiasmo llevan años practicando quienes, por otro lado, se vanaglorian de su política social.

¿Cuántas veces se nos ha repetido que el ferrocarril es un servicio público y que, por lo tanto, no debe evaluarse en términos de competencia con otros sectores de transporte? ¿No es precisamente a ese carácter de servicio público a lo que se apela para justificar el trágala de unos "servicios esenciales" que convierten en papel mojado nuestro derecho a la huelga?

Por otra parte, **¿no es un poco cínico exigir rentabilidad a un servicio, cuando se le ha dejado morir deliberadamente, haciéndolo más lento, más caro y con horarios que no se adaptan a las necesidades del usuario?**

¿No era el ferrocarril ese medio de transporte medioambientalmente "sostenible" y socialmente indispensable para la integración territorial y el desarrollo económico de las zonas menos favorecidas?

Los mismos responsables políticos que han sostenido una teoría, ahora justifican la contraria. Y por si todavía no se hubieran cometido suficientes arbitrariedades a la hora de adjudicar recursos, esta nueva etapa en el desmantelamiento del ferrocarril ensanchará la brecha que separa a los ciudadanos de primera y a los de segunda.

Históricamente, se ha gestionado el ferrocarril con intereses políticos, y ahora estos mismos intereses pretenden liquidar un servicio que desde un principio ha sido administrado sin el menor atisbo de eficiencia empresarial.

Despropósito tras despropósito, hasta el colapso definitivo.

MEJOR GESTIÓN Y MÁS COMPETENTE, NO CIERRE DE LÍNEAS NI ESTACIONES.

Avda. Ciudad de Barcelona, 10 - Sótano 1 - 28007 - MADRID

Tel.: 914676770-165386 Fax Exterior: 917745392 Fax Interior: 165392 <http://www.scf.es> E-mail: scf@scf.es