

Privatizado, destruido

Von Rainer Balcerowiak

La codicia capitalista destruyó el transporte urbano de Berlín

Durante muchas décadas se consideraba un ejemplo para el mundo al sistema de transporte urbano eléctrico en carriles de Berlín, el S-Bahn. A partir del 1990, después de la caída del muro, se pudo recuperar y ampliar la red completa de esos trenes urbanos, formada por un círculo alrededor de la ciudad, dos ejes centrales del norte al sur y del oeste al este y varias líneas hacia los alrededores de la capital alemana. En una red de 331,5 kilómetros van 15 líneas que pasan por 166 estaciones. El año pasado, los trenes del S-Bahn de Berlín pasaron 32,5 millones de kilómetros y transportaron un total de 388 millones de pasajeros. Aunque Berlín también posee una red de metro, un tranvía y líneas de guaguas, el S-Bahn es el núcleo indispensable del transporte público de la ciudad, especialmente para la gente que por la mañana debe llegar a sus puestos de trabajar y para aquellos que al fin de semana quieren disfrutar la naturaleza en las regiones cercanas de la capital.

Esa importancia se nota especialmente cuando hay fallas en el servicio del S-Bahn, y esas ya son muy frecuentes. El año 2009 fue un año que se conmemorará en la historia de los ferrocarriles alemanes. El caos ya empezó en la tercera semana del año, cuando se canceló 3000 viajes y se registró 15000 retrasos fuertes porque el S-Bahn no estaba preparada a las bajas temperaturas del invierno. Cuando llegó el invierno, los carriles fueron congelados y los trenes no pudieron manejar. En mayo, la falta de inspecciones regulares de los coches provocó un accidente. En consecuencia, la administración pública de vigilancia del transporte público ordenó en julio la suspensión de tres de cada cuatro trenes del S-Bahn por la falta de mantenimiento de ruedas y ejes en los coches. Todavía no se había recuperado esa situación, cuando se descubrió que tampoco se había inspeccionado a los frenos de los trenes que ya constituían un verdadero riesgo para la seguridad de los pasajeros. Otra vez se debía establecer un horario de emergencia, lo cual significaba para los pasajeros líneas cerradas, trenes llenos de gente y retrasos permanentes. Y todavía sigue esa serie de fallas. Se descubrió problemas en las puertas., calefacciones y agujas rotas.

Es muy fácil encontrar la verdadera razón para esos problemas. La empresa S-Bahn de Berlín es un filial de los ferrocarriles alemanes, Deutsche Bahn AG. Aunque esa empresa es, todavía, estatal, a partir de una resolución del Gobierno Federal, aprobada en 1994, los ferrocarriles alemanes deben trabajar como una empresa capitalista "normal". La cúpula de la empresa, con el apoyo del mayor sindicato del sector, Transnet, pretende privatizarla parcialmente y poner acciones de los ferrocarriles en la bolsa. Para que la empresa cree ganancias y sea "atractivo" para inversores capitalistas, se ahorra en todo que era posible. En el caso del S-Bahn de Berlín, eso significaba el cierre de talleres, la pérdida de mil puestos de trabajo y la eliminación de los trenes de reserva. Así, año tras año, su lograba aumentar la ganancia. Para el año 2010 se pretendía reenviar la mitad de los 250 millones

de euros, que el S-Bahn cobra al presupuesto estatal de Berlín, como ganancia al consorcio de ferrocarriles. No sólo el comité de empresa advertía de lo peligroso de esa política, pero los defensores de la privatización insistían en su rumbo.

Hoy, gracias a la codicia de los gerentes capitalistas, ese sistema famoso de transporte urbano se convirtió en ruina. Los despidos de personal y el cierre de talleres provocaron que ya no se podía realizar las inspecciones regulares necesarias. Y hasta hoy, la gerencia del S-Bahn no está dispuesto a cambiar de rumbo. Así, la caída del S-Bahn de Berlín es un ejemplo como el capitalismo destruye los resultados de su productividad.

Rainer Balcerowiak es redactor del diario junge Welt

<https://www.jungewelt.de/blogs/havanna2010/301476>