

ARGENTINA - Trenes rigurosamente peligrosos

Marcela Valente, IPS

Viernes 24 de febrero de 2012, puesto en línea por [Claudia Casal](#)

23 de febrero de 2012 - Buenos Aires - [IPS](#) - Los siniestros ferroviarios cada vez más frecuentes y trágicos en Argentina, como el registrado esta semana, muestran que ese sistema de transporte, administrado por concesionarios privados y que recibe millonarios subsidios, ignora constantemente controles y multas, aseguran observadores.

"En cualquier momento puede haber otra catástrofe", advirtió, ante la consulta de IPS, el exdiputado socialista Héctor Polino, fundador de la organización Consumidores Libres, que denunció a empresas concesionarias de ferrocarriles en diversas ocasiones.

Las señales de alerta máxima sobre la situación de los ferrocarriles se dispararon el miércoles 22 con el accidente en la Terminal Plaza de Miserere, del barrio céntrico de Once en Buenos Aires, donde un tren urbano de la línea Sarmiento repleto de pasajeros chocó con la valla de contención final.

El convoy ingresó a una velocidad de más de 20 kilómetros por hora a la estación y, por causas que la justicia aún investiga, no frenó, matando en el impacto a por lo menos 50 personas, mientras que resultaron heridas más de 700, tres de ellas aún en estado crítico de salud.

Según el testimonio de pasajeros, el tren daba evidentes muestras de desperfectos técnicos al momento de frenar en las estaciones desde su partida de la cercana localidad de Moreno.

Este siniestro ferroviario es el segundo en la capital argentina en menos de seis meses. El primero ocurrió en septiembre en la misma línea Sarmiento, cuando un autobús que cruzó las vías férreas con las barreras bajas, por estar trancadas, fue embestido por un tren que, tras descarrillar, chocó con otro que circulaba en sentido contrario. En esa ocasión murieron 11 personas y 212 fueron heridas.

Polino afirmó que en el sistema ferroviario argentino actual es resultado de la ola de privatizaciones del gobierno de Carlos Menem (1989-1999), que sacó la administración de este sistema al Estado. A partir de entonces se suceden fallas de control, falta de mantenimiento y connivencia entre empresarios y funcionarios que deberían controlarlos, denunció.

"La prueba de ello es Ricardo Jaime", dijo, en alusión a quien estuvo al frente de la Secretaría de Transporte durante el gobierno del ahora fallecido Néstor Kirchner (2003-2007) y que siguió en el cargo tras tomar la posta su viuda, Cristina Fernández.

Jaime renunció en 2009 aduciendo motivos personales, pero para entonces ya tenía un cúmulo de denuncias de corrupción en su contra, que siguen avanzando en los tribunales. Hasta ahora ha sido procesado por recibir dádivas del empresario Claudio Cirigliano, precisamente el responsable de Trenes de Buenos Aires (TBA) la empresa que administra la línea Sarmiento y otras.

Según lo recogido en la causa judicial, Cirigliano pagó taxis aéreos para viajes de placer a Brasil de Jaime, quien en ese entonces era el encargado de otorgar a las concesionarias los subsidios estatales requeridos para mantener las tarifas en niveles accesibles al público usuario.

Polino recordó que, cuando era diputado, Consumidores Libres consiguió que la justicia dictara una medida cautelar para frenar un aumento de tarifas. Cirigliano buscó reunirse con él, pero fuera de su despacho de legislador.

"Yo me negaba siempre, y entonces fue a mi despacho para pedirme que desistiera del proceso judicial", relató. "También vino a pedirme lo mismo en nombre de él un sindicalista del transporte", afirmó.

El sistema de concesión de los servicios ferroviarios, que da a las empresas la administración, dejando en propiedad del Estado el patrimonio de la red, las estaciones y los trenes, surgió a comienzos de la década de 1990, cuando se firmaron contratos de explotación con plazos de 10 años.

El Estado recibió un millonario préstamo del Banco Mundial para reducir fuertemente la plantilla de personal de Ferrocarriles Argentinos, la empresa estatal propietaria de todo el sistema del país hasta entonces, y luego los concesionarios privados redujeron la red a un cuarto de su capacidad.

Kirchner anuló uno de los contratos de estas empresas por incumplimiento, pero el servicio se entregó a otro grupo privado. En los últimos años hubo algunas mejoras en el servicio, pero el sistema de fondo no varió, según Polino.

Cristina Suárez, del Frente de Usuarios del Sarmiento, recordó a IPS que esa agrupación de pasajeros hizo entre 2006 y 2010 "todo tipo de denuncias" para llamar la atención sobre las graves fallas del servicio.

"Hacinamiento, falta de seguridad, de iluminación, de higiene, barreras rotas", son algunos de los problemas más graves que enumeró en relación a esa línea que conecta una muy poblada zona urbana del oeste bonaerense con el centro capitalino.

Las campañas desplegadas generaron conciencia entre los usuarios, pero hubo pocas mejoras, dijo. "Se arreglaron algunas vías, se incorporaron unidades nuevas, pero evidentemente las fallas se siguen produciendo", alertó. Las prometidas obras de soterramiento de las vías se anunciaron, pero no comenzaron, y la incorporación de nuevos vagones es lenta.

No obstante, las empresas siguen beneficiadas con subsidios. Las concesionarias de trenes recibieron 3.000 millones de pesos (698 millones de dólares) de la Secretaría de Transportes solo en 2011.

El activista Polino de Consumidores Libres aseguró que tuvo acceso a un informe de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, dependiente de la Secretaría, en el que los inspectores señalan serios incumplimientos de TBA y recomiendan aplicar sanciones.

Ese informe es de marzo de 2010 y las multas no se aplicaron, afirmó Polino. El reporte señala el "sostenido decaimiento de los bienes dados en concesión" a TBA por "mantenimiento insuficiente y apartado de normas técnicas". La denuncia de los inspectores coincide con informes de la Auditoría General de la Nación, que desde hace casi una década señala periódicamente las graves fallas de mantenimiento y seguridad de las empresas concesionarias, y de TBA en particular.

El ingeniero Norberto Rosendo, técnico ferroviario y presidente de la Comisión Nacional Salvemos al Tren que se propone "presentarles batalla a las concesionarias", coincidió con Polino y profundizó sus denuncias.

"Yo sé que los inspectores de la Comisión de Regulación se han cansado de hacer denuncias, pero lo que ocurre es que la legislación protege a las empresas", dijo a IPS, refiriéndose a normas dictadas al calor del colapso económico de fines de 2001.

Para Rosendo, "los problemas se asocian a un sistema para el cual el Estado destina un dinero discrecional y ese es el caldo de cultivo para la corrupción". Ese dinero puede desviarse de su objetivo, advirtió.

Empero, Rosendo admitió que en la gestión actual de la Secretaría de Transporte, encabezada por Juan Pablo Schiavi, "las cosas mejoraron mucho".

"Ahora hay un plan ferroviario y hay más inversiones, pero igual no alcanza", relativizó. Es que "existe una

estructura de corrupción e intereses muy fuertes detrás que involucran a funcionarios, a las empresas y también a dirigentes sindicales", afirmó.

<http://www.ipsnoticias.net/nota.asp?idnews=100211>