

El accidente de Once constituye el "Cromañón Ferroviario" largamente anunciado

CAUSA FERROVIARIA MARIANO FERREYRA :: 25/02/2012

Se tienen que ir TBA [la multinacional Trenes de Buenos Aires, beneficiaria de la privatización] y todos los concesionarios de los ferrocarriles. Juicio y Castigo

Las más de 600 víctimas del choque de Once, con casi 50 muertos hasta ahora, no han sufrido un accidente. Han padecido la consecuencia de la falta de mantenimiento e inversión que caracterizó la gestión de las concesionarias desde la privatización menemista al presente. Son víctimas también de la continuidad del negocio bajo el kirchnerismo, que benefició a Cirigliano, Roggio, Romero, Macri, Moyano y la actual conducción de los gremios ferroviarios con multimillonarios subsidios. Una verdadera mafia que maneja la Secretaría de Transporte de Juan Pablo Schiavi a su antojo.

No sólo son los responsables de la precariedad del servicio, expresada también en la falla de los frenos de la formación siniestrada, sino también de la precariedad laboral y la persecución sindical contra quienes denunciarnos este "Cromañón" latente desde hace muchos años.

En los últimos 12 meses hubo varios choques fatales y descarrilamientos de trenes. El 2 de enero, descarriló un tren que se dirigía de Retiro a Tucumán con 1.400 pasajeros a bordo. El 18 de diciembre del año pasado, una locomotora que debía enganchar a una formación que estaba detenida en la estación Temperley no frenó a tiempo y la chocó: 17 heridos. El 28 de noviembre descarriló en Chascomús el nuevo tren Talgo a Mar del Plata. El 13 de septiembre, un tren embistió a un colectivo y luego chocó contra otra formación en la estación Artigas, del barrio de Flores, en un paso a nivel sin banderillero y con una barrera automática descompuesta: 11 muertos y 228 heridos. El 16 de febrero, un tren de Ferrobaires no frenó y embistió a otro de Ugofe a la altura de estación San Miguel: 4 muertos y más de 100 heridos. Una estadística negra.

La conversión de formaciones eléctricas Sorefame, traídas de Portugal, para ser remolcadas por locomotoras Diesel es reveladora de que toda la inversión estatal se transforma en retornos para los funcionarios y en una regresión tecnológica. Esas formaciones son producto de una compra multimillonaria de material obsoleto de la mano del ex secretario de Transporte Jaime (hoy procesado, pero libre y participando de actos oficiales).

Los ferroviarios no queremos más muertos. Está en juego la seguridad de usuarios y trabajadores. El futuro de los ferrocarriles no puede seguir en manos de esta trenza de empresarios, burocracia sindical y funcionarios corruptos.

Exigimos:

- Juicio y castigo a los responsables de este verdadero "Cromañón" ferroviario. Que se vaya Schiavi y el subsecretario de Transporte Ferroviario, Guillermo Antonio Luna. Que respondan ante la justicia.

- Fuera TBA y todos los concesionarios de los ferrocarriles.
 - Perpetua a los asesinos de Mariano Ferreyra.
 - Fuera la patota sindical de los gremios ferroviarios.
 - Nacionalización inmediata de los ferrocarriles bajo control obrero.
-

TBA: radiografía de la empresa que maneja la línea Sarmiento

La controvertida empresa Trenes de Buenos Aires (TBA), que opera desde 1994 el ex ramal Sarmiento y es propiedad del poderoso grupo Cirigliano, es permanentemente cuestionada por el deficiente servicio que presta en el ramal que une la Capital con el oeste bonaerense, a raíz de las demoras continuas y el estado que tienen las formaciones.

La empresa licenciataria del ex ramal Sarmiento pertenece al grupo Cirigliano, cuyo nombre comercial es Cometrans, que también es dueña de las firmas Emfer (industrias ferroviarias), TAT (automotriz) y Baires Ferrovial (construcciones e infraestructuras ferroviarias).

Los hermanos Cirigliano, Claudio y Mario, son también los dueños del grupo de transporte Plaza, que en el área metropolitana opera las líneas 36, 61, 62, 114, 124, 133, 140, 141, 143 y 129 (Buenos Aires-La Plata) y una importante flota de buses de larga distancia.

TBA también opera el ramal ferroviario Mitre y obtuvo recientemente la concesión del servicio que antes era denominado como "El Gran Capitán", que une Buenos Aires con Misiones, además de ser licenciatario del tren binacional que une Pilar con Paso de los Toros, en Uruguay.

En 1994, el grupo consiguió la adjudicación de la concesión del ramal Once-Moreno, y en el primer contrato el Estado se comprometía a aportar unos ridículos 70 millones de dólares a lo largo de diez años, y para colmo, a cambio del compromiso estatal de reacondicionar 219 coches en el Sarmiento y 143 en el Mitre. Es así como con el tiempo surgió la empresa Emfersa, que se dedica a la construcción de vagones de dos pisos, muchos de los cuales fueron adquiridos por el Estado para ponerlos en funcionamiento en el ramal de la ex Sarmiento.

O sea, que la empresa concesionaria de la línea férrea fabricaba los vagones, se los vendía al Estado y este se los cedía de nuevo para que los exploten.

Los negocios del Grupo Plaza, creado en 1950 por Nicola Cirigliano, un inmigrante italiano de Potenza, se expandieron a tal medida que sobrepasaron la frontera del país.

En los últimos años, llevó sus operaciones a Perú, donde cuenta con una flota de 170 autobuses urbanos. Asimismo, ingresó al mercado norteamericano con la adquisición de Traveynx en Florida.

Periódico Tribuna - Extractado por La Haine

<https://www.lahaine.org/mundo.php/el-accidente-de-once-constituye-el-croma>