

Más promesas que obras en el tren que no toma Cristina

POSTA PORTEÑA / LA HAINE :: 14/06/2013

"Yo no viajo en el [FFCC] Sarmiento", contó, por si hacía falta, el 4 de febrero la presidenta Cristina Kirchner. El tren estuvo 6 meses parado por "problemas de frenos"

Rubén Sobrero y Daniel Ferrari, delegados de la Línea Sarmiento, dijeron que los trabajadores del Sarmiento no querían que esa formación saliera.

El delegado ferroviario Rubén Sobrero confirmó que la formación de doble piso que embistió a otra detenida en la estación de Castelar, en el oeste del conurbano bonaerense, tenía problemas de frenos.

"Siempre tuvo problemas. Lo veníamos denunciando desde hace bastante tiempo", señaló. Más temprano, el delegado del Taller Castelar Daniel Ferrari se expresó en este sentido y dijo que por el problema de los frenos los trabajadores del tren Sarmiento "no" querían "que salga".

"Una formación, el Chapa 1, como le decimos nosotros, se quedó sin frenos. Ese equipo estuvo parado hace seis meses, no queríamos que esa formación salga", planteó el gremialista.

En declaraciones a radio 'La Red', Ferrari denunció que la formación que impactó a una que estaba detenida es "el primer doble piso que llegó a Castelar. Pero seguimos igual que cuando estábamos con TBA. Cambiaron la pinturita nada más".

"Y lo venimos denunciando desde el año pasado, pero por no dejar salir los trenes tengo una causa abierta por (el exsecretario de Transporte, Juan) Schiavi", sostuvo.

soyferroviario.com.ar

"Yo no viajo en el Sarmiento"

La aclaración venía como preámbulo de una queja por el vandalismo que había afectado a la línea del Oeste, ante la desastrosa atención al público.

Desde hace un año y cuatro meses, cuando murieron 51 personas en el choque de trenes conocido como la Tragedia de Once, el Gobierno pareció enfocar hacia allí casi toda su política ferroviaria.

A la vista de lo ocurrido esta mañana [por ayer], pero sobre todo por los testimonios de los usuarios, lo hizo con bastantes más promesas que mejoras concretas.

La llegada del ministro Florencio Randazzo al área y la intervención de la concesionaria TBA

fueron las dos medidas más emblemáticas, pero no hubo exigencia real a la concesionaria de mejorar la política de mantenimiento, ni revisiones serias de inspectores estatales.

Desde aquel fatídico 22 de febrero de 2012, y sobre todo cada vez que los familiares de las víctimas se preparaban para un nuevo reclamo, el Gobierno buscó tapar las protestas con anuncios.

Se llegó al colmo de publicitar por TV la cantidad de soldaduras que se habían hecho. También se anunciaron polémicas compras millonarias de vagones, con menores controles de los deseados.

En realidad el servicio empeoró: Los trabajos publicitados no afectan a la seguridad del usuario, los vagones "nuevos" (muchos son parte del material viejo de España y Portugal) no se utilizan, quizás esperando ser revendidos a Bolivia o Perú, y los trenes viejos están cada vez en peores condiciones.

Randazzo, entusiasmado, llegó a hablar de una "revolución" en el transporte ferroviario. E hizo lo que ningún consultor recomendaría cuando el ojo del usuario y la prensa está atento: prometió amplísimas mejoras en cortísimos plazos. Lo obvio, no pudo cumplir.

<https://www.lahaine.org/mundo.php/mas-promesas-que-obras-en-el-tren-que-no>