

permiso



La corrupción mata: empresarios y funcionarios kirchneristas condenados por la tragedia ferroviaria de 2012

Carlos Abel Suárez



La primera sentencia contra empresarios y funcionarios kirchneristas acusados de ser responsables de 51 muertes, entre ellas una mujer con una gravidez avanzada, y otras 800 víctimas entre heridos y lesionados que viajaban apretujados en un tren que se estrelló el 22 de febrero en la Estación del Once, se dictó esta semana en Buenos Aires.

El Tribunal Oral Federal N° 2, luego de 21 meses de un juicio que desnudó el sistema de retornos (coimas) que vinculaba a empresarios y

agentes del gobierno, condenó a los ex secretarios de Transporte, Juan Pablo Schiavi y Ricardo Jaime a ocho y seis años de prisión, respectivamente, y a nueve años de prisión a Claudio Cirigliano, dueño de la empresa concesionaria del Ferrocarril Sarmiento. El fallo, que según el fiscal Fernando Arrigo promete ser una bisagra en la antiquísima trama corrupta de empresarios y funcionarios públicos, comprende 21 condenados de los 28 inicialmente acusados por esta tragedia. Entre ellos, el maquinista del fatídico tren “Chapa 16”, Marcos Córdoba, sobre el que todos los funcionarios y empresarios procesados pretendieron descargar la absoluta responsabilidad del estrago, que fue sentenciado sólo a 3 años y seis meses de prisión.

Si bien ni uno de condenados va ir a la cárcel hasta tanto exista sentencia firme, es decir, de Casación y posiblemente de la Corte Suprema, los familiares de las víctimas aplaudieron la resolución de la Cámara, fundamentalmente por la celeridad de un juicio que culmina a 3 años y 10 meses de la masacre. Vale comparar con las causas seguidas contra Menem y sus funcionarios que algunas llevan dos décadas sin llegar a esta instancia.

María Luján Rey y Paolo Menghini, padres de Lucas (uno de los jóvenes muertos en el 22F) emblemáticos luchadores en el reclamo de justicia y esclarecimiento, tras conocer el fallo dijeron que “nuestra lucha termina el día que las sentencias queden firmes”, al tiempo advirtieron que “el poder que cubrió a los acusados, nos mira desde Santa Cruz”.

Esta simple fase aporta dos significados potentes: la movilización infatigable, casi diaria de los familiares, acompañados por una inmensa solidaridad ciudadana, fue determinante para la celeridad del proceso, pero también – como el Tribunal lo ha mencionado en el fallo - en el banquillo de los acusados no estuvieron todos los responsables de estas muertes cabalmente evitables. Los jueces apuntaron a la necesidad de seguir la pista de Julio De Vido, actual diputado y mandamás durante 12 años del sistema de transporte y de la energía, entre los sectores bajo su competencia que colapsaron. Las dádivas (dulce eufemismo jurídico) llegaban, de acuerdo a testimonios ventilados en el juicio, hasta la Casa Rosada.

En su artículo publicado en Sin Permiso a pocos días de la tragedia, Juan Carlos Cena, veterano ferroviario, autor de relevantes trabajos sobre la destrucción de los ferrocarriles, afirmaba: “La crisis en el universo ferroviario es integral. Tanto en los trenes suburbanos, cargas y en los de cartón de pasajeros de larga distancia, inaugurados con una gran pompa K. Abarca todo”.

Al cumplirse el primer aniversario del doloroso 22F, que fue recordado por una multitud que portaba carteles que reclamaban Justicia, nos preguntábamos también en Sin Permiso: “¿Por qué la del Once fue una masacre y no una tragedia o un accidente? Todo lo que pasó estaba previsto. Solamente fue un episodio mayor de una escalada de crímenes de menor intensidad, que habían dejado centenares de víctimas, dosificadas a lo largo de muchos años. Pero no faltaron en todo este proceso advertencias y denuncias de todo nivel que desnudaban el colapso del sistema de transporte, su desmantelamiento y

saqueo por un sistema corrupto que se propagó sin pausa desde las privatizaciones de los años '90".

Numerosos informes, de la Auditoría General de la Nación (AGN), entre los años 2002 al 2012, prendieron la luz roja sobre el estado de los ferrocarriles. Los documentos oficiales advertían que "El sector de transporte es uno de los más deficitarios de la gestión estatal de la última década. En él se incluyen los corredores viales, el transporte aéreo y el fluvial, pero el cuadro más crítico se puede constatar en el sistema ferroviario, una creciente precarización que va incluso a contramano de los indicadores económicos registrados en el país". Solamente en el año pasado se registró una muerte cada 21 horas en las rutas del país.

Agrega el documento que el Poder Ejecutivo "permitió un mayor deterioro del sistema ferroviario de la mano de concesionarios que no cumplieron con los compromisos contractuales y a los cuales tampoco se les aplicaron sanciones. Por el contrario, sus contratos se mantuvieron o renovaron aun cuando hubo causales para su rescisión. Las obras e inversiones se financiaron con fondos públicos, pero en la mayoría de los casos se ejecutaron a través de los concesionarios u operadores, sin que los procedimientos utilizados garantizaran los principios de competencia, concurrencia, transparencia y publicidad. Con un costo fiscal creciente, se sostuvieron las tarifas a los usuarios y se asumieron gastos de operación que estaban a cargo de los concesionarios u operadores, como —en algunos casos— los salarios. También se transfirieron crecientes subsidios al sector mediante procesos de asignación cuestionables, sin control sobre la rendición de cuentas ni evaluación de los resultados. Las necesidades y los reclamos de los usuarios fueron ignorados y se suspendió el uso de los parámetros de calidad como medida para evaluar el desempeño de los concesionarios, tomándolos solo con fines estadísticos. Las metas legales de accesibilidad no fueron cumplidas".
//1//

A este entramado mafioso entre funcionarios y empresarios se añade el papel de las burocracias sindicales de la Unión Ferroviaria y de La Fraternidad, enquistadas desde hace décadas que fueron socios de las privatizaciones, de los concesionarios y de los políticos corruptos, que llegaron hasta el crimen — como en caso del militante Mariano Ferreyra — para sostener su cuota de poder.

Ricardo Jaime, el primer secretario de Transporte de Néstor Kirchner, que fue uno de los arquitectos del sistema, fue condenado en este juicio a cinco años en esta causa del 22F, pero unificaron una condena anterior por dádivas y otra por robo de documentos públicos, lo que sumó los seis años de condena. Un número probablemente provisorio porque enfrenta otras citas en Tribunales, particularmente una causa por enriquecimiento ilícito, donde tendrá que explicar cómo hizo para tener un hotel, más de una docena de autos de alta gama, departamentos en Brasil y en Buenos Aires, casas en barrios privados y hasta medios de comunicación en la provincia de Córdoba, con un sueldo de empleado público. Schiavi, que lo sucedió en el cargo, fue quien junto a De Vido intentó desparramar las culpas entre los trabajadores y hasta en las víctimas en una bochornosa conferencia de prensa a pocas horas de los

hechos. Un ejemplo de funcionario de la puerta giratoria: fue jefe de campaña de Mauricio Macri en sus primeras elecciones a Jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y pasó sin pausa a las filas del kirchnerismo.

La condena del maquinista es injusta, según el Monarefa, pues se habría demostrado que en todo momento Córdoba estuvo atento a su trabajo de conducción y los frenos de la formación no respondieron al momento de llegar a la terminal, por el habitual deterioro del equipamiento a sabiendas de los concesionarios y del gobierno. Se aportaron pruebas de las fallas previas que venía manifestando el tren Chapa 16. Tal como indica la AGN “el deterioro se profundizó a tal punto que los trenes ya no solo son lentos, incómodos o ineficientes, sino que se volvieron peligrosos”.

La importancia del veredicto del Tribunal Oral N° 2, sin embargo, no puede restablecer las pérdidas humanas del 22F, ni el anterior choque en la Estación Flores, ni todas las muertes cotidianas de un sistema de transporte en ruinas, pero tampoco parece conmover la matriz que privilegia el transporte individual y contaminante. No hubo planes en los últimos 25 años, más allá de una lavada de cara de vez en cuando, en la dirección de un sistema público de calidad y no contaminante del medio ambiente. Planes que tampoco parecen estar en la agenda del flamante gobierno de Mauricio Macri.

Nota:

1.- Leandro Despouy, 2015, *La Argentina auditada*. Buenos Aires, Editorial Sudamericana.

Carlos Abel Suárez

Miembro del comité de redacción de Sin Permiso

Fuente:

www.sinpermiso.info, 3 de enero 2016

permiso



• [PRESENTACIÓN](#)