

Extrait du El Correo

<http://elcorreo.eu.org/Sistema-ferroviario-argentino-un-dilema-con-respuesta-demasiado-demorada>

Debate inevitable con concesionario o sin él

Sistema ferroviario argentino, un dilema con respuesta demasiado demorada

- Argentine - Économie - Privatisées - Transport -

Date de mise en ligne : dimanche 26 février 2012

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

Las deficiencias del sistema, la falta de seguridad y los proyectos para empezar a cambiar un modelo fallido y bajo sospecha. Tres especialistas analizan la posibilidad de recuperar el manejo del tren para el Estado, bajo un proyecto más integrador.

Por Sebastián Premici

El accidente de la Estación Once, donde murieron 51 personas, es un punto de llegada, un límite. Aunque también una interpelación. Qué hacer con los trenes o con el sistema de transporte en su conjunto. La solución por vía de las privatizaciones arrojó por resultado el desguace del servicio público en los '90 y así se sostuvo a través de los años. Reemplazar al actual concesionario en la línea Sarmiento por otro o una intervención a la empresa concesionaria que le devuelva cierto grado de gestión al Estado es otra opción sobre la mesa. Cada una presenta diferentes dificultades. Página/12 dialogó con Elido Veschi, ex titular de Apdfa ; Leonardo Rico, integrante del Movimiento Tren para Todos, y Carlos Raimundi, diputado de la Nación por Nuevo Encuentro. El diagnóstico es similar en cada uno de estos referentes. El Estado debería recuperar el manejo de los trenes, darles participación a los trabajadores en esa gestión y enmarcar este nuevo escenario en un plan de desarrollo integral, que no esté desvinculado de las distintas actividades de la economía. La principal diferencia entre ellos radica en el instrumento jurídico a utilizar, e incluso en las herramientas financieras para costear un nuevo esquema de transporte público.

La ley 23.696 de Reforma del Estado, sancionada en 1989 a poco de asumir Carlos Menem, fue el puntapié inicial para el proceso de privatización de las empresas de servicios públicos. El discurso privatizador sostenía que el Estado no servía para gestionar esos servicios, por lo que debían ser salvados por capitales privados. Este mismo argumento es utilizado en la actualidad por la empresa TBA, del grupo Cirigliano, que en su sitio web continúa avalando la tesis privatizadora. Quienes defienden esta hipótesis desde afuera de las firmas concesionarias cargan las deficiencias sobre las espaldas del « regulador », el Estado. Cuestionan que el sistema de subsidios apenas sirvió para « planchar » las tarifas, pero no para mejorar el servicio. También apuntan que los « desvíos » del esquema original del modelo de privatización (tras la Emergencia Económica de 2001) alteró las condiciones contractuales y afectó la prestación.

Desde otro plano, el cuestionamiento se orienta a la falta de planificación de un sistema de transporte integral. Quienes defienden la gestión privada afirman que dicho plan debería especificar el rol del concesionario privado y garantizar, desde el Estado, el cumplimiento de los objetivos.

Pero las voces que más resuenan en estos días son las de quienes cuestionan el modelo de privatización en su conjunto. Desde este enfoque, las consecuencias sufridas en estos días son la demostración palmaria de la ineficacia de los concesionarios en brindar el servicio y garantizar la seguridad al mismo tiempo.

Desde un primer momento, la *Auditoría General de la Nación* (AGN) advirtió sobre la falta de cumplimiento del plan de inversiones en infraestructura, seguridad y calidad del servicio por parte de los licenciatarios. Hay un informe fechado en 2003 que habla de los años previos, parte del gobierno de la Alianza y el período de Eduardo Duhalde, y otro de 2008, con información sobre los incumplimientos registrados entre 2005 y esa fecha, ya bajo la administración de Néstor Kirchner. La AGN había focalizado la mayoría de sus cuestionamientos sobre TBA.

La clave del éxito de todos los licenciatarios de los ferrocarriles fue alinearse al menemismo, a la Alianza y, durante los últimos ocho años, a la política de subsidios, transferencia de recursos que no tuvieron un detallado seguimiento por parte de la autoridad de aplicación. En 2011, la Secretaría de Transporte distribuyó 1174,3 millones de pesos

entre los licenciatarios, la Ugofe y la ADIF. De ese total, TBA recibió 133,3 millones.

Inventario

« Lo primero que debería hacerse es un inventario de todo lo que hay. Y esto no puede quedar en manos de las propias licenciatarias, sino que tiene que ser el propio Estado el que se encargue del relevamiento. De ahí se podrán deducir las responsabilidades directas entre los licenciatarios y los organismos de control a lo largo de los años. También hay que saber qué pasó con la plata de los subsidios, qué se hizo con ella. Este debería ser el puntapié inicial para cualquier plan que pretenda recrear un sistema público de transporte », explicó a este diario Veschi.

En 2008, el Congreso sancionó la ley 26.352 que creó la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIF) y Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado. Una de sus tareas era (y es) la confección de un registro unificado y actualizado del material rodante ferroviario. La idea de realizar un inventario sobrevuela a todos los especialistas consultados. Al momento de las privatizaciones existían en el país 36 talleres y fábricas de reparaciones, había equipamientos disponibles, que luego fue absorbido por el Onabe (Órgano Nacional de Administración de Bienes del Estado). « Se desconoce el destino de los bienes, máquinas y equipos que quedaron luego de casi veinte años de privatizaciones », sostuvo Rico. Es decir, este primer paso apuntaría a estimar un posible perjuicio patrimonial del sector, que sufrió una descapitalización del 90 por ciento, respecto de los 35.000 millones de dólares que registraba en 1988.

Para Veschi, la tarea del inventario también debería incluir una investigación sobre el uso de los subsidios. En su concepción, estos recursos debían servir para mantener a un precio accesible los pasajes y así cuidar los bolsillos de los trabajadores de los posibles aumentos de los costos internos e internacionales. A cambio, los licenciatarios debían hacer las inversiones. « Sin embargo, hubo sobrepagos y obras no realizadas, que eran el fin al cual se debían canalizar esos subsidios. Ocurrió un caso en Tucumán, donde se habían asignado cuatro millones de pesos para una obra que finalmente no se hizo ; pero ese dinero fue ejecutado igual », indicó el ex titular de Apdfa, uno de los principales gremios que combatió las privatizaciones de los 90.

Plan de desarrollo

Para los especialistas consultados, luego de realizar el inventario necesario se debería proceder a la elaboración de un plan nacional de desarrollo ferroviario. Esto que puede sonar « pomposo » no es más que responder a la pregunta para qué se querría recuperar el sistema de ferrocarriles públicos.

« Estamos atravesando un cuello de botella, una encrucijada, de la cual solamente podremos salir a partir de dar respuestas estructurales. Esto significa reconstruir todo el sistema de ferrocarriles, a partir de un diseño inteligente e interjurisdiccional », manifestó a Página/12 Carlos Raimundi, quien agregó : *« Más allá de que se ha terminado con la etapa neoliberal en muchos aspectos, todavía tenemos una herencia. El país ya ha superado ciertas circunstancias, ha logrado una recomposición social importante que le permitiría plantear proyectos de estas características. Es decir, un gobierno que instaló una política de derechos humanos y que pudo avanzar contra las ex AFJP y las corporaciones mediáticas, tranquilamente podría cambiar el sistema de transporte en el país ».*

La lógica privatizadora apuntó al desmantelamiento del ferrocarril. Entre otros motivos, porque también había desmantelado el entramado industrial del país y, por lo tanto, no había bienes que transportar. Esto repercutió en los distintos pueblos del país, que comenzaron a parecerse a pueblos fantasma. Por ende, también se cortaron los

ramales de pasajeros. De 37.000 kilómetros de vías se pasó a 7000.

« El ferrocarril es el medio de transporte terrestre más moderno, económico y seguro, es el único que puede asegurar un servicio regular en cualquier escenario climático, con lluvia, nieve y niebla. También es el medio de transporte más idóneo para el traslado de mercaderías a largas distancias. Un tren operativo de 1 000 toneladas equivale a 33 camiones. Un entramado ferroviario posibilita el desarrollo de las economías regionales, sobre todo las más distantes de las grandes urbes, contribuyendo decididamente a un mayor equilibrio económico social ». Este textual corresponde a Leonardo Rico y además está incluido en los fundamentos de un proyecto de ley presentado por la asociación « *Tren para Todos* ».

Obviamente, para realizar un plan de estas características se necesitan inversiones en infraestructura y recursos humanos. En 2005, Jorge Rubén Contestí, quien trabajó en la ex línea Mitre y Belgrano, publicó el libro *La República que ¿perdió? el tren*, donde plantea que en el país podrían fabricarse locomotoras para el remolque exclusivo de trenes de pasajeros (bajo la lógica mayor velocidad - menos arrastre). « *Una formación básica estaría compuesta por cuatro coches de primera clase, seis coches clase turista y tres furgones para encomiendas. Los valores de adquisición o fabricación de ese parque se estimaron en 380.000 dólares para los coches de primera, 320.000 dólares para los de clase turista y 200.000 dólares para los furgones, todo en moneda del año 2003* », señalaba Contestí.

« En el Presupuesto 2012 hay un acuerdo entre la Argentina y China para comprar equipamiento ferroviario por 10.000 millones de dólares. Con la mitad de eso se pueden destinar los recursos localmente para comenzar un proceso de fabricación local, reactivando todas las industrias metalmecánicas del país », agregó Rico.

Según los especialistas que integran el agrupamiento *Tren para Todos*, la reforma completa del sistema ferroviario de pasajeros y de carga (extensión de vías, soterramientos, reactivación de las industrias del sector, ampliación de vagones, etc.) demandaría una inversión de 21.737 millones de dólares en diez años, de los cuales 5659 millones serían de importación y 16.078 serían erogaciones que podrían quedar para la industria nacional.

Qué instrumento para qué trenes

« En los últimos años se le ha dado mayor importancia al tema de los ferrocarriles, pero con los mismos concesionarios y con un esquema de importación de infraestructura », señaló Rico. Cuando el Gobierno decidió quitarle la concesión al empresario Taselli por las deficiencias en el servicio del San Martín, General Roca y el ramal Belgrano, el Ejecutivo creó la Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia (Ugofe), que es manejada por TBA y el resto de las concesionarias vigentes. Según la AGN, la Ugofe también presentó irregularidades en cuanto a que no tiene un régimen claro de penalidades ni un esquema de control de inversiones. « *Este modelo que eligió el Gobierno no sirvió* », agregó Rico. Los especialistas consultados por este diario afirmaron que el Estado debería crear una nueva empresa estatal para hacerse cargo del sistema ferroviario de todo el país, previa realización del inventario, y la elaboración de un plan integral.

¿Cómo financiar tamaña empresa? Los mismos referentes afirmaron que los recursos podrían surgir, en parte, del actual Presupuesto. Es decir, lo que hoy se transfiere a los concesionarios bajo el concepto de subsidios podría servir para el financiamiento de la empresa estatal. El diputado Raimundi también propone que parte de la renta de los hidrocarburos pueda ser destinada al sostenimiento de este sistema, pensando al transporte y la energía como dos patas de un mismo proyecto. « La inversión no es realmente un problema. Hay que terminar con los sobrepagos que pagan los privados. Con un millón de dólares, en vez de construir un kilómetro de vías como en la actualidad se podrían hacer cuatro. Los recursos que hoy se distribuyen a los privados podrían destinarse al manejo

de un potencial sistema público de ferrocarriles », concluyó Veschi.

[Página 12](#). Buenos Aires, 26 de febrero de 2012.