

Extrait du El Correo

<https://www.elcorreo.eu.org/La-privatizacion-ferrocarriles-argentinos-ha-sido-un-fracaso-y-una-estafa-en-gran-escala>

# **La privatización ferrocarriles argentinos ha sido un fracaso y una estafa en gran escala.**

- Argentine - Économie - Privatisées - Transport -

Date de mise en ligne : vendredi 8 juin 2012

---

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

---

**El retiro de la concesión de las líneas a TBA por parte del gobierno nacional es otro capítulo más de una historia de desmantelamiento del sistema ferroviario argentino. La privatización ha sido un fracaso y una estafa en gran escala.**

La tragedia ferroviaria de Once que en febrero de este año dejó más de cincuenta víctimas fatales no es un hecho aislado en el país. Por el contrario es la máxima expresión de una historia de decadencia y deterioro de muchas décadas, que se expresa más que trágicamente en esta coyuntura.

Finalmente el gobierno nacional le retiró la concesión de las líneas Mitre y Sarmiento a TBA, el « accidente » de hace tres meses atrás y las conclusiones a que va arribando la investigación -este lunes el juez que investiga las causas ordenó la detención de directivos de la concesionaria- no permitían postergar más la decisión.

Para los especialistas existían numerosos indicadores que mostraban que una situación así era posible :

- ▶ De 1996 a 2006 hubo más de 800 accidentes de distinta envergadura en la línea Mitre y unos 1.100 en la Sarmiento.
- ▶ Los trenes de carga no le van en zaga : los descarrilamientos y los inconvenientes en el tráfico son permanentes en este servicio.
- ▶ Los informes de la Auditoría General de la Nación (AGN) como los de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) han reportado problemas de mantenimiento, inversión y déficit en la gestión operativa que corroboran las numerosas denuncias oportunamente elevadas por los delegados de base.

### **Los 60 un momento de inflexión.**

En 1961 el Plan Larkin fue el primer intento de redimensionar el ferrocarril en manos nacionales. Fuertemente resistido por los trabajadores ferroviarios no llegó a implementarse pero el sistema quedó seriamente deteriorado y la caída de la participación de tren en el total transportado se hizo cada vez más evidente y pronunciada. Así la pérdida de la centralidad ferroviaria en el sistema de transporte nacional estaba ya sancionada.

Los 70 fueron años de estancamiento. Se detuvo la caída, hubo intentos de modernización -reemplazo de la tracción vapor por diésel, cambios en los sistemas y organización del transporte, se definieron los llamados trenes block y la política de encaminamiento de vagones, la centralización administrativa y normativa-, pero este proceso resultó frustrado. Partía de un criterio impuesto por el Banco Mundial para su financiamiento : llevar a uno el coeficiente de explotación (relación ingresos/gastos). Como no podía ser de otra manera el ajuste en los gastos que implicaba sumió al ferrocarril en la impotencia y no logró superar su medianía.

En los 80 se tomó conciencia que ese medio de transporte marchaba hacia su colapso. Fue un período de deterioro generalizado, caracterizado por un fuerte proceso de descapitalización en el que las insuficiencias en los niveles de inversión y gasto pusieron en serio riesgo la circulación misma de los servicios.

A pesar del desgaste físico y moral al que fue empujado el personal, solo aquellos hombres y mujeres que durante décadas depositaron en la empresa estatal sus esfuerzos e ilusiones, fueron capaces de renovar las vías, reparar el material tractivo y remolcado, trazar programas de trabajo y en definitiva mantener los servicios.

### **Liquidación del capital social.**

## **La privatización ferrocarriles argentinos ha sido un fracaso y una estafa en gran escala.**

---

Los 90 son los años de la llamada « reestructuración del capital » bajo la hegemonía financiera. En esa década de neoliberalismo con el achicamiento de los espacios económicos nacionales, las privatizaciones buscaron preservar la tasa de ganancia y reimpulsar el proceso de acumulación de capitales. Los objetivos explícitos se proponían la eliminación del déficit y la modernización de los servicios por medio de la inversión privada, sin embargo otra cosa fue la transferencia al sector privado del enorme capital social acumulado por generaciones.

Si en los inicios la expansión del modo ferroviario fue vertiginosa, así de atropellado fue el proceso de su desestructuración. En poco menos de tres años bajo la figura de la concesión la empresa estatal se transformó en 14 empresas de derecho privado.

Los trenes de pasajeros de mediana y larga distancia fueron eliminados, y si algunos se han recuperado recientemente pero se trata de servicios que se prestan en condiciones deplorables. De los de carga los más rentables se han concesionado -no funcionan como servicio público sino que lo hacen casi con exclusividad para los grupos económicos que los explotan- y los concesionarios solo incorporan mejoras tecnológicas y operativas hasta donde les resulta funcional a sus intereses inmediatos. El resto se canceló y la carga se transfirió al camión.

De 39.000 kilómetros que había en operación quedaron 22.000, de los que solo se explotan 7.500. De 95.000 trabajadores ferroviarios que llegó a haber, quedan en actividad algo más de 15.000. Si en los años de los trenes estatales corrían en promedio a 100/120 km/h ahora lo hacen a 40/50. En los 70 la participación ferroviaria en el mercado de cargas era de un 15 por ciento, hoy es de solo el 4 por ciento.

Con las cesantías, los traslados masivos, las jubilaciones anticipadas se dilapidó todo el saber obrero. Esa acumulación de conocimiento transmitido de generación en generación, que fue el que permitió sobrellevar los bajos presupuestos, la falta de repuestos, la obsolescencia tecnológica, las marchas y contramarchas de las administraciones de turno, la corruptela generalizada. Ese saber que hizo posible que los trenes circularan y los servicios se prestaran.

### **Prebendas e incumplimientos.**

No obstante el carácter prebendario de la privatización, las empresas no cumplieron con los pliegos licitatorios, tampoco con los contratos renegociados en el año 2006. No han invertido, no han hecho un mantenimiento de acuerdo a las normas, no pagaron los cánones establecidos ni los inventarios que se les transfirieron a precio vil. Pero el Estado asigna año a año mayores partidas presupuestarias para subsidiar a esas empresas.

Los servicios suburbanos de pasajeros están en el límite de sus posibilidades, como lo muestra el colapso de las líneas San Martín, Roca y Belgrano Sur primero y ahora las del Sarmiento y Mitre. La responsabilidad de los funcionarios es inocultable, ninguno puede alegar desconocimiento. La AGN, la CNRT y los delegados de base se cansaron de presentar informes, diagnósticos y denuncias, mientras que la Secretaría de Transporte miraba para otro lado.

Sin embargo el gobierno nacional al tener que hacerse cargo de estas líneas no encontró otra solución que darlas en gerenciamiento a grupos empresarios, los mismos que se beneficiaron de la privatización y que continúan explotando otros servicios con la activa participación de la mafia sindical que perpetró el asesinato de Mariano Ferreira.

Con el quite de la concesión, TBA quedó afuera del negocio y serán los grupos Roggio (Metrovías) y Romero (Ferrovías) quienes gerenciarán todos los servicios suburbanos de pasajeros. En este esquema el Estado se hace cargo de los gastos operativos y también de las inversiones, mientras que los gerenciadore cobrarán un

## **La privatización ferrocarriles argentinos ha sido un fracaso y una estafa en gran escala.**

---

determinado porcentaje por su administración.

### **¿Qué hacer ?**

Los servicios están colapsados y los subsidios crecen sistemáticamente. El carácter de servicio público y el interés social general no son tenidos en cuenta. La privatización ha sido un fracaso y una estafa en gran escala.

El quite de las concesiones es un paso adelante pero solo eso. El Estado debe revertir de inmediato las privatizaciones y hacerse cargo integralmente de los ferrocarriles, incluidos los servicios de carga que son los verdaderamente rentables, que en todo el mundo subsidian a los de pasajeros. Hay suficientes razones jurídicas, económicas y sociales como para no seguir retrazando esta solución.

Esta decisión política será incompleta si no está integrada en la formulación de un Plan Nacional de Transporte que articule y complemente los distintos modos alternativos según sus costos de operación y el beneficio público.

Pero nadie quiere volver al pasado, habrá que buscar la forma jurídica que le asigne carácter de « empresa pública » y una forma democrática de gestión y contralor social que contemple la participación de los trabajadores, de los usuarios y de los diversos sectores de la ciudadanía.

\* **Integrante del colectivo EDI-Economistas de Izquierda.** Autor de « La patria en el riel. Un siglo de luchas de los trabajadores ferroviarios » (1999).

[La Arena](#). Santa Rosa, Argentina, 8 de junio de 2012.