

Extrait du El Correo

<https://www.elcorreo.eu.org/Pino-Solanas-A-cuando-el-debate-nacional-Negocios-privados-y-bienes-publicos>

# **Pino Solanas : ¿A cuando el debate nacional ? : Negocios privados y bienes públicos.**

- Argentine - Économie - Privatisées -

Date de mise en ligne : dimanche 20 janvier 2008

---

**Copyright © El Correo - Tous droits réservés**

---

En el primer mes del gobierno de Cristina Kirchner se han producido dos hechos graves para el país que desde Proyecto Sur denunciábamos durante la campaña electoral : la compra del 25 por ciento de las acciones de YPF por el banquero privado de Santa Cruz, Enrique Eskenazi, con la aprobación y seguimiento de los Kirchner y el lanzamiento del megaproyecto del "tren bala". Son medidas de consecuencias estratégicas para el futuro de la Argentina que merecen un amplio y profundo debate nacional. El Gobierno soslayó al Congreso y la dirigencia política -incluso parte de la oposición- mira para otro lado como si se tratara de algo poco relevante. Los dos casos demuestran las opciones neoliberales y privatistas del oficialismo. La reprivatización de una parte de YPF en beneficio de la "burguesía nacional" vinculada con el matrimonio presidencial es un escándalo, cuando el país tiene reservas públicas suficientes para recapturar toda la empresa en beneficio de la Nación. La supuestamente experimentada sociedad "Petersen Energía" -que habría de permitir la "argentización" petrolera- es una leyenda en tanto no existe en el país y fue registrada en Madrid en agosto del 2007. La compra del 14,9 por ciento de las acciones por Eskenazi requirió apenas el 10 por ciento en efectivo, porque el 90 por ciento restante es un crédito concedido por Repsol y varios bancos. Otra vez negocios privados con riquezas y bienes públicos, como está sucediendo con la repartija de concesiones mineras en las provincias aliadas al kirchnerismo. Cientos de yacimientos son entregados a diario a sociedades formadas por amigos del poder, que a su vez las negocian con las multinacionales.

En cuanto al llamado "tren bala", o tren de alta velocidad francés T.G.V., el anuncio del contrato parece una broma de mal gusto cuando los pasajeros quedan abandonados y sin respuestas en estaciones o en aeropuertos. Si logran viajar, lo hacen como ganado en trenes que no están en condiciones de circular a más de 50 kilómetros por hora. Los Kirchner están profundizando la destrucción del sistema ferroviario argentino iniciada por Menem, a través de concesiones donde el Estado paga todos los sueldos, roturas, reposiciones y gastos de funcionamiento, y el privado -sin correr ningún riesgo- es el único beneficiario del millonario reparto del negocio de los ferrocarriles. Hoy el sistema ferroviario les cuesta a los argentinos tres veces más que cuando los trenes eran del Estado y teníamos 36 mil kilómetros de vías y 95 mil trabajadores. Ahora apenas se conservan 8 mil km. y 14 mil empleados. Dicen que "el bala" nos costará 3600 millones de dólares y que el 90 por ciento lo proporcionará el banco francés Société Générale. Es decir, otra vez nos endeudamos en una obra faraónica que nunca se sabe lo que llegará a costar ni cuándo estará terminada. Baste recordar los casos de la Planta de Aguas Pesadas, en Arroyito, la central termoeléctrica Atucha II, que sigue en construcción, o Yacyretá, que terminó costando diez veces más de lo previsto inicialmente, y siguen las obras. El tren bala no ha funcionado en ningún otro país fuera de Europa -ni aun en EE.UU.- porque entre sus numerosas exigencias necesita desarrollos tecnológicos paralelos. El intento de implantarlo en Egipto fue un costosísimo fracaso.

No se trata solamente de los costos de fabricación, ni del elevado precio del boleto para los pasajeros de la clase media y alta del corredor Buenos Aires-Rosario-Córdoba : este proyecto nos ata a la tecnología de punta francesa y reafirma la renuncia del Gobierno a reconstruir la industria ferroviaria nacional. Exportaba a América latina y en la actualidad puede ser en el país una de las palancas de la reconstrucción de cientos de miles de puestos de trabajo. Ingenieros y especialistas argentinos demuestran fehacientemente que, con lo que hoy se gasta y con lo que se piensa gastar, es posible reconstruir un sistema ferroviario que les restituya a los pueblos del interior y a las economías regionales un tren seguro y confortable que circule a 120 km/hora. El ferrocarril no es sólo un medio de transporte, es una cultura de la comunicación y un instrumento fundamental para la integración nacional.

Es necesario promover el debate y exigir la participación del Congreso : el abandono es tal que Argentina no cuenta con una ley nacional de transportes. Necesitamos recuperar los recursos naturales estratégicos y dar respuesta a la dramática crisis de transporte que vivimos. Un país de 4 mil kilómetros de longitud, de base agraria, con 40 millones de habitantes, sin petróleo ni ferrocarril no es viable : no sería posible llevar ni las cosechas hasta los puertos. El debate entre lo público y privado sigue pendiente : la experiencia de los últimos años demuestra que las privatizaciones, además del maltrato a los usuarios, han sido y continúan siendo, un robo.

**Fernando Solanas** : Cineasta, ex candidato a presidente por Proyecto Sur.

[Página 12](#) , Buenos Aires, 20 de Enero de 2008.