

Rossi, Antonio, "FFCC: Otro paso adelante del Estado", *Región Norte Grande*, Argentina, 29 de febrero de 2008.

Consultado en:

<http://regionnortegrande.com.ar/?articulo=1172>

Fecha de consulta: 01/04/2014

Tras casi cinco años de haber manejado al sector con el esquema de la "emergencia económica", sin renegociar ningún contrato y con desembolsos crecientes de subsidios para los trenes de pasajeros, ahora la administración kirchnerista tiene una nueva herramienta legal para encarar un "reordenamiento" a fondo de la actividad ferroviaria.

Más allá de los cambios "administrativos y regulatorios", la ley aprobada ayer sienta las bases para un nuevo avance del Estado sobre un servicio de transporte privatizado en los 90. Esa mayor intromisión estatal tendrá dos ganadores que verán ampliados sus márgenes de acción y de poder: el ministro de Planificación, Julio De Vido, y el secretario de Transporte, Ricardo Jaime.

Con las dos empresas estatales que se crearán -AIF (Administración de Infraestructuras Ferroviarias) y ORF (Operadora Red Ferroviaria)-, el Gobierno apuesta a "emproljar" el manejo de los millonarios recursos que salen de la Secretaría de Transporte para cubrir los subsidios, las reparaciones de trenes y las obras de infraestructura.

Con la nueva estructura se espera que aflore un criterio más "coherente y planificado" a la hora de decidir el destino de las inversiones estatales, en sintonía con los reclamos de los usuarios que ven cómo se lanzan los proyectos de los trenes bala sin que aparezcan las soluciones para frenar el deterioro de los servicios urbanos.

La reforma ferroviaria deja en manos de la AIF la tarea de administrar la infraestructura actual y concretar las inversiones para el mantenimiento y la ampliación de las redes. En tanto, la ORF se encargará de la "prestación" de los servicios de pasajeros y de cargas por medio de los actuales concesionarios privados, por su cuenta o a través de sociedades mixtas. Además, será la responsable del mantenimiento de las formaciones ferroviarias,

para lo cual deberá licitar y contratar todas las reparaciones y arreglos de locomotoras y vagones.

Bajo el nuevo esquema, los concesionarios metropolitanos (Metrovías, Ferrovías, TBA y Ugofe) dejarán de ser "operadores y contratistas de obras" y se convertirán en simples "gerenciadores" de los servicios. Por esa tarea, cobrarán "honorarios y subsidios" por medio de la ORF.

Por su parte, las compañías de cargas -Ferroexpreso, ALL, Ferrosur, NCA y Belgrano Cargas- tendrán que acordar con la AIF el mantenimiento de las redes y con la ORF la coordinación de sus trenes con los servicios de pasajeros.

La reestructuración ferroviaria no está exenta de críticas. La más fuerte es que el sector sigue sin un "marco regulatorio" aprobado por ley. A eso se agregan las dudas sobre el desconocimiento de los estatutos societarios y los criterios que se usarán para seleccionar a las autoridades de las empresas. Un punto no menor que tiene que ver con el destino que se les darán a los activos ferroviarios que pasarán del ONABE a la AIF, la cual podrá venderlos para financiar sus inversiones.