

Julio El Ali [Julio Ali], "La reorganización del sistema ferroviario sigue esperando", *Región Norte Grande*, Argentina, 16 de enero de 2008.

Consultado en:

<http://www.regionnortegrande.com.ar/?articulo=1127>

Fecha de consulta: 22/04/2014.

La iniciativa, que se aprobó con rapidez en el Senado, pero en Diputados no logra pasar, apunta a la creación de dos sociedades del Estado que gestionen el sistema nacional de trenes, con participación de los gobiernos provinciales y municipales. Aclarando puntualmente que no se trata de una reestatización, ya que se mantendrán las actuales concesiones.

En aquella oportunidad, el ministro Julio De Vido destacó que con estos proyectos el Estado nacional “asume la responsabilidad de darle solidez al servicio ferroviario para que favorezca a la gente y al sector productivo”. El ministro detalló que uno de los organismos confeccionará proyectos de infraestructura ferroviaria, mientras que el otro directamente se ocupará del servicio.

Las críticas de la oposición en la Cámara alta no se hicieron esperar, alimentadas por la celeridad con la que el oficialismo quería aprobar el proyecto. Los senadores radicales alegaron que en el proyecto que crea la Administración de Infraestructuras Ferroviarias (AIF) y la Operadora Red Ferroviaria Sociedad del Estado no se incorpora al usuario. También que le quita potestades a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT).

A los cuatro días de ingresado el proyecto, en una reunión conjunta de las comisiones de Infraestructura, Vivienda y Transportes; Asuntos Administrativos y Municipales y Presupuesto y Hacienda, se comenzó a debatir y se acordó que cada legislador aportaría su sugerencia para el proyecto madre y se volvería a analizar la cuestión en dos semanas.

En esa oportunidad, el senador radical Gerardo Morales calificó como “saludable” el proyecto, aunque remarcó que “además del transporte de pasajeros para el área

metropolitana se debía poner especial atención en el tema de los trenes de carga, que en el interior del país lo sufrimos bastante”. Por su parte, los legisladores justicialistas Fabián Ríos (PJ-Corrientes) y Jorge Capitanich (PJ-Chaco) coincidían en que se debía analizar el tema de los bienes, hoy administrados por el ONABE, que pasarán a la nueva sociedad. Ríos sostenía que “hay muchos bienes muebles que son de especial interés para muchas intendencias y que en la práctica ya se encuentran afectados a esos municipios o a organizaciones intermedias, y hay que tener cuidado con la figura legal que pasan a tener a partir de la nueva legislación”.

También el socialista santafesino Rubén Giustiniani coincidió en la necesidad de “terminar con los subsidios que generaron más déficit que cuando los trenes estaban en manos del Estado”, y pedía “prudencia y tiempo para analizar detalladamente el proyecto”.

En su primera reunión, los senadores trazaron los tiempos donde el miércoles 22 de junio se firmaría el dictamen, el próximo miércoles o el primero del mes de julio llegaría al recinto y se aprobaría.

## Éxito

Ocurrió tal como lo habían planeado. A pesar de la oposición de los radicales, el proyecto obtuvo dictamen en el plenario de comisión en la fecha citada y llegó al recinto en tiempo y forma. La novela vivía su etapa de gloria con ediciones de alto rating, donde la disputa de la trama se centraba en la discusión en el recinto entre el entonces senador Celso Jaque, miembro informante del oficialismo, y el radical Alfredo Martínez cuestionaba que el Gobierno no remitiera los estatutos por los que se constituirán esos organismos, ni sus planes de funcionamiento, y que el proyecto no asignaba al Congreso un rol de fiscalización. El santacruceño calificó al proyecto aprobado por 32 votos afirmativos y 15 en contra como “una mala copia” del órgano de control ferroviario que funciona en España. La respuesta no se hizo esperar y Jaque destacó que este proyecto de ley “tiene que ver con un sistema ferroviario adecuado a nuestro futuro, con la mirada puesta en nuestros consumidores garantizándoles la rentabilidad social y la rentabilidad económica a los

prestadores del servicio”.

Ahora era el turno de la Cámara de Diputados, ya que el viaje inaugural por las altas cumbres había sido un rotundo éxito.

#### Vacaciones y la campaña

El proyecto con media sanción del Senado era recibido por la oposición con una audiencia pública, donde diputados del ARI junto a trabajadores ferroviarios debatieron sobre la norma del oficialismo y coincidieron en que “esta ley no cambia nada” y da “absoluto poder a De Vido”. Sin embargo, se afirmó que el destino de la ley es imposible de cambiar, ya que el oficialismo en Diputados tiene mayoría, según dieron a entender los legisladores presentes. Entre ellos, el presidente del ARI Autónomo, Eduardo Macaluse, afirmó que “el Gobierno nacional cada paso que da parece no querer resolver la situación de los ferrocarriles. Continúa el festival de subsidios, que no van ni a brindarle un mejor servicio a la gente, ni a mejorar el salario de los trabajadores. Son subsidios que sólo garantizan la ganancia de las empresas”. Tras la reunión, los rumores indicaron que la iniciativa iba a llegar al recinto el miércoles 11, pero no pudo ser tratado en la Comisión de Transporte, por lo que se pospuso. Una semana después, en un plenario de las comisiones de Transporte y de Presupuesto y Hacienda comenzaron a analizar el proyecto de ley. Allí se comprometieron los diputados a iniciar una serie de consultas y a cursar invitaciones para que asistan los funcionarios del Gobierno nacional encargados del área de transporte. Desde el Frente para la Victoria informaron que el tema iba a seguir siendo analizado en las primeras semanas de agosto, después del receso invernal, a fin de emitir un dictamen que sería convertido en ley antes del final de ese mes.

Pero otro escollo en el camino encontraría el proyecto. A solicitud de varios legisladores que reclamaron mayor información sobre la conformación y funcionamiento de las empresas que se pretende crear, la presidenta de la Comisión de Transporte, Zulema Daher, postergó el debate.

Pasadas las vacaciones de invierno, en la primera semana de agosto el oficialismo intentó

firmar dictamen, pero sumaba otra piedra en las vías: la campaña electoral, ya que en varias provincias se elegían autoridades provinciales y ya se acercaba la presidencial de octubre. Sin embargo, se logró juntar el número necesario y se sacó un dictamen de mayoría el 15 de ese mes.

## Descarrilamiento

El mismo día que se firmó el despacho de comisión, la iniciativa se comenzó a tratar en el recinto pero sólo fue la miembro informante quien defendió el proyecto y luego la sesión pasó a cuarto intermedio por falta de quórum. La problemática estuvo centrada en una maniobra del oficialismo para no escuchar a la oposición hablar del caso de la valija de 800 mil dólares y el juicio a Elisa Carrió. A raíz de esto, la UCR, el PRO y el ARI tomaron la decisión de abandonar el recinto luego que se votara adelantar en el temario el tratamiento del proyecto ferroviario antes de la media hora de preferencia donde se iban a plantear temas con sabor amargo para el Gobierno nacional. El calendario electoral en las provincias complicó el funcionamiento del Congreso. Tanto es así que el Parlamento no sesionó hasta después de las elecciones presidenciales celebradas el 28 de octubre. Es decir, más de diez semanas sin tratamiento en el recinto. En septiembre se intentó sesionar, pero sólo asistieron 63 diputados. Luego de las elecciones se pensó que el proyecto del Ejecutivo se aprobaría fácilmente, pero, sin embargo, los diputados no se ponían de acuerdo y se sacó el tema del plan de Labor. Más allá de la falta de legisladores necesarios para aprobar la iniciativa, otro fantasma había aparecido. La Secretaría de Transporte quería realizar cambios al proyecto. Además, el Frente para la Victoria, por ser un tema complejo, comenzó a pensar en tratarlo con la nueva integración de la Cámara de Diputados a partir del 10 de diciembre, porque son amplia mayoría y la aprobarían con facilidad.

Sin embargo, la reorganización del sistema ferroviario jamás se volvió a tratar en el recinto, a pesar de estar incluido entre los temas con preferencia. Una mirada aguda indica una gran diferencia entre los 30 días que tardó el Senado en aprobar la iniciativa y cómo se fue dejando en el olvido en Diputados. Por la experiencia vivida por otros temas complejos este mismo año, no puede ser excusas las vacaciones de invierno, la campaña electoral y las

críticas de la oposición ni mucho menos. “Lo aprobamos después del 10 de diciembre”, expresaron en su oportunidad desde el bloque kirchnerista. En realidad, se aceptaba que no había voluntad política y la orden de aprobarlo nunca llegó desde la Casa Rosada.

La pregunta central es por qué la premura con que se obligó a actuar al Senado, en Diputados ya no interesaba más la reorganización. Acaso el usuario viaja mejor. Quizá los intereses cruzados con otros gremios y la disputa de poder interno en el kirchnerismo sean las verdaderas claves para comprender por qué descarriló el proyecto de reorganización ferroviaria.