

"FFCC: A fin de mes aprobarían la ley de reordenamiento ferroviario", *Región Norte Grande*, Argentina, 18 de febrero de 2008.

Consultado en:

<http://www.regionnortegrande.com.ar/?noticia=9857>

Fecha de consulta: 23/04/2014.



El proyecto del Poder Ejecutivo para reorganizar el sistema ferroviario obtuvo el visto bueno del plenario de las comisiones de Transporte y Presupuesto de la Cámara de Diputados, y se supone, sería aprobado el 27 de febrero próximo.

En una corta reunión, presidida por el titular de la Comisión de Presupuesto, Walter Agosto y de la de Transporte, Zulema Daher, se emitió dictamen al polémico proyecto que no pudo ser aprobado durante el 2007.

La prioridad es que el proyecto para el “reordenamiento ferroviario”, una iniciativa impulsada por Julio De Vido que contempla la creación de dos nuevas empresas estatales en condiciones de controlar y operar las redes ferroviarias, se apruebe en extraordinarias.

A pesar de que siempre se tuvo la certeza que sería aprobado, el proyecto –que fue modificado en el Senado– sufrió un duro traspie en Diputados: no consiguió los votos para transformarse en ley y la resistencia a otorgarle “más poder” al ministro de Planificación atravesó al propio oficialismo y sus aliados.

El kirchnerismo en Diputados hizo propio el lema del “paso a paso”. Primero ordenó el frente interno con un reparto de las presidencias de las comisiones legislativas que favoreció a un amplio abanico peronista, en sintonía con el objetivo de Néstor Kirchner de reorganizar el PJ. Ahora, mientras discute con los relegados bloques opositores –y con los aliados K– los cargos que ocuparán en las comisiones, buscará ponerlas en marcha para tratar los proyectos oficiales.

Cabe recordar que el proyecto fue ideado tras la rebelión de los usuarios en Constitución, donde la cancelación de los servicios en la ex línea Roca desató la furia contra

Metropolitano y terminó con la cancelación de la concesión. La empresa de Sergio Taselli ya había perdido también la concesión del ex ferrocarril San Martín por las pésimas concesiones del servicio. Ambos ramales terminaron quedando en manos de una UTE que aglutina al resto de los operadores ferroviarios que ganaron las licitaciones en la etapa privatizadora menemista, entre ellos TBA (Mitre y Sarmiento). El argumento del Gobierno fue entonces que esos ramales no podrían volver al Estado porque éste había desmantelado su propia estructura ferroviaria.

Ahora, el proyecto oficial prevé la creación de la Administración de Infraestructura Ferroviaria y la Operadora Red Ferroviaria, que pasarían a depender del Ministerio de Planificación. La primera tendría a cargo “la administración de las infraestructuras ferroviarias propias y de las que se le encomiende”. Una tarea que abarca desde la confección y ampliación de la actual infraestructura en sociedad con privados o Estados provinciales, hasta el control y la inspección de todos los ramales ferroviarios, incluidos los privados. También pasaría a controlar “la recepción de los cánones” ferroviarios y la “explotación” de los bienes del Estado, concesionados o en manos del liquidador Onabe.

La otra empresa se ocuparía –según el proyecto– de “asumir por sí, por intermedio de terceros o asociada a terceros, la prestación de los servicios ferroviarios, de pasajeros o de cargas, que se le asignen, los que se encuentran concesionados y que por distintas causales reviertan al Estado nacional, así como los nuevos servicios que se creen”.

La oposición divide aguas entre quienes respaldan la participación estatal y los que no quieren que el Estado vuelva al negocio ferroviario. Pero a ambos los une una misma consigna: “Que no sea De Vido quien las maneje”. Las críticas al ministro incluyen “el manejo irregular en los subsidios” a las empresas de transporte y a los mismos operadores a los que se les quitó la concesión; y la “evasión de los controles estatales de las nuevas empresas, que se registrarán jurídicamente como Sociedades del Estado, equivalente al de las empresas privadas”. Tampoco olvidan la creación –a través del mismo sistema– de la petrolera Enarsa y la fracasada experiencia de la compañía Lafsa de aviación.

“No manejaron aviones ni petróleo. Sólo sirvieron para hacer negocios privados”, afirman

desde la oposición. Para el oficialismo, las críticas no son sobre el proyecto. “¿A dónde quieren que vayan a parar? ¿Al Ministerio de Educación? Los cuestionamientos no son serios”, dijo un encumbrado diputado kirchnerista, convencido de que esta vez conseguirán los votos para aprobar el proyecto.