

Goñi, Hernán de, "Trenes: no faltan recursos, falta un modelo de gestión", *Región Norte Grande*, Argentina, 27 de octubre de 2010.

Consultado en:

<http://regionnortegrande.com.ar/?articulo=2156>

Fecha de consulta: 24/01/2014.

La frágil gestión de los medios de transporte público que funcionan (sobreviven sería un verbo más adecuado) con los subsidios del Estado aporta un dato importante para el análisis de la coyuntura actual: el dinero no lo resuelve todo. Así como la política de privatizaciones ferroviarias fue un resultado directo del colapso económico que envolvió el final del gobierno de Raúl Alfonsín y los primeros 18 meses de Carlos Menem, los males que hoy padece el servicio no pueden seguir siendo achacados exclusivamente a políticas asumidas hace 20 años.

La recuperación de los ferrocarriles fue un caballito de batalla de la campaña electoral de 2003. Desde entonces, hubo claros gestos de voluntad política a favor de introducir cambios, pero sobre todo, año tras año se habilitaron recursos crecientes. En el Presupuesto 2011, por ejemplo, hay asignados \$ 4000 millones, de los cuales \$ 2858 millones son transferencias a las empresas privadas que operan los diferentes ramales y otros \$ 553 millones son para gastos de capital. Hay una partida de \$ 258 millones para seguridad ferroviaria (que en realidad cubre los servicios que prestan otras áreas del Estado, como la Policía Federal) y otra de \$ 171 millones para servicios técnicos y profesionales. Sin embargo, subsiste la sensación de que el próximo gobierno se encontrará con mucho por hacer en este tema.

A la hora de ubicar un momento de buen funcionamiento de los trenes nacionales, los memoriosos casi nunca se ponen de acuerdo. Los más veteranos no pasan por alto que los ferrocarriles nacieron privados en 1853 hasta que Juan Domingo Perón decidió la nacionalización de las 15 empresas que funcionaban hasta 1946. Los nostálgicos del Estado sueñan con volver a la era de Ferrocarriles Argentinos, pero evitando recordar que para 1989 habían perdido un tercio de los pasajeros y le costaban al Tesoro u\$s 600 millones por año. Muy pocos conservan un registro de los años (entre 1993 y 1998) en el que los

concesionarios cumplieron los compromisos de inversión, hasta que la recesión y luego el default derivaron en el estado de emergencia que sobrevive hasta hoy.

En 2004 el Gobierno estatizó la ex Línea San Martín, y lo mismo hizo en 2007 con el Roca, controladas por el grupo menos fuerte (los colectiveros de Ormas y Trainmet, luego Metropolitano con Mario Montoto y Sergio Taselli como último accionista privado). Aunque se comprometió a realizar una nueva concesión, el diagrama de transición plasmado con la Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia (Ugofe), compuesta por los tres operadores sobrevivientes, goza de buena salud gracias al circuito de financiamiento garantizado por el Estado.

En estos años los concesionarios completaron su negocio como proveedores del Estado, desde su rol de controlantes de talleres de reparación y fabricación de material rodante: Taselli maneja la cordobesa Materfer; el grupo Cirigliano, controlante de TBA, administra Emfer; Emepa, de Ferrovias, tiene su propia unidad, y Roggio se lanzó con la flamante Ferroindustrial.

El modelo de gestión fue más allá, ya que los subsidios operativos fueron reducidos con la subcontratación de empresas tercerizadas vinculadas al principal gremio del sector, la Unión Ferroviaria. El Estado paga los sueldos de las líneas reestatizadas, y en forma indirecta, los de los subcontratados. Los potenciales ahorros quedan diluidos en la cadena. Las promesas de avanzar en los grandes proyectos estratégicos, como el relanzamiento del Belgrano Cargas, continúan esperando su turno.