

"En 30 años de privatización el servicio ferroviario de carga se descapitalizó totalmente"

MARIO HERNÁNDEZ :: 27/07/2021

Entrevista con Eduardo Lucita, de Economistas de Izquierda

M.H.: Quiero tratar algunos temas contigo, uno te toca muy de cerca porque fuiste parte de Ferrocarriles Argentinos y el Estado decidió no renovar las concesiones a las empresas que explotan los ferrocarriles de carga que circulan por las vías de los ferrocarriles Sarmiento, Roca y Mitre. ¿Qué reflexión te merece esta decisión del gobierno nacional?

E.L.: Primero que en las últimas tres décadas, desde que esto se privatizó en los 90 con el auge del neoliberalismo y en Consenso de Washington, bajo la administración de Menem, se privatizaron todos los servicios públicos, principalmente los ferrocarriles. Una empresa estatal monopólica que tenía déficit de servicio, que explotaba más de 40.000 km, que tenía 95.000 trabajadores en menos de dos años fue convertida en 14 empresas de derecho privado, quedaron 18.800 km de vía en actividad, de los cuales cerca de 13.000 km fueron transferidos a los trenes de carga, pero de los que solo están en explotación 7.500.

Hay un gran deterioro de toda la infraestructura, el sistema de vías, señalamiento, telecomunicaciones, el parque tractivo y remolcado tiene una antigüedad de 40 años, acumula mantenimiento diferido y todo esto sumado hace que los descarrilamientos se hayan producido seguido.

Ese es el balance de 30 años de administración privada de los ferrocarriles. La comisión especial de renovación de contratos que funciona en este gobierno bajo el ministerio de Transporte, detectó estas anomalías y a partir de ahí determina la no renovación.

Pero estas anomalías fueron denunciadas muchas veces, hace 20 años atrás, incluso por el que era mi gremio en la sección en la que yo trabajaba, la Asociación del Personal de Dirección de Ferrocarriles Argentinos (APDFA).

Y sin embargo, cuando todo eso era evidente, ningún gobierno, desde aquella época hasta ahora, hizo nada. Recién toman nota de esto. También es cierto que los trascendidos dicen que el hoy fallecido ministro Meoni, en su momento, cuando las empresas privatizadoras le pidieron la renovación, les planteó que sí, siempre y cuando se hicieran cargo taxativamente de una serie de inversiones para recomponer el sistema ferroviario de cargas, a lo cual las empresas se negaron.

Por lo tanto, al Estado no le quedó otra opción que tomar esta medida. Digamos que no la han hecho por convicción sino por necesidad. Porque en poco tiempo más los ferrocarriles de carga desaparecían, no podía renovarlos bajo ningún punto de vista. Esa es la realidad que hay hasta hoy. La solución que ha encontrado el gobierno es híbrida, no es ni una estatización ni tampoco una privatización. Se marcharía a lo que es la ley 27.132 que fue aprobada en 2015.

M.H.: La Ley de Ferrocarriles Argentinos.

E.L.: Sí, en el último período de Cristina Kirchner y ratificada bajo el gobierno de Macri en 2018. Hay que decir que cuando se votó, los diputados de Cambiemos en ese momento la votaron a cuatro manos, porque es una ley que permite la intervención de los capitales privados en el sistema ferroviario, entonces entraba en línea con las principales definiciones de Cambiemos en ese momento.

Significa que el Estado se hace cargo de la vía, que tiene el material rodante y que va a correr los servicios pero, además, puede permitir que servicios privados corran en las vías que mantiene el Estado a cambio de un cánón, en el caso que esos privados tengan material rodante propio. Y sino que le alquilen material rodante al Estado y éste les va a cobrar por ese alquiler, el cánón, etc.

Es un sistema híbrido, hay que ver si funciona porque de las empresas que tienen los ferrocarriles de carga acá, por ejemplo, el grupo Techint compró alguna locomotora y algunos vagones. O sea, tendría material rodante propio pero las otras empresas no, o sea que no sé hasta dónde les va a convenir invertir en eso o utilizar lo del Estado.

En 30 años el servicio ferroviario de carga se descapitalizó totalmente

El problema es que en 30 años el servicio ferroviario de carga se descapitalizó totalmente. Quién va a pagar esa descapitalización es el problema, porque hay que restituirlo, eso lo va a hacer el Estado. ¿No le van a cobrar nada a los privados? Porque ellos hicieron este desastre. Se les transfirieron 187 locomotoras y 11.800 vagones, solo renovaron 25 locomotoras y 104 vagones, que es un porcentaje de un 25% en las locomotoras pero en los vagones no llega a ser un 1%. Es decir, no invirtieron nada.

Olvidémonos de la infraestructura que está totalmente destruida. Lo que pasa es que acá se perdió el carácter de servicio público de los servicios ferroviarios de carga, porque en estos 30 años los concesionarios no trabajaron a la oferta, no ofrecían servicios, solamente cumplían servicios para sus mandantes, para sus propias empresas, que en el caso de Nuevo Central Argentino es la Aceitera General Deheza, en el Ferroexpreso pampeano era Techint y en el Ferrosur Roca Loma Negra y la brasilera Camargo Correa. O sea, transportaban sus propios productos, carnes, granos, cemento y minerales y no mucho más.

Por eso cuando se les entregó el material rodante y la infraestructura los trenes de carga corrían en promedio a 80/100km por hora y ahora corren a 30 km porque esa pequeña velocidad para esas empresas resulta funcional, no necesitan invertir para correr más rápido porque no compiten en el mercado del transporte, el resto se lo dejan todo a los camiones.

Esa es la realidad y a partir de ahora qué pasa, cuánto invierte el gobierno cuando tenga que reconstruir todo eso. La verdad es que no lo podemos saber. Tampoco con qué lo van a financiar. Si entrarán los chinos para financiar todo eso. No se sabe nada.

M.H.: Otra medida que se tomó paralelamente es que afecta a la Hidrovía.

E.L.: La cuestión de la Hidrovía tomada junto con los ferrocarriles y los puertos es un punto central, porque si el Estado manejara esos tres componentes, manejaría buena parte del comercio exterior de la Argentina y de esa manera se recompone buena parte de la soberanía nacional que se ha perdido a manos de las grandes corporaciones exportadoras.

Es muy importante lo de la Hidrovía. La solución por ahora es también híbrida. Vence la concesión, llama a una licitación por tiempo corto y, mientras tanto, va preparar una licitación grande, tal vez por unos 25 años más, pero que va a ser abierta, donde van a poder intervenir empresas internacionales. Se supone que hay empresas chinas interesadas, aparte de las europeas y además que puede haber empresas nacionales.

Esto ha despertado una serie de críticas porque tanto desde el sector de Administración General de Puertos, como el Sindicato de Dragado y Balizamiento plantean que las dragas que están trabajando para la empresa belga Jan De Nul son de capital nacional, el Estado se las cedió y los que las operan son trabajadores argentinos, etc.

Aparentemente habría capacidad para que el Estado se haga cargo de esto y no lo deje en manos de las corporaciones internacionales, o sea, que la moneda también está en el aire. Va a haber esta licitación corta, pero habrá tiempo para nuevas disputas alrededor de todo esto.

Extratado por La Haine

https://www.lahaine.org/mm_ss_mundo.php/en-30-anos-de-privatizacion