

Expte. B-27-15 BLOQUE FRENTE PARA LA VICTORIA PARTIDO JUSTICIALISTA Proyecto de Resolución. Ref.: *"Manifestar nuestro más profundo beneplácito por el Proyecto de Ley del Poder Ejecutivo Nacional para crear la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado"*

VISTO:

Que el mencionado proyecto de Ley, aprobado por la Cámara de Diputados de la Nación, tiene como objeto declarar de Interés Público Nacional y renovar y mejorar la infraestructura ferroviaria y la incorporación de tecnologías y servicios tendientes a la modernización y eficiencia del transporte público ferroviario y a reverter el sistema de explotación del transporte ferroviario de cargas en el país.

CONSIDERANDO:

Que la Cámara de Diputados de la Nación ha aprobado el proyecto de ley que (re)crea la empresa Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, que tendrá la potestad sobre todo el sistema ferroviario, tanto de pasajeros como de carga. La nueva sociedad agrupará las divisiones de transporte de pasajeros (actual Sofse), la administración de la infraestructura (ADIF), cargas (Belgrano Cargas y Logística) y la gestión de todos los trabajadores. El proyecto también propone la recuperación de toda la infraestructura vial para potenciar el sistema de cargas. En este sentido, se establecerá la modalidad de acceso abierto a la red ferroviaria nacional para la operación de los servicios de carga, de modo que cualquier empresa pueda transportar carga con origen y destino en cualquier punto de la red. Para ello se creará un Registro de Operadores de Carga.

Que este proyecto tiene por objeto la recuperación definitiva de la administración de los ferrocarriles por parte del Estado, partiendo de la idea central de que el mismo puede gestionar de una manera más eficiente que los privados. (Se acompaña Anexo I).

Que la Presidenta Cristina Fernández de Kirchner anunció el envío de este proyecto de ley durante el discurso inaugural de las Sesiones Ordinarias, el primero de marzo. Al día siguiente, la cartera de Interior y Transporte, que conduce Florencio Randazzo, publicó en el Boletín Oficial una resolución a partir de la cual las operaciones del Mitre, San Martín, Belgrano Sur y Roca, que estaban en manos de los privados Roggio y Emepa, pasaron al Estado nacional. El proceso de reorganización del sistema comenzó en 2008, con la creación de dos empresas estatales, pero no fue hasta luego de la tragedia de Once que las transformaciones tomaron un ritmo vertiginoso.

Que a través de la Sociedad Operadora Ferroviaria (Sofse) y la Administración de Infraestructura Ferroviaria (ADIF), el Gobierno invirtió en nuevas vías, trenes, señalamiento y medidas de seguridad. A su vez, se hizo cargo de los sueldos de los trabajadores de las líneas metropolitanas. El rol de los privados había quedado circunscripto a la operación diaria. Ahora, bajo el paraguas de la nueva Ferrocarriles Argentinos quedará unificada la gestión estratégica y diaria del transporte de pasajeros y carga.

Que sostenemos que la creación de Ferrocarriles Argentinos no es un slogan, sino que es una decisión política del Gobierno vinculada a reparar errores de los últimos 60 años en materia ferroviaria. Tenemos la convicción de que el tren es más que un medio de transporte para el pueblo argentino, es parte de nuestra identidad como nación y de nuestra historia.

Que en sus fundamentos, la incitativa destaca la recuperación del transporte de carga. “Se ha planteado como objetivo central lograr una red ferroviaria con logística plenamente integrada al circuito productivo regional y enlaces comerciales a los países limítrofes”. En el artículo 1º se declara de interés público nacional la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, la renovación y el mejoramiento de la infraestructura y la incorporación de tecnología. El proyecto toma como referencia para su realización la reciente experiencia francesa, donde se reunificó todo el sistema ferroviario bajo un “gran holding público”. Los países europeos se negaron a privatizar sus ferrocarriles. Lo que se hizo fue dividir la infraestructura, en manos del Estado, de la operación, que se abrió a la posibilidad de que compitan privados con inversiones propias. Esa división creó desinteligencias entre las dos áreas. Francia las acaba de fusionar. Es el mismo sistema que propone la ley para la Argentina. Alemania, Italia y Holanda se manejan en forma similar. Las empresas que perderán la administración de las vías y serán puestas bajo análisis son las concesionarias de cargas Ferroexpreso Pampeano (Fepsa), Ferrosur Roca, Nuevo Central Argentino (NCA) y la empresa provincial bonaerense Ferrobaires (Uepfp), que también opera en virtud de un contrato con el Estado nacional. Las concesiones metropolitanas que seguirán, por el momento, bajo la órbita de empresas privadas, como el Urquiza (Roggio) y el Belgrano Norte (Emepa), serán analizadas por el directorio de la nueva Ferrocarriles Argentinos, que podrá renegociar los contratos o recuperar las empresas. El directorio estará integrado por seis miembros: un representante designado por la Secretaría de Transporte, el presidente de ADIF, el presidente de Sofse, el titular del Belgrano Cargas y Logística y dos representantes designados por el Ministerio del Interior y Transporte a propuesta de las organizaciones gremiales inscriptas y representativas del sector ferroviario.

Que la decisión política de la Presidenta Cristina Fernández de Kirchner por recuperar el patrimonio de los argentinos la hemos visto antes como en el caso de Aerolíneas Argentinas e YPF.

Fue el General Juan Domingo Perón quien nacionalizó los ferrocarriles y los transformó en política de gobierno. Desde 1955 la política de Estado cambió radicalmente y el interés por el ferrocarril nacional comenzó su declive, con consecuencias nefastas para los argentinos como vías desmanteladas y cientos de trabajadores despedidos. Lamentablemente la Dictadura Cívico-Militar de fines de los '70 continuó con ese desinterés profundizando aún más el abandono sufrido por nuestros ferrocarriles y generando el contexto que llevaría a las privatizaciones que ese gobierno de facto pretendía como fin último. Finalmente en los años '90 se lleva a cabo el último golpe hacia el sistema ferroviario, con las clausuras decretadas numerosos pueblos y ciudades del país quedaron aisladas, dañando no sólo la vida de esos pueblos sino aislando también a miles de familias que contaban con el tren como medio de transporte económico para poder reencontrarse con sus familiares.

Que consideramos que esta recuperación además de ser histórica es devolver a los argentinos lo que alguna vez les perteneció, porque el sistema ferroviario lo recupera este Gobierno pero lo hace para cada uno de los ciudadanos de este país, para que cada familia pueda volver a encontrarse con los suyos, para que los más jóvenes que no tuvieron la posibilidad de conocer los viejos trenes tengan la oportunidad de contar con un medio de transporte seguro, económico y de calidad.

Que este Proyecto de Ley que cuenta con media sanción, será tratado por La Cámara de Senadores Nacionales y dado la mayoría con que fue aprobado por diputadas y diputados de la Nación, asistiremos seguramente al momento histórico en que la propuesta sea convertida en LEY.

POR LO EXPUESTO:

El Honorable Concejo Deliberante de la ciudad de Pergamino, en la Primera Sesión Ordinaria, celebrada el día 14 de Abril de 2015, aprobó sobre tablas por unanimidad la siguiente,

RESOLUCIÓN:

ARTÍCULO 1: Manifiestar el beneplácito de este Honorable Concejo Deliberante por el -----“Proyecto de Ley del Poder Ejecutivo Nacional para crear la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado”

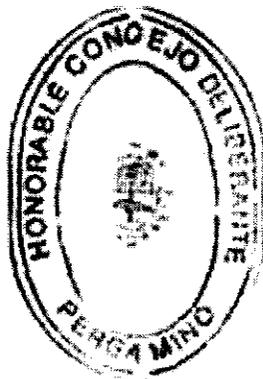
ARTÍCULO 2: Comunicarlo a ambas Cámaras Legislativas.

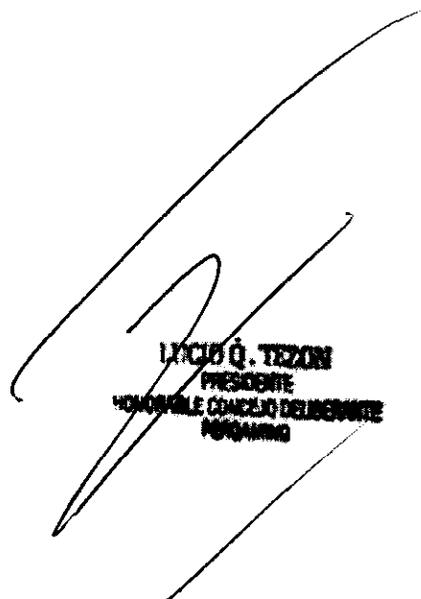
ARTÍCULO 3: Dé forma.

PERGAMINO, 15 de Abril de 2015.-

RESOLUCIÓN Nº 2392 /15


MARIA FERNANDA ALEGRIA
SECRETARIA
HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE
PERGAMINO




LICIO Q. TEZONI
PRESIDENTE
HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE
PERGAMINO

Anexo I

Proyecto de Resolución: "Manifiestar nuestro más profundo beneplácito por el Proyecto de Ley del Poder Ejecutivo Nacional para crear la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado"

Los trenes en la Historia Argentina

El crecimiento económico con inclusión social sólo se transporta en trenes del Estado Nacional.

"El ferrocarril -dice Scalabrini Ortiz- es una de las invenciones más trascendentales de la humanidad. La aplicación de la fuerza expansiva del vapor a una máquina móvil que circula sobre un camino artificial, es el punto de partida de una era en que el hombre pone a su servicio a los elementos inorgánicos para constituir fuerzas cooperadoras de su actividad y así alteró las relaciones establecidas por los factores geográficos".

Con la ajustada definición de Scalabrini se introduce el trabajo de Tomás García que sugiere respuestas a una de las más importantes problemáticas que enfrenta el modelo de expansión productiva con inclusión social implementado por los gobiernos del Dr. Néstor Carlos Kirchner y la Dra. Cristina Fernández de Kirchner a partir de 2003.

Tomar dimensión de la herramienta que constituye el ferrocarril, en el crecimiento de una economía nacional, otorga comprensión a la batalla emprendida primero por Inglaterra y luego por Estados Unidos cuyos objetivos fueron ahogar de manera definitiva, el desarrollo independiente de un sistema ferroviario, que impulsara un crecimiento económico diversificado y atento a las necesidades regionales de América Latina.

En ese marco se entiende el genocidio de la Guerra del Paraguay llevado a cabo por una alianza entre el Brasil, Argentina y el Uruguay pero organizado por Inglaterra, dado que Paraguay había impulsado, entre otros emprendimientos, la instalación del ferrocarril sin recurrir a empréstitos externos y establecidos los servicios donde fueran útiles al crecimiento del país.

En Argentina la historia de los ferrocarriles muestra como ese devenir avanza y retrocede con una pasmosa pero electrizante realidad.

En los inicios de la implementación de este tipo de transporte fue la iniciativa nacional la que empujó su construcción. Al comprobarse que las economías regionales atravesadas por los trenes, cobraban una fuerte dinamicidad, comienza la etapa por parte del capital extranjero, de trabajar en contra de los intereses estaduales. Así, ejercerán presión para debilitar y quebrantar el funcionamiento de empresas formadas a partir de capitales nacionales como el Ferrocarril del Oeste que perteneció a la Provincia de Buenos Aires, el Ferrocarril del Norte y el Andino propiedad de la Nación.

Al final, tras años de boicot, casi todo el transporte ferroviario pasa a dominio inglés y unos pocos al capital francés. Todo esto sucede en el período de los gobiernos que abarcan de 1880 a 1916, pero en especial en el gobierno de Juárez Celman el más corrupto de los presidentes que se conocen como la generación del 80.

Durante el gobierno de Juan Domingo Perón los ferrocarriles se nacionalizan y el gobierno toma posesión del servicio el 1º de Mayo de 1948.

El ferrocarril es una industria que genera importantes enlaces de producción hacia atrás cuando provee de insumos a esa línea de fabricación y hacia adelante cuando la nueva inversión se canaliza hacia empresas que utilizan el producto de ese sector. Siguiendo el esquema productivo citado, Argentina, a partir de la nacionalización del servicio, comienza a fabricar vagones, locomotoras y demás insumos exigidos por la empresa nacional, todo lo cual impulsó el desarrollo de tecnología propia.

La nacionalización del servicio de trenes incentivó una industria ferroviaria que se transformó en una fuerza generadora de inversión, que se puso en movimiento al implementarse instalaciones productivas proveedoras de insumos. En este contexto cobra impulso Fabricaciones Militares pero también cada uno de los grandes talleres como los instalados en Junin (Provincia de Buenos Aires), Tafi Viejo (Prov. de Tucumán), Basavilbaso (Prov. de Entre Ríos) y otros donde se realizaban todas las reparaciones para el mantenimiento del servicio, además de construir escuelas donde se aprendía el oficio.

El control estatal, de un transporte clave como es el ferrocarril, permitió también reparar la nefasta política inglesa en cuanto al costo de los fletes, que funcionó como obstaculizador de distintos tipos de producciones y regiones. El Estado Nacional en cambio promovió industrias, cultivos y explotaciones varias, acercó regiones y acompañó el crecimiento de los pueblos en especial de aquellos más olvidados.

La instauración de la dictadura a partir de 1955 que derroca a Juan Domingo Perón del gobierno, inicia un camino en lo económico-social que se inscribe en las políticas planteadas por los países triunfantes en la Segunda Guerra Mundial y sellada en Bretton Woods donde se organizó la economía mundial alrededor del dólar como entidad de respaldo al resto de las monedas en el mundo capitalista y con instituciones como el FMI y el Banco Mundial en sus papeles de reguladores de las economías en los distintos países a fin de resguardar los intereses de Estados Unidos y sus principales socios.

La implementación de estas políticas que atentaban contra el bienestar de los trabajadores requirió políticas de disciplinamiento social, que implicó romper las organizaciones de esos sectores a fin de impedir o debilitar la protesta social. La Doctrina de Seguridad Nacional fue la respuesta a las nuevas exigencias de los intereses hegemónicos, que asignó un nuevo papel a las Fuerzas Armadas de los países latinoamericanos. Estas se transformaron en el poder policial que cuidaba de fronteras adentro, pues el enemigo era interno.

La reorganización del control imperialista de América Latina generó fuertes cambios sobre el modelo implementado en Argentina por la economía del peronismo. El transporte ferroviario fue uno de los objetivos a atacar, pues Estados Unidos se había lanzado de manera agresiva a conquistar mercados externos para su industria automotriz. El gobierno de Frondizi (1958-1962) fiel ejecutor de políticas desarrollistas instrumentadas por la CEPAL y Estados Unidos, luego del dictámen de la Comisión Larkin, toma las primeras medidas para achicar el servicio de los FFCC. Los sindicatos ferroviarios iniciaron una férrea oposición a tales medidas y se respondió con una sangrienta represión (Plan Conintes). El tema ya ha sido tratado en el trabajo de Tomás García.

El proceso de deterioro y dismantelamiento se profundizará en el gobierno dictatorial de Juan Carlos Onganía (1966-1970) y en el presidido por Videla e instrumentado por el ministro de economía Martínez de Hoz y sucesores (1976-1983) que implementaron la destrucción del aparato productivo de Argentina y una represión feroz que aniquiló toda capacidad organizativa capaz de oponerse a las políticas de una brutal concentración económica en beneficio de una elite asociada al capital multinacional.

Las acciones preliminares antes descritas, facilitaron la implementación del modelo neoliberal dictado por el Consenso de Washington y concretado en el gobierno de Carlos Saúl Menem y su ministro de economía Domingo Cavallo.

Las privatizaciones de los ferrocarriles, al igual que las otras empresas del Estado, otorgaron los activos a los adjudicatarios pero, la deuda total de las empresas transferidas, pasó al Tesoro Nacional. El enorme despojo que significaron las privatizaciones tuvo como correlato, la falta de normas que debían establecer un control sobre los servicios, con el objetivo de mejorar sus prestaciones, pero también garantizar una real inversión en ellos.

Se generó por el contrario una concentración de la propiedad de las empresas en reducidos grupos conglomerados locales fortalecidos durante la Dictadura Militar y consolidados durante los gobiernos sucesivos mediante subsidios, exenciones tributarias y contratos con el Estado. Los grupos empresarios locales (Perez Companc, Bunge y Born, Macri-SOCMA, Rocca-Techint, Astra-Gruneisen, Soldati, Zorroaquín, Massuh, Fortabat, Acevedo-Acindar, Bemberg, Roggio y Richards entre otros) se asociaron con empresas extranjeras y con representantes de la banca acreedora. Así se produjo en Argentina el mayor proceso de extranjerización de la economía en toda su historia.

En 2003, se comienzan a dar vuelta las páginas de la historia, con la llegada de Néstor Kirchner al gobierno y la profundización de las medidas durante las presidencias de Cristina Fernández de Kirchner. Se pudo reparar así la destrucción del patrimonio económico y social de los argentinos llevada a cabo por gobiernos anteriores y se inicia, de esta manera, la senda del crecimiento. Para lograr los objetivos señalados se trabajó en la defensa de nuestra soberanía política, la implementación de un desarrollo económico independiente de las presiones de los países dominantes. Se enfatizó la inclusión social con medidas como la Asignación Universal por Hijo, ampliación del universo de los jubilados, significativo aumento en el presupuesto educativo, en políticas de salud pública y programas de construcción de viviendas.

En el marco de todas estas políticas nacionales y populares la recuperación del transporte ferroviario bajo control del Estado, sería otro gran paso sin el cual es impensado un crecimiento cualitativo de la producción industrial, la diversificación de la oferta de productos y una mejora en las condiciones de vida de los argentinos, atravesados por la mayor causa de muerte como son los accidentes viales.

La propuesta de Nuevo Encuentro, motorizada en el trabajo de Tomás Gracia, se entiende como un aporte al modelo de país del kirchnerismo que impulsa la defensa de la Patria y la felicidad del Pueblo. (1)

(1) Introducción al trabajo de Tomás Gracia del año 2012: "Estrategias para un sistema de transporte en Argentina y Sudamérica" por Aída Toscani, Profesora en Historia, a cargo de la Secretaría de Formación Política Nuevo Encuentro Pergamino.