



REPÚBLICA ARGENTINA

# DIARIO DE SESIONES

## CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN

1ª REUNIÓN – 1ª SESIÓN ORDINARIA  
(ESPECIAL) – ABRIL 8 DE 2015

**PERÍODO 133º**

Presidencia del señor diputado  
**Julián A. Domínguez**, y de las señoras  
diputadas **Norma A. Abdala**  
de **Matarazzo** y **Diana B. Conti**

**Secretarios:**

licenciado **Lucas Chedrese**,  
contador público **Ricardo H. Angelucci**  
e ingeniero **Ricardo A. Patterson**

**Prosecretarios:**

doña **Marta A. Luchetta**,  
doctor **Julio C. Vitale**  
y doctor **Carlos Urlich**



DIPUTADOS PRESENTES:		
ABDALA DE MATARAZZO, Norma A.	DE FERRARI RUEDA, Patricia	LOUSTEAU, Martín
ABRAHAM, Alejandro	DE GENNARO, Víctor Norberto	LOZANO, Claudio Raúl
AGUAD, Oscar Raúl	DE MENDIGUREN, José Ignacio	MAC ALLISTER, Carlos Javier
AGUILAR, Lino Walter	DE NARVÁEZ, Francisco	MADERA, Teresita
ALEGRE, Gilberto Oscar	DEL CAÑO, Nicolás	MAGARIO, Verónica María
ALFONSÍN, Ricardo	DEPETRI, Edgardo Fernando	MAJDALANI, Silvia Cristina
ALONSO, Laura	DI TULLIO, Juliana	MALDONADO, Víctor Hugo
ALONSO, María Luz	DÍAZ BANCALARI, José María	MARCÓPULOS, Juan Fernando
ARENAS, Berta Hortensia	DÍAZ ROIG, Juan Carlos	MARTÍNEZ CAMPOS, Gustavo José
ARGUMEDO, Alcira Susana	DOMÍNGUEZ, Julián Andrés	MARTÍNEZ, Julio César
ARREGUI, Andrés Roberto	DONDA PÉREZ, Victoria Analía	MARTÍNEZ, Oscar Anselmo
ASSEFF, Alberto Emilio	DONKIN, Carlos Guillermo	MARTÍNEZ, Soledad
AVOSCAN, Herman Horacio	DUCLÓS, Omar Arnaldo	MASSA, Sergio Tomás
BALCEDO, María Esther	DURAND CORNEJO, Guillermo Mario	MAZURE, Liliana Amalia
BALDASSI, Héctor Walter	EHCOSOR, María Azucena	MENDOZA, Mayra Soledad
BARDEGGIA, Luis María	ELORRIAGA, Osvaldo Enrique	MENDOZA, Sandra Marcela
BARLETTA, Mario Domingo	ESPER, Laura	MESTRE, Diego Matías
BARRETO, Jorge Rubén	FABIANI, Eduardo Alberto	METAZA, Mario Alfredo
BASTERRA, Luis Eugenio	FELETTI, Roberto José	MOLINA, Manuel Isaura
BAZZE, Miguel Ángel	FERNÁNDEZ MENDÍA, Gustavo Rodolfo	MONGELÓ, José Ricardo
BEDANO, Nora Esther	FERNÁNDEZ SAGASTI, Anabel	MORENO, Carlos Julio
BERGMAN, Sergio Alejandro	FERREYRA, Araceli	MOYANO, Juan Facundo
BERNABEY, Ramón Ernesto	FIAD, Mario Raymundo	MÜLLER, Edgar Raúl
BIANCHI, María del Carmen	FRANCIONI, Fabián Marcelo	NAVARRO, Graciela
BIDEGAIN, Gloria Mercedes	GAGLIARDI, Josué	NEGRI, Mario Raúl
BIELLA CALVET, Bernardo José	GAILLARD, Ana Carolina	OLIVA, Cristian Rodolfo
BINNER, Hermes Juan	GALLARDO, Miriam Graciela del Valle	OLIVARES, Héctor Enrique
BOYADJIAN, Graciela Eunice	GARCÍA, Andrea Fabiana	OPORTO, Mario Néstor
BRAWER, Mara	GARCÍA, María Teresa	ORTIZ CORREA, Marcia Sara María
BRIZUELA del MORAL, Eduardo S.	GARRIDO, Manuel	ORTIZ, Mariela
BROMBERG, Isaac Benjamín	GDANSKY, Carlos Enrique	PAIS, Juan Mario
BROWN, Carlos Ramón	GERVASONI, Lautaro	PARRILLI, Nanci María Agustina
BULLRICH, Patricia	GIACCONE, Claudia Alejandra	PASINI, Ariel Osvaldo Eloy
BURGOS, María Gabriela	GIACOMINO, Daniel Oscar	PASTORI, Luis Mario
BURYAILE, Ricardo	GIANNETTASIO, Graciela María	PASTORIZA, Mirta Ameliana
CABANDIÉ, Juan	GILL, Martín Rodrigo	PEDRINI, Juan Manuel
CÁCERES, Eduardo Augusto	GIMÉNEZ, Patricia Viviana	PERALTA, Fabián Francisco
CALCAGNO Y MAILLMANN, Eric	GIUBERGIA, Miguel Ángel	PÉREZ, Adrián
CAMAÑO, Graciela	GIUSTOZZI, Rubén Darío	PÉREZ, Martín Alejandro
CANELA, Susana	GÓMEZ BULL, Mauricio Ricardo	PERIÉ, Julia Argentina
CANO, José Manuel	GONZÁLEZ, Gladys Esther	PEROTTI, Omar Ángel
CARLOTTO, Remo Gerardo	GONZÁLEZ, Josefina Victoria	PERRONI, Ana María
CARMONA, Guillermo Ramón	GONZÁLEZ, Juan Dante	PETRI, Luis Alfonso
CARRILLO, María del Carmen	GONZÁLEZ, Verónica Evangelina	PIETRAGALLA CORTI, Horacio
CARRIÓ, Elisa María Avelina	GRANADOS, Dulce	PINEDO, Federico
CARRIZO, Ana Carla	GRIBAUDO, Christian Alejandro	PITROLA, Néstor Antonio
CARRIZO, María Soledad	GROSSO, Leonardo	PLAINI, Francisco Omar
CARRIZO, Nilda Mabel	GUCCIONE, José Daniel	PORTELA, Agustín Alberto
CASAÑAS, Juan Francisco	GUTIÉRREZ, Héctor María	PRADINES, Roberto Arturo
CASELLES, Graciela María	GUTIÉRREZ, Mónica Edith	PUCHETA, Ramona
CASERIO, Carlos Alberto	HARISPE, Gastón	PUIGGRÓS, Adriana Victoria
CASTRO, Sandra Daniela	HELLER, Carlos Salomón	RAIMUNDI, Carlos
CEJAS, Jorge Alberto	HERRERA, Griselda Noemí	RASINO, Elida Elena
CIAMPINI, José Alberto	HERRERA, José Alberto	RECALDE, Héctor Pedro
CICILIANI, Alicia Mabel	IANNI, Ana María	REDCZUK, Oscar Felipe
CIGOGNA, Luis Francisco Jorge	ISA, Evita Néilda	RICCARDO, José Luis
CLERI, Marcos	JAVKIN, Pablo Lautaro	RIESTRA, Antonio Sabino
COBOS, Julio César Cleto	JUÁREZ, Manuel Humberto	RÍOS, Liliana María
COMELLI, Alicia Marcela	JUÁREZ, Myrian del Valle	RISKO, Silvia Lucrecia
CONTI, Diana Beatriz	JUNIO, Juan Carlos Isaac	RIVAROLA, Rubén Armando
CORTINA, Roy	KOSINER, Pablo Francisco Juan	ROBERTI, Alberto Oscar
COSTA, Eduardo Raúl	KRONEBERGER, Daniel Ricardo	ROGEL, Fabián Dulio
CREMER DE BUSTI, María Cristina	KUNKEL, Carlos Miguel	ROMERO, Oscar Alberto
CUCCOVILLO, Ricardo Oscar	LAGORIA, Elia Nelly	ROSSI, Blanca Araceli
D'AGOSTINO, Jorge Marcelo	LANDAU, Jorge Alberto	RUBIN, Carlos Gustavo
D'ALESSANDRO, Marcelo Silvio	LARROQUE, Andrés	RUIZ, Aída Delia
DAER, Héctor Ricardo	LASPINA, Luciano Andrés	SACCA, Luis Fernando
DAS NEVES, Mario	LEVERBERG, Stella Maris	SAN MARTÍN, Adrián
DATO, Alfredo Carlos	LINARES, María Virginia	SÁNCHEZ, Fernando
	LÓPEZ, Pablo Sebastián	SANTILLÁN, Walter Marcelo
	LOTTO, Inés Beatriz	SANTÍN, Eduardo

SCAGLIA, Gisela  
 SCHIARETTI, Juan  
 SCHMIDT-LIERMANN, Cornelia  
 SCHWINDT, María Liliana  
 SCIUTTO, Rubén Darío  
 SEGARRA, Adela Rosa  
 SEMHAN, María de las Mercedes  
 SEMINARA, Eduardo Jorge  
 SIMONCINI, Silvia Rosa  
 SOLÁ, Felipe Carlos  
 SOLANAS, Julio Rodolfo  
 SORIA, María Emilia  
 SOTO, Gladys Beatriz  
 SPINOZZI, Ricardo Adrián  
 STOLBIZER, Margarita Rosa  
 STURZENEGGER, Federico Adolfo  
 TENTOR, Héctor Olindo  
 TERADA, Alicia

TOLEDO, Susana María  
 TOMAS, Héctor Daniel  
 TOMASSI, Néstor Nicolás  
 TONELLI, Pablo Gabriel  
 TORROBA, Francisco Javier  
 TRIACA, Alberto Jorge  
 TROIANO, Gabriela Alejandra  
 TUNDIS, Mirta  
 UÑAC, José Rubén  
 VALDÉS, Gustavo Adolfo  
 VALINOTTO, Jorge Anselmo  
 VAQUIÉ, Enrique Andrés  
 VILARIÑO, José Antonio  
 VILLA, José Antonio  
 VILLAR MOLINA, María Inés  
 VILLATA, Graciela Susana  
 ZABALZA, Juan Carlos  
 ZAMARREÑO, María Eugenia

ZIEBART, Cristina Isabel  
 ZIEGLER, Alex Roberto

AUSENTES, CON AVISO:

CONTRERA, Mónica Graciela  
 MARTÍNEZ, Oscar Ariel  
 RIVAS, Jorge

AUSENTES, CON LICENCIA  
 PENDIENTE DE APROBACIÓN  
 DE LA HONORABLE CÁMARA:

BARCHETTA, Omar Segundo  
 BIANCHI, Ivana María  
 GUZMÁN, Sandro Adrián  
 SALINO, Fernando Aldo  
 TINEO, Javier Héctor

-La referencia acerca del distrito, bloque y período de mandato de cada señor diputado puede consultarse en el Diario de Sesiones correspondiente a la sesión preparatoria (13ª reunión, período 131º) de fecha 4 de diciembre de 2013.

## SUMARIO

1. **Izamiento de la bandera nacional.** (Pág. 4.)
2. **Himno Nacional Argentino.** (Pág. 4.)
3. **Homenaje** a la memoria de los combatientes caídos en la Guerra de Malvinas. (Pág. 4.)
4. **Convocatoria a sesión especial.** (Pág. 5.)
5. **Consideración** de la renuncia a su banca presentada por el señor diputado por el distrito electoral de Buenos Aires, don Eduardo Enrique de Pedro. Se acepta. (Pág. 5.)
6. **Juramento e incorporación** del señor diputado electo por el distrito electoral de Buenos Aires don Ariel Osvaldo Eloy Pasini. (Pág. 5.)
7. **Moción de orden** formulada por la señora diputada Di Tullio de que la Honorable Cámara se aparte de las prescripciones del reglamento y moción de tratamiento sobre tablas respecto de los asuntos a los que se refieren los números 8 y 9 de este sumario. Se aprueban ambas proposiciones. (Pág. 6.)
8. **Consideración** del proyecto de declaración de la señora diputada Di Tullio y otros por el que la Honorable Cámara expresa su más enérgico repudio ante la decisión del gobierno británico de aumentar el presupuesto de defensa en las islas Malvinas (1.533-D.-2015). Se sanciona. (Pág. 7.)
9. **Consideración** del proyecto de declaración de la señora diputada Di Tullio y otros por el que la Honorable Cámara se solidariza con el pueblo y la colectividad armenio-argentina al conmemorarse el 24 de abril de 2015 el centésimo aniversario del genocidio armenio (1.532-D.-2015). Se sanciona. (Pág. 8.)
10. **Cuestión de privilegio** planteada por el señor diputado Pitrola. La cuestión pasa a la Comisión de Asuntos Constitucionales. (Pág. 8.)
11. **Cuestión de privilegio** planteada por el señor diputado Asseff. La cuestión pasa a la Comisión de Asuntos Constitucionales. (Pág. 9.)
12. **Consideración** de los dictámenes de las comisiones de Transportes, de Obras Públicas y de Presupuesto y Hacienda en el proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el que se declara de interés público nacional y objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, y se constituye Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado (2-P.E.-2015). Orden del Día N° 1.893. Se sanciona, con modificaciones, el proyecto de ley contenido en el dictamen de mayoría. (Pág. 10.)
13. **Apéndice:**
  - A. **Sanciones de la Honorable Cámara.** (Página 190.)
  - B. **Inserciones** solicitadas por los señores diputados con motivo del asunto al que se refiere el número 12 de este sumario.
    1. **Abdala de Matarazzo.** (Pág. 193.)
    2. **Aguad.** (Pág. 194.)
    3. **Aguilar.** (Pág. 196.)
    4. **Avoscan.** (Pág. 196.)
    5. **Bergman.** (Pág. 198.)
    6. **Bianchi (M. C.).** (Pág. 199.)
    7. **Carillo.** (Pág. 201.)
    8. **Carrizo (N. M.).** (Pág. 201.)
    9. **Caserio.** (Pág. 202.)
    10. **Cortina.** (Pág. 203.)
    11. **Das Neves.** (Pág. 204.)
    12. **Díaz Bancalari.** (Pág. 205.)
    13. **Elorriaga.** (Pág. 206.)
    14. **Gagliardi.** (Pág. 207.)
    15. **González (J. D.).** (Pág. 208.)

16. **Granados.** (Pág. 208.)
17. **Heller.** (Pág. 210.)
18. **Herrera (G. N.).** (Pág. 214.)
19. **Lousteau.** (Pág. 214.)
20. **Madera.** (Pág. 217.)
21. **Mendoza (M. S.).** (Pág. 218.)
22. **Mongeló.** (Pág. 220.)
23. **Ortiz.** (Pág. 221.)
24. **Plaini.** (Pág. 222.)
25. **Ríos.** (Pág. 224.)
26. **Romero.** (Pág. 225.)
27. **San Martín.** (Pág. 227.)
28. **Santillán.** (Pág. 228.)
29. **Schmidt-Liermann.** (Pág. 229.)
30. **Simoncini.** (Pág. 230.)
31. **Terada.** (Pág. 231.)
32. **Tundis.** (Pág. 233.)
33. **Villa.** (Pág. 234.)
34. **Villar Molina.** (Pág. 235.)

—En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los ocho días del mes de abril de 2015, a la hora 12 y 18:

### 1

#### IZAMIENTO DE LA BANDERA NACIONAL

**Sr. Presidente** (Domínguez). — Con la presencia de 174 señoras diputadas y diputados queda abierta la sesión especial convocada conforme al requerimiento efectuado por varios señores diputados en número reglamentario.

Invito a la señora diputada por el distrito electoral de Córdoba doña Graciela Susana Villata y al señor diputado por el distrito electoral de Misiones don José Daniel Guccione a izar la bandera nacional en el mástil del recinto.

—Puestos de pie los señores diputados y el público presente, la señora diputada doña Graciela Susana Villata y el señor diputado don José Daniel Guccione proceden a izar la bandera nacional en el mástil del recinto. (*Aplausos.*)

### 2

#### HIMNO NACIONAL ARGENTINO

**Sr. Presidente** (Domínguez). — Invito a los señores legisladores y al público presente a entonar las estrofas del Himno Nacional Argentin-

tino, que en esta oportunidad será interpretado por el quinteto de cuerdas de la Orquesta Juvenil de Cámara del Congreso de la Nación.

—Puestos de pie, los señores diputados y el público presente entonan las estrofas del Himno Nacional Argentino. (*Aplausos.*)

**Sr. Presidente** (Domínguez). — Agradecemos al quinteto de cuerdas.

### 3

#### HOMENAJE

##### A la memoria de los combatientes caídos en la Guerra de Malvinas

**Sr. Presidente** (Domínguez). — La Presidencia invita a los señores diputados y al público presente a ponerse de pie y guardar un minuto de silencio en homenaje a los combatientes caídos en la Guerra de Malvinas, al haberse conmemorado recientemente treinta y tres años de ese suceso.

—Puestos de pie, los señores diputados y el público presente guardan un minuto de silencio. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

### 4

#### CONVOCATORIA A SESIÓN ESPECIAL

**Sr. Presidente** (Domínguez). — Por Secretaría se dará lectura del pedido formulado por varios señores diputados, en número reglamentario, y de la resolución dictada por la Presidencia mediante la que se convoca a sesión especial.

**Sr. Secretario** (Chedrese). — Dice así:

#### I

##### Pedido de sesión especial

Buenos Aires, 6 de abril 2015.

*Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, doctor Julián Andrés Domínguez.*

De nuestra mayor consideración:

Tenemos el agrado de dirigirnos al señor presidente a fin de solicitarle que, en los términos de los artículos 35 y 36 del Reglamento de esta Honorable Cámara, convoque a sesión especial para el día miércoles 8 de abril de 2015, fijada a las 11.45 horas con el objeto de considerar:

**Expediente 2-P.E.-2015:** Declarar de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República



Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, estableciendo la creación de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado.

Sin otro motivo saludamos muy atentamente.

*Leonardo Grosso. – Edgardo Depetri. –  
María T. García. – Juliana di Tullio.  
– Carlos M. Kunkel. – Susana Canela.  
– Carlos J. Moreno. – Graciela M.  
Giannettasio. – Andrés Larroque. – María  
E. Soria. – Mario A. Metaza. – Anabel  
Fernández Sagasti.*

## II

### Citación a sesión especial

Buenos Aires, 6 de abril 2015.

VISTA la presentación efectuada por la señora diputada Juliana di Tullio y otros/as señores/as diputados/as, por la que se solicita la realización de una sesión Especial para el día miércoles 8 de abril de 2015 a las 11.45 horas, a fin de considerar el expediente 2-P.E.-15, proyecto de ley por el que se declara de interés público y nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, estableciendo la creación de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado (OD 1.893); y

CONSIDERANDO los artículos 35 y 36 del Reglamento de la Honorable Cámara

*El presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación*

RESUELVE:

Artículo 1º – Citar a los señores/as diputados/as para el día miércoles 8 de abril de 2015 a las 11.45 horas para la realización de una sesión especial a fin de considerar el siguiente expediente 2-P.E.-15, proyecto de ley por el que se declara de interés público y nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, estableciendo la creación de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado (OD 1.893).

Artículo 2º – Comuníquese y archívese.

JULIÁN A. DOMÍNGUEZ.

*Lucas Chedrese.*

Secretario de la C. de DD.

## 5

### RENUNCIA

**Sr. Presidente (Domínguez).** – La Presidencia informa que obra en Secretaría la renuncia presentada por el señor diputado doctor

Eduardo Enrique de Pedro, de cuyo texto se dará lectura.

**Sr. Secretario (Chedrese).** – Dice así:

Buenos Aires, 26 de febrero de 2015.

*Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, doctor Julián Domínguez.*

S/D.

Por medio de la presente tengo el agrado de dirigirme a usted a fin de comunicar mi renuncia al cargo de diputado de la Nación por la provincia de Buenos Aires, a partir del día de la fecha, con motivo de haber sido designado secretario general de la Presidencia de la Nación.

Sin otro particular, saludo a usted con mi más alta consideración.

*Eduardo E. de Pedro*

**Sr. Presidente (Domínguez).** – En consideración.

Se va a votar si se acepta la renuncia presentada.

–Resulta afirmativa.

**Sr. Presidente (Domínguez).** – Queda aceptada la renuncia desde el día de su presentación.

## 6

### JURAMENTO E INCORPORACIÓN

**Sr. Presidente (Domínguez).** – La Presidencia informa que obra en Secretaría el informe del Juzgado Federal con competencia electoral en la provincia de Buenos Aires en el que se determina quién sigue en orden de lista para ocupar la vacante producida a raíz de la renuncia del señor diputado doctor Eduardo Enrique de Pedro.

**Sr. Secretario (Chedrese).** – Dice así:

Buenos Aires, 25 de marzo de 2015.

Señor juez: Dando cumplimiento a lo ordenado, informo a V.S. que los datos personales de quienes resultaron electos como diputados nacionales suplentes por la alianza Frente para la Victoria son los que en cada caso se consignan:

Gastón Harispe, M. I. 20.750.605, domiciliado en calle 132 E/3 y 165, de Punta Lara, partido de Ensenada; María Eugenia Zamarreño, M. I. 27.742.398, domiciliada en la calle 14 C 425, de City Bell, partido de La Plata; Ariel Osvaldo Eloy Pasini, M. I. 22.598.386, domiciliado en la calle 141 648, Bº Talleres San Carlos partido de La Plata; María Isabel

Guerin, M.I. 6.253.552, domiciliada en la calle Rocha N° 7950, Laferrere partido de La Matanza; Alejandro Urdampilleta, M.I. 16.191.937, domiciliado en la calle Sáenz Peña N° 1.132, partido de Merlo; Héctor Aníbal Rosso, M.I. 17.453.875, domiciliado en la calle Córdoba N° 5737 partido de General Pueyrredón; Andrea Lorena Barbalarga, M.I. 24.771.454, domiciliada en la calle 36 N° 75 ½ PB B del partido de La Plata; Jorge Manuel Herrero Pons, M.I. 22.675.298 domiciliado en la calle Somellera N° 495 Adrogué del partido de Almirante Brown y María Inés Grandoso, M.I. 10.477.018, domiciliada en la calle P. Raúl Alfonsín N° 970 de Belgrano Este, Sección Electoral Adolfo Alsina, de la provincia de Río Negro.

Es todo cuanto puedo informar a V.S.

Secretaría Electoral, La Plata, 18 de marzo de 2015.

*Dra. María Florencia Vergara Cruz.*

Prosecretaría electoral nacional.  
Provincia de Buenos Aires.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – La Presidencia informa que se encuentra en antelalas el señor diputado electo por el distrito electoral de Buenos Aires don Ariel Osvaldo Eloy Pasini.

Si hubiere asentimiento de la Honorable Cámara, se lo invitará a aproximarse al estrado para prestar juramento.

–Resulta afirmativa.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Invito al señor diputado electo por el distrito electoral de Buenos Aires don Ariel Osvaldo Eloy Pasini a prestar juramento.

–Puestos de pie los señores diputados y el público presente, y requerido por el señor presidente el juramento de acuerdo con las fórmulas del artículo 10 del reglamento, el señor diputado don Ariel Osvaldo Eloy Pasini jura por Dios, la Patria y los Santos Evangelios, y se incorpora a la Honorable Cámara. (*Aplausos.*)

–Al requerírsele el juramento:

**Sr. Pasini.** – ¡Y por la memoria de Néstor Kirchner!

## 7

### MOCIÓN DE ORDEN Y MOCIÓN DE SOBRE TABLAS

**Sra. Di Tullio.** – Pido la palabra para formular una moción.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

**Sra. Di Tullio.** – Señor presidente: en la reunión de la Comisión de Labor Parlamentaria todos los bloques acordamos votar dos proyectos de declaración. Uno tiene que ver con el repudio al aumento del gasto en armamentos y elementos de defensa que el gobierno británico ha dispuesto en nuestras islas Malvinas apoyado en una hipótesis de conflicto con nuestro país, que ha demostrado durante muchos años, a través de la diplomacia de todos los gobiernos democráticos, que respeta las resoluciones vigentes. Nuestro pueblo argentino es pacífico, vamos a seguir reclamando por nuestra soberanía y repudiamos el aumento del gasto militar en las islas Malvinas.

Pido que por Secretaría se dé lectura del primer proyecto de declaración.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Correspondería, en primer término, aprobar una moción de apartamiento del reglamento a efectos de incorporar en el orden del día el tratamiento de los proyectos de declaración.

Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

**Sra. Di Tullio.** – Señor presidente: formulo moción de que la Cámara se aparte de las prescripciones reglamentarias –para cuya aprobación se requieren las tres cuartas partes de los votos que se emitan– a fin de que se consideren sobre tablas los dos proyectos de declaración que fueron suscritos por todos los presidentes de bloque. Aprovecho la oportunidad para hacer una síntesis de la segunda iniciativa.

Se trata de un proyecto de declaración firmado por todas las fuerzas políticas de esta Cámara por el que expresamos nuestra solidaridad con el pueblo armenio y la colectividad armenio-argentina al cumplirse cien años del genocidio que sufrió ese pueblo.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Se va a votar la moción de apartamiento del reglamento a efectos de considerar sobre tablas los proyectos de declaración contenidos en los expedientes 1.532-D.-2015 y 1.533-D.-2015.

Se requieren las tres cuartas partes de los votos que se emitan.

–Resulta afirmativa.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Habiendo sido aprobada la moción, ambos asuntos se incorporan al orden del día de esta sesión.

## 8

**EXPRESIÓN DE REPUDIO ANTE EL AUMENTO DEL PRESUPUESTO DE DEFENSA EN LAS ISLAS MALVINAS**

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Corresponde considerar el proyecto de declaración de la señora diputada Di Tullio y otros señores diputados por el que la Honorable Cámara de Diputados expresa su más enérgico repudio ante la decisión del gobierno británico de aumentar el presupuesto de defensa en las islas Malvinas (expediente 1.533-D.-2015).

Por Secretaría se dará lectura.

**Sr. Secretario** (Chedrese). – Dice así: “La Cámara de Diputados de la Nación declara:

”Su más enérgico repudio ante la decisión del gobierno británico de aumentar el presupuesto de defensa en las islas Malvinas, invocando una potencial amenaza argentina.

”Resulta lamentable y llamativo, la intención del gobierno británico, de utilizar la Cuestión Malvinas como un tema de política interna.

”Todo esto se encuadra en la negativa sistemática por parte del gobierno británico de sentarse a discutir de forma pacífica la cuestión de soberanía de las islas Malvinas. La posición argentina en la búsqueda de una solución pacífica a esta disputa, se ha convertido en una política de Estado, sostenida por todas las fuerzas políticas de nuestro país, y apoyada por innumerables resoluciones y declaraciones de los más representativos organismos internacionales.”

**Sr. Negri**. – Pido la palabra.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Habíamos acordado que los señores diputados no hicieran uso de la palabra.

**Sr. Negri**. – No es mi intención hacer un discurso, señor presidente. Simplemente me gustaría que por Secretaría se informara acerca de qué bloques firmaron el proyecto.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Por Secretaría se informará al señor diputado.

**Sr. Secretario** (Chedrese). – Si bien pueden faltar algunos, advierto que la iniciativa ha sido suscrita por los bloques del Frente para la Victoria, la Unión Cívica Radical, el Frente Amplio Progresista, el PRO, el Movimiento Popular Neuquino, el FE, el Frente Cívico por

Santiago y la Coalición Cívica. Son las firmas que puedo identificar.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

**Sr. Negri**. – Señor presidente: he pedido ex profeso que se dé cuenta de las firmas porque dada la naturaleza, la gravedad y el significado del pronunciamiento es muy probable que algunos bloques individuales también apoyen la iniciativa pero no hayan tenido tiempo de manifestarlo. A efectos de que queden incorporadas todas las adhesiones, dado que un pronunciamiento unánime daría mayor envergadura y fuerza a esta declaración de la Honorable Cámara, me parece importante que esas fuerzas políticas también se manifiesten.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Asseff**. – Señor presidente: en consonancia con lo expresado por el titular del bloque de la Unión Cívica Radical, quiero señalar que el Frente Renovador adhiere en forma expresa a este proyecto de declaración que, dicho sea de paso, personalmente presenté el mismo día que se conocieron los avances militares en las islas Malvinas por parte de Inglaterra.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

**Sr. Schiaretti**. – Señor presidente: manifiesto la adhesión del bloque Unión por Córdoba al proyecto de declaración.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra el señor diputado por San Luis.

**Sr. Aguilar**. – Señor presidente: al igual que los diputados que me precedieron en el uso de la palabra, sumo el apoyo del bloque Compromiso Federal a la iniciativa en tratamiento.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra la señora diputada por Entre Ríos.

**Sra. Cremer de Busti**. – Señor presidente: en el mismo sentido, expreso nuestra adhesión al proyecto, en nombre del bloque Unión por Entre Ríos.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra el señor diputado por Tierra del Fuego.

**Sr. Martínez** (Oscar Anselmo). – Señor presidente: nosotros también adherimos con nuestra firma a este proyecto, en nombre del Movimiento Solidaridad Popular.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra la señora diputada por Tierra del Fuego.

**Sra. Boyadjian**. – Señor presidente: en nombre del Movimiento Popular Fueguino, adelanto nuestra adhesión al proyecto.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Plaini**. – Señor presidente: en nombre del bloque de Cultura, Educación y Trabajo, informo que firmé el proyecto.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Se va a votar el proyecto de declaración.

–Resulta afirmativa.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – La votación ha resultado afirmativa por unanimidad. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

Queda sancionado el proyecto de declaración.<sup>1</sup>

Se harán las comunicaciones pertinentes.

## 9

### EXPRESIÓN DE SOLIDARIDAD CON EL PUEBLO Y LA COLECTIVIDAD ARMENIO-ARGENTINA

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Corresponde considerar el proyecto de declaración de la señora diputada Di Tullio y otros señores diputados por el que la Honorable Cámara expresa su solidaridad con el pueblo de la colectividad armenio-argentina al conmemorarse el próximo 24 de abril el centésimo aniversario del genocidio armenio (expediente 1.532-D.-2015).

Por Secretaría se dará lectura.

**Sr. Secretario** (Chedrese). – Dice así: “La Honorable Cámara de Diputados de la Nación declara:

”Su solidaridad con el pueblo y a la colectividad Armenio-Argentina, al conmemorarse el próximo 24 de abril, el 100º aniversario del genocidio. Todo esto en consonancia con los presupuestos de la ley 26.199, del Día de Acción por la Tolerancia y el Respeto entre los Pueblos”.

1. Véase el texto de la sanción en el Apéndice. (Pág. 190.)

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Se va a votar.

–Resulta afirmativa.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Queda sancionado el proyecto de declaración.<sup>2</sup>

Se harán las comunicaciones pertinentes.

## 10

### CUESTIÓN DE PRIVILEGIO

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Para una cuestión de privilegio, tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Pitrola**. – Señor presidente: voy a plantear una cuestión de privilegio por haber sufrido este diputado una violación a las prerrogativas constitucionales...

–Manifestaciones en las galerías.

**Sr. Pitrola**. – Estoy hablando de las prerrogativas que nos corresponden a todos los diputados de la Nación.

El 19 de marzo, cuando se realizó una mesa redonda preparatoria por la conmemoración del 24 de marzo –aniversario del último golpe militar–, sufrí un hecho que voy a comentar, producido en el Instituto Nacional de Tecnología Industrial, dependiente del gobierno nacional.

En esa mesa redonda –estuvimos allí autorizados por los órganos competentes– participaron los panelistas Liliana Giorgi, que formó parte del cuerpo de delegados durante la dictadura y fue perseguida en el Instituto Nacional de Tecnología Industrial; Enrique Fukman, integrante de la Asociación de Ex Detenidos Desaparecidos, y Daniel Fernando Luna, hijo de desaparecidos y trabajador del INTI. También estuvo quien les habla, como diputado nacional.

Ese día, cuando me tocó ingresar al Instituto Nacional de Tecnología Industrial, nos encontramos con un operativo de ciento cincuenta policías, cuya fotografía he traído aquí y voy a exhibir para el tratamiento del tema.

–El señor diputado Pitrola exhibe una fotografía.

**Sr. Pitrola**. – Pregunté al jefe del operativo el motivo por el cual se había movilizó a ciento cincuenta policías. Muy nervioso, me

2. Véase el texto de la sanción en el Apéndice. (Pág. 190.)



dijo que era para evitar algún corte en la avenida General Paz.

Aclaro que ese día no se había previsto ningún plan de lucha de los trabajadores del INTI, como hubo en muchas ocasiones. Sólo había una mesa redonda preparatoria para la movilización del 24 de marzo. El objetivo era debatir sobre la dictadura militar.

Posteriormente, la guardia de seguridad del Instituto Nacional de Tecnología Industrial intentó impedir mi ingreso.

Aclaro que los otros miembros de la mesa redonda habían ingresado sin ningún problema. Incluso, estaba el equipo de sonido para la organización de la mesa redonda, autorizados –repito– por las autoridades del INTI. Tuve que entrar a pesar del intento de impedir mi ingreso físico al instituto, que es estatal y constituye un patrimonio de todos los argentinos.

Por lo tanto, quiero manifestar mi más grave repudio a esta actitud de las autoridades, y hago responsable a José Luis Esperón, vicepresidente del INTI, actualmente en ejercicio de su presidencia. Al mismo tiempo, felicito a los trabajadores del instituto, quienes igualmente garantizaron la realización de esta mesa redonda, a pesar de este vasto operativo de intimidación, porque la llevaron adelante y luego se movilizaron masivamente el día 24 de marzo.

Señor presidente: solicito que se trate esta cuestión de privilegio.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – La cuestión de privilegio planteada pasará a la Comisión de Asuntos Constitucionales.

## 11

### CUESTIÓN DE PRIVILEGIO

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Para una cuestión de privilegio, tiene la palabra el diputado por Buenos Aires.

**Sr. Asseff**. – Señor presidente: quiero plantear una cuestión de privilegio relativa a los grupos de amistad con países amigos del mundo.

Hace tres años, por iniciativa de quien habla, se promovió la constitución del Grupo de Amistad con la República de Argelia, país que afortunadamente –y esperemos que siga así– tiene una muy significativa estabilidad políti-

ca y además una importante incidencia en la Unión Africana.

Se trata de un país ubicado en un continente vecino con el que tenemos un horizonte de intercambio de toda naturaleza en el inmediato porvenir. Por eso, desde el punto de vista geopolítico me interesaba promover este grupo de amistad.

Varios diputados de distintos bloques –por supuesto, incluidos los del Frente para la Victoria– aceptaron de muy buen grado integrarlo, pero ese grupo –por distintos motivos que no vienen al caso–, a pesar de que alguna vez hasta se señaló la hora y el día de constitución, no logró conformarse. Pero la cuestión no es que no se haya conformado el grupo, sino una versión reciente que ha llegado a mis oídos en el sentido de que los grupos de amistad en esta Cámara van a ser presididos única y exclusivamente por diputados del oficialismo, lo cual habla de una interpretación del sistema democrático que no se compecede con su esencia. Una cosa es el respeto que merece y se le debe a la mayoría y otra cosa correlativa y complementaria es el respeto que se le debe a la minoría.

Además, en materia de diplomacia parlamentaria no puede haber mayoría o minoría sin tener en cuenta los intereses comunes de los argentinos, que son interpretados por los miembros de esta Cámara partícipes de los grupos de amistad con un objetivo que va muchísimo más allá que algún cóctel o alguna otra ocasión festiva o viajera.

Por eso, me siento profundamente lesionado –aunque no personalmente– porque veo que no se atienden los intereses generales del país. Este grupo de amistad tiene vinculación con un interés general de la Argentina que ya lo señalé, es decir, la relación con un país estable del norte de África que tiene gravitación en todo el continente y con el que hemos tenido una vanguardista relación comercial ya que hace muchos años le hemos vendido tecnología nuclear.

Vale decir que desde todo punto de vista era útil y conveniente este grupo de amistad, pero no puede ser que solamente puedan presidirlo los legisladores oficialistas. No soy diputado de segunda, soy diputado pleno por más que no sea parte integrante de la actual mayoría de esta Cámara.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Se dará traslado de la cuestión a la Comisión de Asuntos Constitucionales.

## 12

### CONSTITUCIÓN DE FERROCARRILES ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Corresponde considerar los dictámenes de la Comisión de Transportes y otras recaídos en el proyecto de ley del Poder Ejecutivo por el que se declara de interés público nacional y objetivo prioritario la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, y se crea Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, contenidos en el Orden del Día N° 1.893 (expediente 2-P.E.-2015).

#### (Orden del Día N° 1.893)

- I. Dictamen de mayoría.
- II. Dictamen de minoría.
- III. Dictamen de minoría.
- IV. Dictamen de minoría.

#### I

#### Dictamen de mayoría

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Transportes, de Obras Públicas y de Presupuesto y Hacienda han considerado el mensaje 424 y el proyecto de ley del Poder Ejecutivo del 17 de marzo de 2015 por el cual se declara de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, estableciendo la creación de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la sanción del siguiente

#### PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados,...*

Artículo 1º – Decláranse de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, la renovación y el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria y la incorporación de tecnologías y servicios que coadyuven a la modernización y a la eficiencia del sistema de transporte público ferroviario, con el objeto de garantizar la integración del territorio nacional y la conectividad del país, el desarrollo de las economías regionales con equidad social y la creación de empleo.

Art. 2º – Establécense como principios de la política ferroviaria los siguientes:

- a) La administración de la infraestructura ferroviaria por parte del Estado nacional;
- b) La participación pública y privada en la prestación y operación de los servicios de transporte público ferroviario;
- c) La interconexión de los sistemas ferroviarios y la intermodalidad de los servicios de transporte;
- d) La maximización de las inversiones y de los recursos empleados para la prestación de un servicio ferroviario en condiciones de eficiencia y seguridad;
- e) La incorporación de nuevas tecnologías y modalidades de gestión que contribuyan al mejoramiento de la prestación del servicio ferroviario;
- f) La protección de los derechos de los usuarios, con atención especial a las personas con discapacidad o con movilidad reducida, garantizando sus derechos al acceso a los servicios de transporte ferroviario en adecuadas condiciones de calidad;
- g) La promoción de condiciones de libre accesibilidad a la red nacional ferroviaria de cargas y de pasajeros, basada en los principios de objetividad, transparencia y no discriminación.

Art. 3º – El Poder Ejecutivo nacional deberá adoptar las medidas necesarias a los fines de reasumir la plena administración de la infraestructura ferroviaria en todo el territorio nacional y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes, pudiendo a tal fin resolver, desafectar bienes, rescatar, reconvenir o en su caso renegociar los contratos de concesión suscritos con Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima, Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima y Ferrosur Roca Sociedad Anónima, aprobados por los decretos 994 del 18 de junio de 1992, 1.144 del 14 de junio de 1991 y 2.681 del 29 de diciembre de 1992, respectivamente; los contratos de concesión de transporte de pasajeros suscritos con Metrovías Sociedad Anónima y Ferrovías Sociedad Anónima Concesionaria, aprobados por los decretos 2.608 del 22 de diciembre de 1993 y 430 del 22 de marzo de 1994, así como los contratos de concesión suscritos con las provincias en el marco del decreto 532 del 27 de marzo de 1992 actualmente vigentes.

Art. 4º – Establécese la modalidad de acceso abierto a la red ferroviaria nacional para la operación de los servicios de transporte de cargas y de pasajeros.

La modalidad de acceso abierto para la operación de los servicios ferroviarios de cargas permitirá que cualquier operador pueda transportar la carga con origen y destino en cualquier punto de la red, independientemente de quien detente la titularidad o tenencia de las instalaciones del punto de carga o destino.

Art. 5° – Dispónese la constitución de la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, en la órbita del Ministerio del Interior y Transporte, con sujeción al régimen establecido por la ley 20.705, disposiciones pertinentes de la Ley de Sociedades Comerciales 19.550 (t. o. 1984) y sus modificatorias que le fueren aplicables y a las normas de su estatuto, la que tendrá por objeto integrar y articular las distintas funciones y competencias que tienen asignadas las sociedades creadas por la ley 26.352 y por el decreto 566 del 21 de mayo de 2013 y la articulación de todo el sector ferroviario nacional.

Art. 6° – La sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado tendrá las siguientes funciones y competencias:

- a) Proponer prácticas y líneas de acción coordinadas entre la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y la Sociedad Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima;
- b) Aprobar las políticas, planes, programas y proyectos tendientes a la mejora constante del transporte ferroviario que lleven adelante la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y la Sociedad Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima y supervisar su implementación;
- c) Cualquier otra que haga al cumplimiento de sus cometidos.

Art. 7° – El Poder Ejecutivo nacional aprobará los estatutos sociales de la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado creada por esta ley, con sujeción a sus pautas, y realizará todos los actos necesarios para la constitución y puesta en funcionamiento de la misma, pudiendo delegar expresamente esta facultad en el Ministerio del Interior y Transporte.

Art. 8° – El Ministerio del Interior y Transporte supervisará el desenvolvimiento de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado.

Art. 9° – La dirección y administración de la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado estará a cargo de un directorio integrado por un (1) representante de la Secretaría de Transporte del Ministerio del Interior y Transporte designado por dicho ministerio, el señor presidente del directorio de la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado o de la sociedad que la reemplace en el futuro, el señor presidente del directorio de la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado o de la sociedad que la reemplace en el futuro, el señor presidente del directorio de Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima o de la sociedad que la reemplace en el futuro, y dos (2) representantes designados por el Ministerio del Interior y Transporte a propuesta de las asociaciones sindicales con personería gremial re-

presentativas del sector ferroviario y un (1) representante de los usuarios designados por el Ministerio del Interior y Transporte.

Art. 10. – El régimen presupuestario, económico-financiero, de contabilidad y de contrataciones de la sociedad creada por el artículo 5° será determinado en su respectivo estatuto.

Art. 11. – Las relaciones laborales de la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado se regirán de acuerdo al régimen legal establecido por la ley 20.744 (t. o. 1976) y sus modificatorias o la que en el futuro la sustituya.

Art. 12. – La sociedad que se crea por el artículo 5° estará sometida a los controles interno y externo del sector público nacional en los términos de la ley 24.156. En la gestión de sus asuntos deberá garantizar la transparencia en la toma de decisiones, la efectividad de los controles y promover los mecanismos de participación de los diversos sectores de la actividad y de la sociedad.

Art. 13. – Transfírense a la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, creada por el artículo 5° de la presente, los certificados nominativos que representan el ciento por ciento (100 %) del capital social de la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y de la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, propiedad del Estado nacional, las acciones que representan el cuarenta por ciento (40 %) del capital social correspondientes a la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y las acciones que representan el treinta y cinco por ciento (35 %) del capital social correspondientes a la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado en la sociedad Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima y las acciones que representan el dieciséis por ciento (16 %) del capital social en Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima, Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima y Ferrosur Roca Sociedad Anónima, propiedad del Estado nacional.

Art. 14. – Sustitúyense los incisos *b)* y *c)*, del artículo 3° de la ley 26.352, los que quedarán redactados de la siguiente forma:

- b) La confección y aprobación de proyectos de infraestructuras ferroviarias que formen parte de la red ferroviaria, su construcción y rehabilitación que se lleven a cabo por sus propios recursos, de terceros, o asociadas a terceros y con arreglo a lo que determine el Ministerio del Interior y Transporte y pudiendo acordar con los operadores de cargas o de pasajeros la autorización para la ejecución de las obras de mejoramiento o de renovación de los sectores de la red sobre los que prestan servicios;
- c) El control e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre.

Art. 15. – Incorpóranse al artículo 3º de la ley 26.352, como incisos *m)* y *n)*, los siguientes:

- m)* La gestión de los sistemas de control de circulación de trenes y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria por sí o por intermedio de los operadores ferroviarios a los que se les asigne dicha tarea;
- n)* La diagramación de los servicios y en su caso la aprobación de los diagramas presentados por los operadores de carga o de pasajeros.

Art. 16. – Sustitúyese el artículo 7º de la ley 26.352, el que quedará redactado de la siguiente forma:

Artículo 7º: Créase la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado con sujeción al régimen establecido por la ley 20.705, disposiciones pertinentes de la ley 19.550 y modificatorias, que le fueren aplicables y a las normas de su estatuto, la que tendrá a su cargo la prestación de los servicios de transporte ferroviario de pasajeros, en todas sus formas, que le sean asignados, incluyendo el mantenimiento del material rodante, el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria que utilice para la operación del servicio ferroviario a su cargo y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes, estas dos últimas funciones en caso de que les sean asignadas por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado.

La sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado podrá desarrollar todas las acciones que resulten necesarias o convenientes para la mejor realización de sus funciones, llevando a cabo los actos de administración o disposición que sean precisos para el cumplimiento de las mismas, incluso mediante la participación en sociedades o empresas, nacionales o extranjeras, con sujeción a lo dispuesto en la legislación vigente.

Art. 17. – Sustitúyense los incisos *a)* y *c)* del artículo 8º de la ley 26.352, los que quedarán redactados de la siguiente forma:

- a)* Asumir por sí, por intermedio de terceros o asociada a terceros la prestación de los servicios ferroviarios de pasajeros que se le asignen, los que se encuentren concesionados y que por distintas causales reviertan al Estado nacional, así como nuevos servicios que se creen;
- c)* Administrar y disponer del material tractivo y remolcado que tenga asignado para su operación ferroviaria y los que adquiera o incorpore en el futuro por cualquier título.

Art. 18. – Incorpóranse al artículo 8º de la ley 26.352, como incisos *e)* y *f)*, los siguientes:

- e)* Mantener la infraestructura ferroviaria que le sea asignada por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado;
- f)* Gestionar los sistemas de control de circulación de trenes que le sean asignados por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado.

Art. 19. – Sustitúyese el artículo 1º del decreto 566 del 21 de mayo de 2013, el que quedará redactado de la siguiente forma:

Artículo 1º: Dispónese la constitución de la sociedad Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima, en la órbita del Ministerio del Interior y Transporte, bajo el régimen de la ley 19.550, de sociedades comerciales –t. o. 1984–, y sus modificatorias y las normas de su estatuto, la que tendrá por objeto la prestación y explotación comercial del servicio, la operación y logística de trenes, por sí, por intermedio de terceros o asociada a terceros, la atención de estaciones, el mantenimiento del material rodante, equipos, terminales de carga, servicios de telecomunicaciones, el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes, estas dos últimas funciones en caso de que les sean asignadas por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado, pudiendo asimismo realizar todas las demás actividades complementarias y subsidiarias de la red nacional ferroviaria de cargas.

Art. 20. – La presente ley se reglamentará en el plazo de ciento ochenta (180) días a partir de su publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina.

Art. 21 – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de las comisiones, 31 de marzo de 2015.

*María E. Zamarreño. – Edgardo F. Depetri. – Roberto J. Feletti. – Mariela Ortiz. – Dulce Granados. – Eric Calcagno y Maillmann. – Gladys B. Zoto. – Graciela E. Boyadjian. – Gustavo Fernández Mendía. – María L. Alonso. – Andrés R. Arregui. – María E. Balcedo. – Luis M. Bardeggia. – Luis E. Basterra. – María del Carmen Bianchi. – Juan Cabandié. – Jorge A. Cejas. – José A. Ciampini. – Luis A. Cigogna. – Marcos Cleri. – Alfredo C. Dato. – Osvaldo E. Elorriaga. – Anabel Fernández Sagasti. – Andrea F. García. – María T. García. – Claudia A. Giaccone. – Mauricio R. Gómez Bull. – Carlos S. Heller. – Griselda N. Herrera. – Ana M. Ianni. – Manuel*



*H. Juárez. – Juan C. Junio. – Pablo F. Kosiner. – Carlos M. Kunkel. – Teresita L. Madera. – Gustavo Martínez Campos. – Oscar Anselmo Martínez. – Mario A. Metaza. – José R. Mongeló. – Carlos J. Moreno. – Juan M. Pais. – Juan M. Pedrini. – Martín A. Pérez. – Carlos G. Rubin. – Walter M. Santillán. – Ricardo A. Spinozzi. – Federico A. Sturzenegger. – José R. Uñac. – Alex R. Ziegler.*

En disidencia parcial:

*Diego Mestre. – Marcelo D'Alessandro. – Héctor R. Daer. – Laura Esper. – Eduardo A. Fabiani. – Miguel Á. Giubergia. – Fabián D. Rogel. – Luis F. Sacca. – Felipe C. Solá.*

#### FUNDAMENTOS DE LA DISIDENCIA PARCIAL DE LOS SEÑORES DIPUTADOS GIUBERGIA, SACCA, ROGEL Y MESTRE

Señor presidente:

Venimos a manifestar nuestra disidencia parcial al dictamen de las comisiones de Transportes, de Obras Públicas y de Presupuesto y Hacienda considerado en el mensaje del Poder Ejecutivo 424 registrado bajo expediente 2-P.E.-2015, por el cual se declara de interés público nacional, y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, estableciendo la creación de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan las siguientes modificaciones al proyecto de ley:

##### *Sobre la declaración de interés público y su desarrollo*

Los ferrocarriles son un servicio estratégico para el desarrollo de la República Argentina. Nuestro país tiene una vasta historia en torno del crecimiento de los pueblos a la vera de las vías. En los 90 se desgazaron los trenes al son de “ramal que para ramal que cierra”. Las provincias recibieron algunos ramales para su explotación y mantenimiento, sin la transferencia de los capitales económicos que pudieran solventar su actividad. Hoy, con esta norma, el Estado nacional se transfiere los trenes para su explotación. Las provincias reclamamos inversiones, desarrollo, mantenimiento y explotación real de la totalidad de los ramales. La vida de muchos pueblos está supeditada al tren.

Por ello, consideramos que no es una mera diferencia semántica utilizar el concepto de “servicio público” en lugar de “interés público” propuesto por el gobierno nacional. El interés público implica la regulación por normas de carácter privado, en tanto que el servicio público implica la obligación de explotación de manera regular, continua y en todo el territorio.

Como correlato de lo hasta aquí expuesto, en las mismas situaciones se encuentran los distintos talleres ferroviarios, los que tuvieron su momento de esplendor, y hoy se encuentran abandonados o subutilizados en su capacidad operativa. Y esto es algo que debe estar indefectiblemente contemplado en el presente proyecto. Es por ello que proponemos la siguiente modificación:

Artículo 1º: Declárase como servicio público y objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, la renovación y el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria y la incorporación de tecnologías y servicios que coadyuven a la modernización y a la eficiencia del sistema de transporte público ferroviario, con el objeto de garantizar la integración del territorio internacional y la conectividad del país, el desarrollo de las economías regionales con equidad social y la creación del empleo.

El Estado nacional destinará fondos para lograr la reactivación de los talleres de reparación y reacondicionamiento de las formaciones, herramientas, partes y repuestos, y todo componente que resulte necesario para la operación del transporte ferroviario en sus distintas modalidades.

##### *Sobre la conformación del directorio de la sociedad*

Ha sido una constante de estos doce años el intento por reducir el rol del Congreso de la Nación a una mera escribanía. No obstante lo cual, desde el radicalismo nos mantenemos fieles a nuestros principios republicanos y vamos a seguir defendiendo los derechos de todos los argentinos, que no es otra cosa que hacer respetar la Constitución Nacional.

Conforme lo expresa el artículo 42 de nuestra Constitución Nacional es obligación de este Parlamento regular en forma adecuada “los procedimientos eficaces para la prevención y solución de conflictos en el marco regulatorio de los servicios públicos de competencia nacional, previendo la necesaria participación de las asociaciones de consumidores y usuarios, y de las provincias interesadas, en los organismos de control”.

El texto propuesto hace caso omiso de esos preceptos y deja fuera de esta empresa al Congreso, a las provincias y a los usuarios. Es por ello que proponemos la modificación siguiente a la redacción del artículo 9º:

Artículo 9º: La sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado será dirigida y administrada por un directorio integrado por cinco (5) miembros, uno de los cuales será el presidente, otro vicepresidente y los restantes vocales. Los miembros del directorio deberán acreditar antecedentes técnicos y profesionales en la materia. Su designación será realizada del siguiente modo:

- a) Uno de los directores será designado por el Poder Ejecutivo nacional;
- b) Otro por el Honorable Congreso de la Nación;
- c) Otro por las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires;

- d) Otro será designado previa elección entre los candidatos propuestos por las asociaciones de usuarios que tengan ámbito de actuación en la ciudad de Buenos Aires y, cuanto menos, diez (10) provincias del territorio nacional;
- e) El último será designado por la Secretaría de Transporte a propuesta de las asociaciones gremiales inscriptas y representativas del sector ferroviario.

La reglamentación determinará los procedimientos para la realización de estas designaciones así como la forma de elección del presidente y vicepresidente y los requisitos que en cada caso deberán acreditarse. En todos los casos deberá designarse un miembro titular y un suplente, que reemplazará al anterior en caso de que cesara en sus funciones.

A los efectos de determinar la incompatibilidad de los miembros del directorio éstos serán considerados “funcionarios públicos”.

No podrán ser designados como directores:

- a) Los condenados por delitos dolosos;
- b) Los fallidos o concursados, no rehabilitados;
- c) Los alcanzados por inhabilitaciones de orden ético-profesional;
- d) Los que se encuentran desempeñando cargos electivos nacionales, provinciales o municipales.

Por los motivos expuestos, solicito a mis pares se tenga presente la fundamentación de esta disidencia parcial en el momento de aprobación del dictamen y se tenga en cuenta la redacción que se propone.

*Miguel Á. Giubergia. – Luis Sacca. – Fabián D. Rogel. – Diego Mestre.*

#### FUNDAMENTOS DE LA DISIDENCIA PARCIAL DE LOS SEÑORES DIPUTADOS SOLÁ, DAER, FABIANI Y DE LA SEÑORA DIPUTADA ESPER

Señor presidente:

En primer lugar señalamos una distinción previa:

#### ESQUEMA CUATRIPARTITO

“Trenes Argentinos” es la denominación que agrupa desde 2014 a un conjunto de empresas ferroviarias estatales de la Argentina responsables respectivamente de:

1. Operación de servicios de pasajeros.
2. Administración de la infraestructura.
3. Servicios de cargas y logística.
4. La gestión de personal.

Si bien todos sus componentes se encuentran bajo la órbita del Ministerio del Interior y Transporte, no integran una unidad administrativa.

Desde la liquidación de Ferrocarriles Argentinos, durante el gobierno de Carlos Saúl Menem, la Argentina había dejado de contar con una empresa ferroviaria nacional. El antecedente de Trenes Argentinos fue la creación, en 2008, de la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE) y la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIF). Estas empresas tuvieron una actividad secundaria hasta que, durante la gestión de Florencio Randazzo al frente de la cartera de Transporte, se hicieron cargo directa o indirectamente de cinco de las siete líneas de los ferrocarriles metropolitanos del Gran Buenos Aires.

En 2013 se sumaron a las anteriores la Administradora de Recursos Humanos Ferroviarios (ARHF) –creada a partir de la estructura de Ferrocarril General Belgrano Sociedad Anónima, empresa escindida de Ferrocarriles Argentinos durante la privatización de los servicios– y Belgrano Cargas y Logística (BCyL), empresa creada para operar líneas de carga reestatuadas.

“Trenes Argentinos” está integrada por las siguientes 4 empresas cada una de las cuales tiene su propia estructura y autoridades:

1. Trenes Argentinos Operadora Ferroviaria (ex SOFSE).
2. Trenes Argentinos Infraestructura Ferroviaria (ex ADIF).
3. Trenes Argentinos Recursos Humanos (ex ARHF).
4. Trenes Argentinos Cargas y Logística (ex BCyL).

Las líneas de los ferrocarriles metropolitanos del Gran Buenos Aires operadas por la Operadora Ferroviaria a través de los privados Argentren y Corredores Ferroviarios también utilizan la marca Trenes Argentinos.

#### Las cuatro administraciones

1. *Trenes Argentinos Operadora Ferroviaria (legalmente Operadora Ferroviaria S.E.)* es una sociedad del Estado argentino creada en 2008 encargada de la prestación de los servicios de transporte ferroviario que le sean asignados, tanto de cargas como de pasajeros, en todas sus formas, incluyendo el mantenimiento del material rodante. Integra Trenes Argentinos junto a otras empresas estatales del sector ferroviario. La ley 26.352 de febrero de 2008 reorganiza la actividad ferroviaria en la Argentina creando dos sociedades del Estado, la Administración de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y la Operadora Ferroviaria SOFSE (hoy Trenes Argentinos Operadora Ferroviaria). Posteriormente el decreto 752 del 6 de mayo de 2008 complementó la ley por lo que a partir de fines del año 2008 SOFSE comenzó a desarrollar su tarea.

2. *Trenes Argentinos Infraestructura Ferroviaria (legalmente Administración de Infraestructuras Ferroviarias S.E.)* es una Sociedad del Estado argentino

creada por ley de 2008 encargada de la administración de la infraestructura ferroviaria de ese país. Integra Trenes Argentinos junto a otras empresas estatales del sector ferroviario.

3. *Trenes Argentinos Cargas y Logística (legalmente Belgrano Cargas y Logística S.A.)* es una empresa pública argentina de transporte ferroviario de cargas. Integra Trenes Argentinos junto a otras empresas estatales del sector ferroviario.

4. *Trenes Argentinos Recursos Humanos (legalmente Administradora de Recursos Humanos Ferroviarios)* es una empresa pública argentina especializada en la gestión de personal. Fue creada en 2013 por disposición del Ministerio del Interior y Transporte como continuidad de Ferrocarril General Belgrano Sociedad Anónima (FGBSA), que había sido escindida de Ferrocarriles Argentinos en 1993 para la privatización de servicios de cargas pero que con los años terminó abocada al pago de sueldos. La administradora es una sociedad anónima con participación estatal mayoritaria (SAPEM), aunque está prevista su conversión en sociedad del Estado. Integra Trenes Argentinos junto a otras empresas estatales del sector ferroviario y al personal de las líneas ferroviarias metropolitanas del Gran Buenos Aires operadas por Argentren y Corredores Ferroviarios, además del Centro Nacional de Capacitación Ferroviaria (CENACAF). Anteriormente empleó al personal de la UGOFE y UGOMS.

#### *Qué propone el proyecto de ley*

Se crea una nueva sociedad del Estado “Ferrocarriles Argentinos” que pasará a ser una sociedad controlante de las actuales empresas.

Para lo cual asume para sí los paquetes o porcentajes accionarios –técnicamente “certificados nominativos del capital social”– que el Estado ya tiene en las actuales empresas:

1. Trenes Argentinos Infraestructura Ferroviaria (legalmente Administración de Infraestructuras Ferroviarias S.E.): Cede su 100 %.

2. Trenes Argentinos Operadora Ferroviaria (legalmente Operadora Ferroviaria S.E.): Cede su 100 %.

3. Trenes Argentinos Cargas y Logística (legalmente Belgrano Cargas y Logística S.A.) - Composición Infraestructura Ferroviaria (40 %) Operadora Ferroviaria (35 %) Administración General de Puertos (25 %): Cede su 100 %.

4. El 16 % estatal que tienen las empresas privadas: Nuevo Central Argentino (Grupo Aceitera General Deheza), Ferroexpreso Pampeano (Grupo Techint) y Ferrosur Roca (Cofesur –80 %–, Estado nacional Argentino –16 %– y el 4 % restante del personal de Ferrosur Roca): Ceden sus respectivos 16 % estatal.

Se crea una sociedad del Estado “Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado” en la órbita del Ministerio del Interior y Transporte cuyas funciones y

competencias son coordinar a la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, la Administración de Infraestructura Ferroviaria Sociedad del Estado y la sociedad Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima que ya existen y en nada modifican la ley 26.352 vigente hasta la fecha. Es decir sólo cambia la dirección y administración de lo ya existente por la legislación vigente.

Además entra dentro de su órbita la función de aprobar las políticas, planes, programas y proyectos tendientes a la mejora del transporte ferroviario que conforme a la ley 26.352 estaba en el ámbito del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios conforme al artículo 14, inciso a), competencia que luego pasa al Ministerio del Interior y Transporte (decreto 874/2012).

Como dijo la presidenta en el mensaje de apertura de las sesiones ordinarias nada se avanza en la estatización sino que se reordena la dirección y administración de los ferrocarriles a partir de la creación de la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado.

Es decir, este proyecto de ley viene a constituir un *holding* de tres organismos ferroviarios que son ADIF S.E. –que es la encargada de la infraestructura–, SOFSE –que es la operadora ferroviaria–, Belgrano Cargas y Logística S.A. en un 100 % en manos del Estado. Además lo integran las acciones que representan el 16 % del capital social de Nuevo Central Argentino S.A., Ferroexpreso Pampeano S.A. y Ferrosur Roca S.A. Estas sociedades y en los porcentajes mencionados se transfieren a la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado.

Bajo el paraguas de Ferrocarriles Argentinos –dentro del Ministerio del Interior y Transporte– quedarán las distintas sociedades ferroviarias del Estado (Sociedad Operadora Ferroviaria del Estado, Administración de Infraestructuras Ferroviarias y el Belgrano Cargas). La dirección de Ferrocarriles Argentinos tendrá un directorio integrado por un representante de la Secretaría de Transporte del Ministerio del Interior y Transporte, el presidente del directorio de la Administración de Infraestructura Ferroviaria, el presidente del directorio de la Operadora Ferroviaria, el presidente del directorio del Belgrano Cargas y dos representantes designados por el Ministerio del Interior y Transporte a propuesta de las organizaciones gremiales inscritas y representativas del sector ferroviario.

Son 18 artículos que crean a la Sociedad del Estado Ferrocarriles Argentinos y arman un nuevo esquema para los trenes de carga. Las estatizaciones no son tales ya que todo queda abierto a una reorganización.

El proyecto reestatiza, ya que hace un cambio de manos de lo que ya tiene hoy. Respecto a las empresas privadas en el artículo 3º del proyecto de ley se prevé asumir la administración de la infraestructura ferro-

viaria y los contratos de concesión de transporte de pasajeros. En realidad y bien leído no estatiza nada. Si bien su redacción es confusa; lo que queda claro es que por un lado pasa la “administración” pero no pasa la “concesión”.

En virtud de los fundamentos y razones expuestas, se plantea la disidencia al proyecto de ley bajo consideración.

*Felipe C. Solá. – Héctor R. Daer. – Eduardo A. Fabiani. – Laura Esper.*

## INFORME

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Transportes, de Obras Públicas y de Presupuesto y Hacienda han considerado el mensaje 424 y proyecto de ley del 17 de marzo de 2015 y, luego de su estudio, resuelven despacharlo favorablemente modificando alguno de sus aspectos.

*María E. Zamarreño.*

## II

### Dictamen de minoría

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Transportes, de Obras Públicas y de Presupuesto y Hacienda han considerado el mensaje 427 y el proyecto de ley del Poder Ejecutivo del 17 de marzo de 2015 por el que se declara de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, estableciendo la creación de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado y, por las razones que se expondrán a continuación y las que oportunamente dará el miembro informante, aconsejan la sanción del siguiente

#### PROYECTO DE LEY

### CREACIÓN DE LA EMPRESA FERROCARRILES ARGENTINOS S.E.

Artículo 1º – Créase la Empresa Ferrocarriles Argentinos S.E., que tendrá por objeto la explotación y gestión del servicio de ferrocarriles del Estado nacional.

La empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. también tendrá a cargo la construcción y explotación de nuevas líneas que le asignen los poderes de la Nación.

#### CAPÍTULO I

Art. 2º – Los principios rectores del sistema ferroviario nacional serán:

1. *Servicio público:* Caracterízase como servicio público estatal al transporte ferroviario de pasajeros

que será administrado y explotado por gestión directa del Estado.

2. *Servicio de interés público:* Caracterízase como servicio de interés público el servicio de transporte ferroviario de cargas.

3. *Titularidad en el Estado nacional:* El Estado nacional tiene a su cargo, de manera exclusiva y excluyente, la gestión de toda la infraestructura ferroviaria existente y la que en futuro construya o financie y del control de la circulación sobre la misma, tanto de los servicios propios, como de los que aún se encuentren concesionados.

4. Los prestadores y operadores de servicio de cargas, debidamente inscritos en un registro oficial que se creará al efecto, tendrán acceso abierto a la red ferroviaria nacional para transportar carga en su propio material rodante y de tracción. La autoridad de aplicación podrá otorgar autorización para la construcción de nuevas redes ferroviarias para la prestación de estos servicios.

5. *Herramienta estratégica:* El sistema ferroviario es una herramienta estratégica para la industrialización nacional, el desarrollo agrario, el crecimiento armónico regional, la integración latinoamericana, el consumo energético equilibrado y sustentable, la renovación de la capacidad terrestre de transporte y la recuperación y generación de infraestructura de circulación.

6. *Indivisibilidad:* La red ferroviaria se considerará como un todo indivisible quedando por esta ley prohibidas todas aquellas modificaciones o cambios que impliquen o pudieran implicar la interrupción del modo, ya sea por la introducción de trochas distintas a las usadas en la región, o la construcción o modificación de obras, o la utilización de menores radios de curva, que impidan la circulación de los ferrocarriles tipo estipulados para la región.

7. *Federalismo:* Las políticas ferroviarias que elabore el Estado nacional deberán tener sentido federal y deberán articularse de manera estratégica mecanismos de participación e integración con las provincias y municipios.

8. *Regionalismo:* Las políticas ferroviarias que elabore el Estado nacional deberán tener articulación con la política de la Unasur, el Mercosur y los países vecinos, procurando una política de integración regional territorial a través del ferrocarril.

9. *Multimodalidad:* Las políticas ferroviarias que elabore el Estado nacional deberán articularse con otros sistemas de transportes como una herramienta de soberanía de la Nación, a los fines de lograr la integración de las distintas regiones del país e impulsar y potenciar sus economías, contemplando las necesidades de consumo y de transferencia y procurando una mejor utilización de los recursos públicos.

10. *Promoción del desarrollo de la industria ferroviaria:* Se promueve la producción para el abas-



tecimiento interno y la exportación de material ferroviario. Asimismo se alienta el diseño y la ingeniería argentina para la producción de elementos necesarios para la prestación del servicio ferroviario entendiendo a la red ferroviaria como un elemento más de desarrollo productivo y estratégico.

## CAPÍTULO II

### *Conformación de la empresa*

Art. 3° – La autoridad de aplicación de la presente ley es la Secretaría de Transporte de la Nación dependiente del Ministerio del Interior y Transportes de la Nación, o cualquier otro organismo que la reemplace en el futuro.

Art. 4° – La empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. quedará constituida e iniciará sus tareas antes de los ciento ochenta días (180) de sancionada la presente ley.

Art. 5° – La Secretaría de Transporte de la Nación, con la asistencia técnica de la Empresa Ferrocarriles Argentinos S.E., rescindirán por incumplimiento los contratos de concesión suscritos con Nuevo Central Argentino S.A., Ferroexpreso Pampeano S.A. y Ferrosur Roca S.A. aprobados por decretos 994/92, 1.144/91 y 268/92, así como también los contratos de concesión suscritos con las provincias en el marco del decreto 532/92.

Dispónese la realización de una auditoría sobre el grado de cumplimiento de las obligaciones contractuales asumidas por Metrovías S.A. y Ferrovías S.A. (decretos 2.608/93 y 430/94) y sobre la situación económica financiera de dichas concesionarias. La auditoría estará a cargo de la Auditoría General de la Nación, la que deberá elevar su informe dentro de los ciento ochenta (180) días de sancionada la presente ley. De constatarse incumplimientos graves por parte de las concesionarias o una situación económica financiera que ponga en peligro la normal prestación del servicio, el Poder Ejecutivo nacional deberá proceder a su rescisión de forma inmediata.

En caso de corresponder se adoptarán las medidas sancionatorias y las acciones legales pertinentes.

Art. 6° – La empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. se regirá por la ley 20.705, las disposiciones pertinentes de la ley 19.550 y modificatorias que le fueren aplicables, y las normas de su estatuto. Estará sujeta a los controles interno y externo del sector público nacional en los términos de la ley 24.156 y al Régimen de Contrataciones de la Administración Nacional dispuesto por el decreto 1.023/2001, lo que deberá ser contemplado en el estatuto y reglamento que a tal efecto se dicte.

Art. 7° – La empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. gozará de autarquía en el ejercicio de su gobierno administrativo y tendrá plena capacidad jurídica para actuar en todos los ámbitos del derecho público y privado.

Art. 8° – La empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. tendrá sede social en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y su sede administrativa donde convenga el directorio de la empresa, pudiendo también tener sedes provinciales o regionales, representaciones o agencias en cualquier lugar del país o del exterior.

Art. 9° – Dispóngase la fusión por absorción de Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIF S.E.), Operadora Ferroviaria S.E. (OFSE), como también de esta última en su calidad de continuadora de la sociedad Administradora de Recursos Humanos Ferroviarios Sociedad Anónima con participación estatal mayoritaria, y de Belgrano Cargas Logística S.A., en los términos previstos en el artículo 82 y siguientes de la Ley de Sociedades Comerciales 19.550 (t. o. 1984) y sus modificatorias, resultando Ferrocarriles Argentinos S.E. la entidad absorbente, debiendo las primeras disolverse sin liquidarse.

Art. 10. – La empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. articulará las políticas del sector con las provincias, municipios, regiones y áreas metropolitanas, tendiendo a la cooperación para el desarrollo armónico y estratégico del sistema ferroviario en todo el país.

Art. 11. – La empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. elaborará un plan financiero en el que considerará el inventario de la empresa, los activos recuperables, los ingresos propios, los fondos ferroviarios y los ingresos por el presupuesto nacional.

El patrimonio que se transfiere a la Empresa Ferrocarriles Argentinos S.E., a efectos de su administración y resguardo, lo es libre de toda deuda. La totalidad de los bienes se declaran inembargables.

El patrimonio de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. estará constituido por:

1. Los bienes que se le transfieran a partir de la rescisión de los contratos con las empresas concesionarias de servicios ferroviarios o que hayan asumido la gestión y gerenciamiento bajo cualquier otra modalidad contractual.

2. Los bienes de las empresas absorbidas Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIFSE), la Operadora Ferroviaria S.E. (OFSE), de ésta última en su calidad de continuadora de la Administradora de Recursos Humanos Ferroviarios S.A. con participación estatal mayoritaria, y de Belgrano Cargas y Logística S.A.;

3. Los bienes del Centro Nacional de Capacitación Ferroviaria (Cenacaf).

4. Los bienes del patrimonio ferroviario que se encuentran en jurisdicción de la Agencia de Administración de Bienes del Estado, dependiente de la Jefatura de Gabinete de Ministros.

5. El canon y/o créditos que tenga contra las empresas concesionarias o que hubieran asumido la gestión y gerenciamiento bajo cualquier otra modalidad

contractual hasta la rescisión de los contratos que se dispone por esta ley.

6. Los productos, rentas e incrementos de su patrimonio.

7. Los bienes muebles e inmuebles que realicen por propia administración o por terceros sobre la propiedad del Estado nacional, o cualquier servicio o actividad ferroviaria, cuyo depositario fuera la ex empresa de Ferrocarriles Argentinos, antes de la concesión de los servicios.

8. Los bienes muebles, inmuebles, inmateriales, marcas, registros, patentes de la empresa cuya titularidad sea del Estado nacional.

9. Los productos y rentas derivadas de la explotación de los bienes que administre.

10. Los subsidios, herencias, legados, donaciones o transferencias bajo cualquier título que reciba, y los demás fondos, bienes o recursos que puedan serle asignados bajo cualquier título, fondos fiduciarios y préstamos nacionales o internacionales.

11. La totalidad de lo producido por el patrimonio ferroviario en razón de pago de multas, cánones y cualquier otro recurso vinculado con los bienes a su cargo.

12. Los recursos provenientes de tributos e impuestos nacionales, provinciales y municipales; y/o cualquier otro recurso que pueda corresponderle por ley o le sea atribuido por convenio o por cualquier otro procedimiento legalmente establecido.

13. Los recursos asignados por el gobierno nacional en el presupuesto anual de la Nación.

Quedan exceptuados los bienes y servicios radicados en jurisdicciones portuarias, aunque fueran propiedad del Estado nacional.

Art. 12. – La desafectación y/o disposición de bienes inmuebles que formen parte del patrimonio ferroviario del Estado nacional requerirá la previa sanción de una ley aprobatoria del Congreso de la Nación.

La Auditoría General de la Nación deberá adoptar los recaudos pertinentes para producir un informe con periodicidad anual sobre la gestión de las autoridades competentes en todo lo relativo a la administración, transferencia, desafectación y eventual disposición de los bienes inmuebles que constituyen el patrimonio ferroviario del Estado nacional, se encuentren o no concesionados.

Art. 13. – La empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. dispondrá, para el restablecimiento de la infraestructura ferroviaria, la realización de obras bajo la modalidad de mano de obra intensiva, hasta que el directorio disponga que están dadas las condiciones óptimas de funcionamiento.

Art. 14. – El personal de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E., se conformará por:

1. El personal de carrera de las empresas, entes u organismos citados en el artículo 11 de la presente ley, excluyendo las unidades ejecutoras provinciales.

2. El personal de convenio, transferido, o fuera de convenio, de aquellos concesionarios a los que les fuese suspendida o revocada la concesión o que hagan abandono de la misma, a consideración del directorio de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E., previo análisis de antecedentes y necesidades.

3. El personal de las cooperativas que se integren a la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E.

4. El personal de la ex Ferrocarriles Argentinos despedido por la disolución de la empresa.

5. El personal idóneo para el desarrollo de los objetivos de eficiencia, profesionalismo e desarrollo tecnológico que deberá ser incorporado mediante concurso público.

### CAPÍTULO III

#### *Obligaciones y funciones de la empresa*

Art. 15. – La empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. tendrá las siguientes obligaciones:

1. Crear su propia estructura orgánica y funcional; dictar los reglamentos internos y las normas de control y de auditoría interna de la empresa y dictar las normas para la contabilidad de la empresa y régimen de contrataciones de conformidad con el artículo 6º de la presente ley.

2. Inventariar sus bienes, y aceptar los bienes en devolución al Estado nacional de los concesionarios privados o que hubieran asumido la gestión y gerenciamiento bajo cualquier otra modalidad contractual.

3. Publicitar sus decisiones, contratos, anexos y todo otro acto jurídico que realice la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E.

4. Proponer anualmente al Poder Ejecutivo nacional y al Poder Legislativo de la Nación, sus programas de planeamiento, ferroviario, presupuesto y balance general de gastos.

5. Evaluar y diseñar los planes de inversión.

6. Controlar el cumplimiento de los programas de mantenimiento y del plan de infraestructura, material rodante y equipos.

7. Iniciar las acciones legales que resultaren pertinentes frente a todo hecho o acto que afectare o pudiese afectar el desenvolvimiento de los servicios o el patrimonio estatal.

8. Entablar negociaciones sobre salarios y condiciones de trabajo con las asociaciones sindicales que representen a los trabajadores de la empresa, determinar incentivos y otros premios cuando su directorio lo considere pertinente.

9. Formalizar los convenios con organizaciones de la sociedad civil sin fines de lucro; universidades públicas nacionales u otros organismos estatales dedica-

dos al desarrollo ferroviario, para el cumplimiento de sus objetivos.

10. Capacitar a su personal en el desarrollo de nuevas tecnologías y modalidades operativas para optimizar el servicio.

11. Autorizar las servidumbres que no resulten obligadas por la presente ley.

12. Intervenir y participar en los nuevos proyectos legislativos y reglamentarios relacionados a la obsolescencia, actualización técnica u operativa y modernización de los bienes bajo su responsabilidad.

Art. 16. – La empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. tendrá las siguientes funciones:

1. Administrar y disponer la utilización de los recursos que genere su gestión y que asigne la ley de presupuesto y otras leyes especiales.

2. Impulsar el transporte multimodal según las regiones productivas, contemplando las necesidades de consumo y de transferencia, y articulando con otros sistemas de transportes la mejor utilización de los recursos públicos.

3. Determinar, asignar, adquirir y contratar obras y servicios, necesarios para el funcionamiento de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. en el marco de la legislación vigente y de conformidad con el artículo 6 de la presente ley.

4. Registrar patentes y obtener licencias industriales o comerciales sobre procedimientos técnicos aplicables a la explotación ferroviaria.

5. Otorgar poderes generales y especiales. Sus apoderados judiciales podrán asumir el rol de querellantes ante los tribunales del fuero criminal de la Nación o de las provincias sin necesidad de poder especial.

6. Participar en los organismos internacionales vinculados a la temática ferroviaria y a todo tipo de transporte que favorezca el desarrollo multimodal, dándole especial preponderancia a la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), la Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles (ACPF) y a la integración con los países que componen la UNASUR.

7. Participar de las instancias jurisdiccionales del país que propongan modificaciones de trazas, construcción de pasos a nivel, construcción de nuevas estaciones y medidas de seguridad, entre otras cuestiones relacionadas a los ferrocarriles.

8. Habilitar un registro de denuncias de usuarios, empleados u obreros del riel, vecinos y/o funcionarios para que se registren e investiguen los ilícitos cometidos o que se cometan contra el patrimonio de la empresa de ferrocarriles o del Estado.

9. Impulsar la participación de usuarios del sistema de transporte ferroviario en los asuntos de la empresa en articulación con el sistema previsto en el capítulo V.

Art. 17. – La empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. realizará las tareas de control, supervisión y fis-

calización en materia de seguridad e investigación de accidentes o incidentes o de todo acto que afectare o pudiera afectar el patrimonio de ésta, a través de funcionarios designados por el directorio de la misma, quienes podrán acceder sin previo aviso a todo el ámbito ferroviario, incluso el que aún esté concesionado, trátase de instalaciones, equipos, material rodante, infraestructura y demás dependencias de carácter técnico operativo, y tendrán las atribuciones necesarias para recolectar informes sobre el cumplimiento de las obligaciones en materia de seguridad.

Art. 18. – La empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. adoptará las normas ISO 9000 sobre calidad y gestión continua de calidad, para evaluar periódicamente los tiempos de entrega y niveles de servicio de la empresa.

#### CAPÍTULO IV

*Dirección de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E.*

Art. 19. – La empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. será administrada por un directorio compuesto por 5 miembros: un (1) representante del Poder Ejecutivo nacional que ejercerá la presidencia; un (1) representante del Consejo Federal del Transporte a cargo de la vicepresidencia; dos (2) representantes de los trabajadores; y un (1) representante de los usuarios.

Éste funcionará sólo con la presencia de todos sus miembros. Cada miembro del directorio tendrá un voto. Sus decisiones se adoptarán por mayoría simple.

Art. 20. – El mandato de los miembros del directorio será de dos (2) años, pudiendo ser reelectos por un período. La elección de los mismos se efectuará en forma escalonada, no pudiendo renovarse más de dos miembros en forma simultánea. Estos tendrán dedicación exclusiva en sus funciones. En caso de vacancia de un cargo, será designado un nuevo miembro, cuyo nombramiento se hará sólo por el término que reste hasta cumplirse el mandato del miembro que dejó el cargo vacante.

Art. 21. – El quórum se constituirá con la presencia de la mitad más uno de sus miembros. Cada miembro del directorio tendrá un voto. El presidente o quien lo reemplace tendrá doble voto en caso de empate. Las decisiones del directorio se adoptarán por mayoría simple.

Art. 22. – *Incompatibilidades.* No podrán ser designados directores de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. quienes:

1. Se encuentren alcanzados por las incompatibilidades previstas en el capítulo V de la ley 25.188 de ética en el ejercicio de la función pública y sus modificatorias.

2. Hayan sido condenados por delitos de lesa humanidad.

3. Hayan sido condenados por los delitos de robo, defraudación, estafa, quiebra dolosa o fraudulenta, malversación de fondos públicos o privados, falsificación de instrumentos públicos o privados, o cualquier

otro delito contra la administración pública, como también delitos cometidos en ocasión, o para facilitar, promover o encubrir alguno de los delitos enunciados.

4. Quienes se encuentren inhabilitados judicialmente para ejercer empleos públicos.

5. Sean titulares o accionistas de empresas concesionarias de servicios públicos o de aquellas que hubieran asumido la gestión y gerenciamiento bajo cualquier otra modalidad contractual.

6. Sean integrantes de órganos de dirección, administración o fiscalización de empresas concesionarias de servicios públicos o de aquellas que hubieran asumido la gestión y gerenciamiento bajo cualquier otra modalidad contractual.

7. Sean familiares por consanguinidad hasta el cuarto grado o por afinidad hasta el segundo con los titulares, accionistas, o integrantes de órganos de dirección, administración o fiscalización de empresas concesionarias de servicios públicos o de aquellas que hubieran asumido la gestión y gerenciamiento bajo cualquier otra modalidad contractual.

Art. 23. – Forma de elección y remoción de los miembros del directorio de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E.:

1. El Poder Ejecutivo designará su representante conforme criterios de idoneidad, transparencia y eficiencia, en la forma en que éste determine y podrá ser removido por el voto de la mayoría simple de cada una de las Cámaras del Honorable Congreso de la Nación.

2. El representante del Consejo Federal del Transporte será seleccionado y podrá ser removido por el consejo de acuerdo a los mecanismos establecidos por el mismo.

3. Los representantes de los trabajadores ferroviarios serán elegidos por no menos del 5 % del total de trabajadores, a partir de la obtención de mayoría simple en la asamblea de trabajadores, siempre que acrediten no menos de 6 meses de antigüedad; pudiendo ser removidos por el mismo mecanismo. Las asambleas se realizarán por línea eligiendo un representante por cada 200 trabajadores, los cuales a su vez, elegirán al miembro del directorio que los represente. Se deberán celebrar en forma obligatoria por lo menos dos asambleas por año donde el representante de los trabajadores pueda informar sobre su actividad o pueda solicitarse su remoción, así como para la elección o remoción de delegados al efecto.

4. El representante de los usuarios será elegido por la mayoría simple de los pasajeros que se organizarán en asambleas por línea siempre que las mismas entidades reúnan al menos el 5 % del total de pasajeros; pudiendo ser removido por el mismo mecanismo. Para el ingreso a la asamblea de pasajeros se deberá acreditar la condición de pasajero frecuente con la exhibición de la constancia que equivalga a boletos nominales durante los últimos seis meses.

Art. 24. – Los directores de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. no podrán desarrollar actividades privadas directamente vinculadas con las funciones que cumplen en ésta hasta tres años de vencido su mandato.

Art. 25. – El presidente del directorio es responsable de la administración de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. y ejercerá la representación de ésta, salvo caso de impedimento o ausencia transitoria, que será reemplazado por el vicepresidente.

Art. 26. – Los funcionarios responderán civil y penalmente por cualquier acto de fraude que afecte los intereses de la empresa y por el irregular desempeño de sus funciones, inclusive con su patrimonio personal.

Art. 27. – Los miembros del directorio tendrán remuneraciones acordes con sus funciones, teniendo un valor equivalente la categoría A del escalafón para el personal civil de la Administración Pública Nacional, conforme al decreto 2.098/08 del convenio SINEP.

Art. 28. – El directorio de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. tendrá las siguientes funciones:

1. Ejecutar las normas legales y reglamentarias.

2. Dictar los reglamentos de funcionamiento operativo, funcionamiento administrativo y contrataciones de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E.

3. Seleccionar el personal de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E., fijándole sus tareas, remuneraciones y condiciones de trabajo, según la estructura orgánica de ésta y las leyes y convenios colectivos de trabajo vigentes.

4. Controlar el uso de los fondos asignados en el presupuesto anual de la empresa.

5. Tener una propuesta de tarifa social para los recorridos que lo ameriten, previa consulta y participación del Consejo Social de Análisis y Seguimiento del Servicio de Transporte Ferroviario citado en el capítulo V.

6. Contratar los servicios de consultoría, de locación de servicios, de proveedores o contratistas, y cualquier otra contratación teniendo en cuenta especialmente la capacidad técnica, solvencia moral y financiera de los prestadores. Los procedimientos de licitación se regirán por el Reglamento de Contrataciones que sancione el directorio de la empresa.

7. Elaborar el presupuesto anual de gastos y cálculo de recursos de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. y confeccionar su memoria y balance en forma anual.

8. Formular una propuesta de habilitación, clausura temporaria o definitiva y de reubicación de ramales, desvíos y otros servicios, y elevársela al Poder Ejecutivo nacional. La Secretaría de Transporte de la Nación, con la intervención de los organismos especializados que determine la reglamentación y con la participación del Consejo Federal del Transporte, resolverá sobre dichas propuestas dentro de un plazo de ciento



veinte (120) días a contar desde la elevación efectuada por la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E.

9. Requerir la declaración de utilidad pública de los bienes necesarios para el tendido de nuevas líneas o ampliación de las existentes a los Poderes Ejecutivo y Legislativo.

10. Registrar los movimientos de pasajeros y carga que efectúa la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E., y publicar los mismos por medios públicos.

Para poder cumplir con estas funciones el directorio de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. lo hará de acuerdo a los principios de eficiencia, austeridad y profesionalidad en cumplimiento de sus funciones.

#### CAPÍTULO V

##### *Ente de control*

Art. 29. – Créase el ente regulador de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E., en adelante el ERFA, como entidad autárquica en el ámbito del Poder Ejecutivo nacional, con capacidad de derecho público y privado, y plena autonomía funcional, para la regulación y el control de todas las actividades ferroviarias, en todo el territorio nacional, frente al cual el Poder Ejecutivo nacional sólo podrá actuar por recurso de alzada y por razones de ilegitimidad.

Art. 30. – El ERFA estará integrado y dirigido por un directorio constituido por siete (7) miembros, que durarán cuatro (4) años en sus funciones. Los miembros del directorio serán considerados funcionarios públicos que se desempeñarán con dedicación exclusiva, provenientes: dos (2) de la designación del Poder Ejecutivo nacional con acuerdo de ambas Cámaras del Congreso de la Nación, dos (2) por el Consejo Federal del Transporte, uno (1) por los usuarios, dos (2) por los trabajadores ferroviarios.

Art. 31. – Formas de selección del directorio del ERFA:

1. Para elegir sus representantes, el Poder Ejecutivo Nacional constituirá una comisión integrada por un representante del Poder Ejecutivo nacional, un representante de la Auditoría General de la Nación y un representante del Defensor del Pueblo de la Nación, que realizará un concurso de oposición y antecedentes para la designación de estos cargo, otorgando amplia difusión a la convocatoria.

2. El Consejo Federal del Transporte designará dos directores de acuerdo a los mecanismos establecidos por el consejo.

3. Las asambleas de usuarios elegirán a un director, conforme a lo especificado en el artículo 23.

4. Las asambleas de trabajadores elegirán a dos directores, conforme a lo especificado en el artículo 23.

La elección de los mismos se efectuará en forma escalonada, no pudiendo renovarse más de tres miembros en forma simultánea. Estos tendrán dedicación exclusiva en sus funciones. En caso de vacancia de un

cargo, será designado un nuevo miembro, cuyo nombramiento se hará solo por el término que reste hasta cumplirse el mandato del miembro que dejó el cargo vacante.

Art. 32. – El Poder Ejecutivo nacional designará, entre sus dos representantes, al presidente del directorio del ERFA, cuyo mandato será de dos (2) años, reelegible sólo por un período consecutivo y quien ejercerá la representación legal del organismo y, a su vez, el Consejo Federal del Transporte elegirá al vicepresidente, de entre sus representantes cuyo mandato será también de dos años, reelegible sólo por un período consecutivo, el que reemplazará al presidente en caso de incapacidad o ausencia.

Art. 33. – Los miembros del directorio del ERFA tendrán remuneraciones acordes con sus funciones, teniendo un valor equivalente la categoría A del escalafón para el personal civil de la Administración Pública Nacional, conforme al decreto 2.098/08 del convenio SINEP.

Art. 34. – Los postulantes a la dirección del ERFA deberán presentar declaración jurada de acuerdo a lo que establece el artículo 6° de la Ley de Ética de la Función Pública, 25.188, y declarar la nómina de asociaciones civiles y sociedades comerciales que integren o hayan integrado en los últimos diez (10) años y cualquier otro tipo de compromiso que pudiera afectar su imparcialidad o generar conflicto de intereses por actividades propias, de sus cónyuges, de sus ascendientes y de sus descendientes en primer grado. Al terminar su mandato cada director del ERFA deberá efectuar idéntica declaración jurada que al postularse.

Art. 35. – Incompatibilidades para ser nombrados directores de ERFA, las mismas que las mencionadas en el artículo 22 de la presente ley.

Art. 36. – Cese y remoción del directorio del ERFA: Los miembros del directorio del ERFA tendrán estabilidad en el cargo mientras dure su mandato. Sólo cesarán en sus funciones o serán removidos del cargo de mediar alguna o algunas de las siguientes circunstancias:

- a) Renuncia;
- b) Vencimiento del mandato;
- c) Haber sido condenado por delito doloso con condena firme;
- d) Mal desempeño;
- e) Razones de salud o cualquier otra afección que torne imposible el ejercicio del cargo.

En el caso de los miembros designados por el Poder Ejecutivo nacional, sólo podrán ser removidos por el Poder Ejecutivo, que elaborará la solicitud de forma fundada, previo sumario administrativo instruido por la Procuración del Tesoro de la Nación, y luego de ser oídos la Auditoría General de la Nación y el Defensor del Pueblo, quienes tendrán pleno acceso a las actuaciones. El director removido de esta forma podrá

interponer acción de amparo por ante la primera instancia de la Justicia Nacional en lo Contencioso Administrativo Federal. La medida cautelar que pudiera decretarse será apelable con efecto devolutivo.

Los directores del ERFA nombrados por el Consejo Federal del Transporte, las asambleas de usuarios y trabajadores estarán sujetos a los mecanismos de remoción establecidos en el artículo 23 de la presente ley.

Producida una vacante, en un plazo no mayor a treinta (30) días hábiles deberá realizarse el procedimiento para ocupar el cargo de director de ERFA establecido en la presente ley.

Art. 37. – El ERFA tendrá las siguientes funciones:

1. Fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones y funciones de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. y todos aquellos prestadores y operadores del sector, dadas por esta ley.

2. Impulsar las acciones judiciales en función de los objetivos de la presente ley y de la demás legislación aplicable, así como del Régimen Nacional de Servicios Públicos.

3. Dictar normas reglamentarias y técnicas en el marco de su competencia.

4. Celebrar reuniones trimestrales con el Consejo Social de Análisis y Seguimiento del Servicio de Transporte Ferroviario.

5. Publicar las recomendaciones elaboradas a partir de los informes recibidos por el Consejo Social de Análisis y Seguimiento del Servicio de Transporte Ferroviario.

6. Colaborar con el Poder Ejecutivo nacional para el cumplimiento de la presente ley.

Para poder cumplir con estas funciones el ERFA dispondrá de una estructura administrativa adecuada, de acuerdo a los principios de eficiencia, austeridad y profesionalidad en cumplimiento de sus funciones.

Art. 38. – El ERFA tendrá las siguientes atribuciones:

1. Aplicar a la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. y a los operadores y prestadores del sector las multas previstas, y recomendar al Poder Ejecutivo nacional la aplicación de sanciones, o a los sectores correspondientes, la remoción de los directores de la empresa y participar en la modificación de aquellas normas técnicas, económicas y contables que así lo justifiquen;

2. Auditar la contabilidad regulatoria de la empresa y emitir un dictamen sobre los programas de desarrollo de proveedores locales y vigilar su cumplimiento.

3. Fiscalizar la ejecución del plan de inversiones de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E.

4. Recomendar al Poder Ejecutivo nacional la intervención cautelar del servicio por fundadas razones de emergencia.

5. Verificar la información que la empresa deberá entregarle al ente en los plazos y formas que establezca.

6. Participar en la elaboración y difusión de los pliegos de licitación pública y en la evaluación de las ofertas a las mismas según la presente ley, con carácter no vinculante.

7. Controlar las contrataciones y las licitaciones públicas o compulsas de precios que haga la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E.

8. Tramitar los reclamos de la población en general y resolver las controversias que resulten de éstos, a través de un procedimiento que respete los principios de celeridad, publicidad, debido proceso y defensa.

9. Presentar en forma anual un balance económico social de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. al Poder Legislativo de la Nación; el cual luego de su análisis por éste será puesto a disposición del público en general en la red informática.

10. Elaborar su presupuesto anual.

11. Tomar todas las medidas que preserven su patrimonio.

12. Recibir el presupuesto elaborado por el Consejo Social de Análisis y Seguimiento del Servicio de Transporte Ferroviario e incorporarlo en su presupuesto anual.

13. Brindar acceso a la información amplia, adecuada, comprensible y veraz, sobre el desempeño de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. a través de la red informática.

Art. 39. – El patrimonio del ERFA se integrará de:

1. Aportes anuales del Tesoro nacional.

2. Subsidios, herencias, legados, donaciones o transferencias bajo cualquier título que reciban.

3. Intereses o beneficios resultantes de la gestión de sus bienes.

Art. 40. – Creación del Consejo Social de Análisis y Seguimiento del Servicio de Transporte Ferroviario. Créase, como órgano consultivo no vinculante del Ente Regulador de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E (ERFA) el Consejo Social de Análisis y Seguimiento del Servicio de Transporte Ferroviario, cuyo cometido será realizar un relevamiento y evaluación sobre las condiciones de prestación y explotación de los servicios ferroviarios de titularidad del Estado nacional, a fin de obtener un diagnóstico integrado del sistema ferroviario.

El abordaje se centrará en cuestiones tales como:

1. Estado de conservación de bienes muebles e inmuebles.

2. Programación y cumplimiento de tareas y rutinas de mantenimiento y reparaciones de infraestructura, material rodante y equipos.

3. Seguridad operativa.

4. Capacitación del personal operativo.
5. Calidad del servicio.
6. Condiciones de seguridad para los usuarios.
7. Accesibilidad a personas con discapacidad.
8. Calidad de la gestión de los concesionarios y/u operadores y posibles responsabilidades contractuales por incumplimiento.

9. Niveles de actuación, control y fiscalización por parte de los organismos y entes públicos ferroviarios. Grado de detección y aplicación de penalidades por faltas o incumplimientos.

Art. 41. – *Composición*. El consejo estará integrado por nueve (9) miembros, cada uno de los cuales tendrá derecho a un voto, que se distribuirán de la siguiente manera:

- a) Tres (3) representantes de las asociaciones de defensa de usuarios y consumidores;
- b) Dos (2) representantes de las organizaciones de la sociedad civil de defensa y recuperación de los ferrocarriles;
- c) Dos (2) representantes de cuerpos colegiados oficiales de técnicos o especialistas en la materia;
- d) Dos (2) representantes de universidades públicas con especialidad o tecnicatura en la materia.

Art. 42. – *Dedicación en el cargo. Duración del mandato*. Los representantes del consejo tendrán una dedicación *part time* pudiendo realizar cualquier otra actividad que no sea incompatible con el desempeño de la tarea aquí establecida. Durarán (un) 1 año en el cargo con posibilidad de ser reelegidos.

Art. 43. – *Remuneración*. La representación en el consejo es *ad honorem*. Sin embargo, el consejo deberá cubrir gastos de viajes, representación y cualquier otro que pudiera surgir en el ejercicio de la función de miembro del cuerpo.

Art. 44. – *Presupuesto*. El consejo deberá dictarse su propio presupuesto y presentarlo al directorio del ERFA.

Art. 45. – *Autonomía funcional*. El consejo gozará de autonomía funcional, no pudiendo ser intervenido por el Poder Ejecutivo nacional, quien tampoco podrá avocarse cuestiones de competencia, ni dictarle instrucciones o reglamentos para su desempeño, más que la convocatoria a efectos de su conformación.

Art. 46. – *Autoridades. Reglamento*. El consejo elegirá a su presidente, vicepresidente y secretario por mayoría de votos y dictará su propio reglamento interno para cumplir los objetivos fijados en la presente ley.

El reglamento interno será aprobado por el voto afirmativo de la mayoría absoluta de sus miembros.

Art. 47. – *Incompatibilidades*. No podrán ser designados miembros del consejo aquellos que hayan

estado vinculados, en cualquier grado o carácter, a prestadores del servicio ferroviario o a empresas proveedoras de equipos, materiales o servicios a los ferrocarriles, o alguna de sus sociedades controlantes o controladas, en los diez (10) años anteriores a su postulación, salvo el caso de los trabajadores del servicio.

Art. 48. – *Informe semestral*. El consejo deberá realizar un informe semestral con el repaso de todas las actividades realizadas, las constataciones que correspondan a los objetivos propios de su conformación, y las conclusiones y recomendaciones que estimen corresponder. Dicho informe será presentado ante el directorio del ERFA, la Auditoría General de la Nación y las comisiones de Transporte de ambas Cámaras del Congreso de la Nación. Podrá *a posteriori* ser convocado a dar explicaciones por cualquiera de esas instituciones.

Art. 49. – *Facultades. Atribuciones*. A los efectos de poder desarrollar la tarea encomendada, el consejo tendrá las siguientes facultades y atribuciones:

- a) Tomar conocimiento directo de toda la documentación y/o información relativa a las contrataciones, negociaciones y renegociaciones, programaciones, bases estadísticas, grabaciones, reportes técnicos, auditorías, actas, denuncias, ejecución de obras e inversiones, erogaciones del Estado nacional, y todo lo relativo al estado, funcionamiento y continuidad del servicio bajo análisis, pudiendo requerirla/s a los poderes del Estado, a cualquier organismo o miembro de la administración pública nacional, provincial o municipal, a entes centralizados, descentralizados, autónomos y/o autárquicos, a los concesionarios u operadores, o a cualquier sujeto o entidad privada, los que no podrán oponer en ningún caso reserva o confidencialidad;
- b) Conocer, en particular, el estado de los expedientes judiciales o actuaciones administrativas que pudieran servir al cumplimiento de su cometido, y solicitar remisión de copias que deberán ser proporcionadas en un plazo no mayor a cinco (5) días hábiles;
- c) Solicitar la colaboración y asesoramiento técnico de organismos públicos, y de personas, instituciones u organismos no gubernamentales especializados en la materia objeto de estudio;
- d) Instrumentar los mecanismos necesarios para ampliar los canales de discusión y participación ciudadana y de usuarios en el proceso;
- e) Convocar a participar a las administraciones provinciales, comunales o municipales interesadas;
- f) Implementar un registro de denuncias de usuarios, empleados u obreros del riel, vecinos y/o funcionarios;
- g) Llevar registros estadísticos de los movimientos de pasajeros y de cargas, frecuencias, inventario

de bienes muebles e inmuebles del sistema ferroviario, o cualquier información de utilidad;

- h) Proporcionar a la población en general y a los usuarios en especial el libre acceso a la información amplia, adecuada, comprensible y veraz;
- i) Adoptar toda otra medida que pueda contribuir a la consecución de sus fines.

Art. 50. – El ERFA deberá convocar dentro del plazo de treinta (30) días desde su constitución, a la conformación del consejo y designación de autoridades.

Art. 51. – *Publicidad.* Las consideraciones y recomendaciones finales, de carácter no vinculante, deberán darse a publicidad por medios de libre acceso a la información de usuarios y la ciudadanía en general.

#### CAPÍTULO VI

##### *Disposiciones transitorias*

Art. 52. – El Poder Ejecutivo nacional deberá en el plazo de treinta (30) días de la promulgación de esta ley, nombrar a su representante en el directorio de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E.; quien deberá activar los mecanismos necesarios para la designación de los restantes miembros del directorio de la empresa, el que deberá quedar conformado dentro del plazo de (30) días, a partir de la designación de aquél.

Art. 53. – Cumplido el objetivo del artículo anterior, dentro del plazo de los sesenta (60) días siguientes, dicho directorio de la empresa presentará a la Secretaría de Transporte de la Nación su proyecto de estructura orgánico-funcional de la misma y de las escalas salariales previstas para la planta de personal, de acuerdo a los niveles que sean asignados a los respectivos cargos. Este proyecto deberá ser aprobado, con las modificaciones que estime la Secretaría de Transporte de la Nación, dentro de los treinta (30) días de su presentación, y a los veinte (20) días de dicha aprobación, entrará en funcionamiento el directorio de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. con todas las capacidades, derechos y obligaciones que emerjan de esta ley.

Art. 54. – Dentro del plazo de los noventa (90) días siguientes a su entrada en funcionamiento, el directorio de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. deberá elevar, para su aprobación, el presupuesto correspondiente al año en curso, en caso de corresponder de acuerdo a los plazos fijados por el Poder Ejecutivo en virtud de la Ley de Administración Financiera de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional.

Art. 55. – La idoneidad operativa del personal de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. deberá acreditarse y será evaluada por el órgano interno que designe el directorio de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E.

Art. 56. – La Secretaría de Transportes de la Nación iniciará una investigación para recuperar toda documentación que respaldaba los inventarios al año 1991

y la correspondiente al período que va desde el año 1991 hasta el presente.

Art. 57. – A partir de la entrada en vigencia de la presente se disolverán todos los organismos creados que han tenido injerencia en la administración de los bienes ferroviarios y se investigará el destino dado a los bienes que fueron otorgados en custodia y los enajenados que no han sido rendidos.

Art. 58. – El Poder Ejecutivo nacional deberá realizar con carácter de urgente un inventario físico detallado, a nivel nacional de todos los bienes muebles, inmuebles o de cualquier especie, pertenecientes al sistema ferroviario nacional.

Art. 59. – El Poder Ejecutivo nacional deberá comparar los inventarios a que hace referencia el artículo precedente con los inventarios originales a partir de los cuales se realizó la privatización; y será responsable de iniciar las acciones judiciales correspondientes a fin de recuperar todos aquellos bienes existentes conforme a los inventarios mencionados en segundo término, en caso de que existan diferencias respecto de los actuales inventarios.

Art. 60. – La reglamentación de la presente ley deberá realizarse dentro del plazo de (30) días de entrada en vigencia de la presente ley.

##### *Derogaciones*

Art. 61. – Derógase toda norma que se contraponga a los términos de la presente ley.

Art. 62. – Quedan derogadas las obligaciones y funciones que en el ámbito ferroviario se le asignaran a la CNRT.

Art. 63. – Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional. Sala de las comisiones, 31 de marzo de 2015.

*Omar A. Duclós. – María V. Linares. –  
Margarita R. Stolbizer.*

#### INFORME

*Honorable Cámara:*

El ferrocarril ha sido símbolo por excelencia de la constitución de los Estados-nación durante el último tercio del siglo XIX. Sus rieles se extendieron en todo el mundo pasando de 200.000 km en 1870 a poco más de 1.000.000 de km a principios del siglo XIX. La Argentina no estuvo aislada de esa historia. En 1857 comenzó a funcionar el primer ferrocarril, el Del Oeste, construido con capitales locales. Éste definió los primeros kilómetros de una extensa red ferroviaria que no terminaría de constituirse hasta la segunda mitad del siglo pasado, convirtiéndose en una de las principales del mundo. Desde sus inicios, el ferrocarril fue colocado al servicio de distintas concepciones de desarrollo.

Un primer modelo es aquel que tuvo su primacía desde la unificación nacional hasta las primeras dé-



cadadas del siglo pasado, en que se desarrolló un tipo específico de inserción de la Argentina en el mundo: como país capitalista, periférico y dependiente. Tal como lo cristaliza cualquier mapa de redes férreas de la Argentina del período, el sentido atribuido al transporte ferroviario era convertirlo en el motor de la consolidación del régimen agroexportador y, por tanto, su infraestructura se orientó al desarrollo de la vía atlántica, en desmedro de otros circuitos comerciales regionales. En este marco se cimentan las bases de lo que será una larga tradición en la política argentina, perceptible aún hoy: el capital foráneo que viene a nuestro país a invertir consigue cuantiosas concesiones del gobierno. Así se observan cesiones de tierras públicas, subsidios y prebendas, beneficios impositivos y de importación, tasa de ganancia de privados asegurada por el Estado. El correlato de estas licencias son grandes negociados a los agentes del gobierno intervinientes.

Un segundo momento lo constituyen los años de Yrigoyen con los ferrocarriles de fomento. El concepto “ferrocarril de fomento” trae aparejada la idea de promover las regiones, la interconexión, la unión del territorio nacional, la promoción de las economías regionales y el transporte de pasajeros. Esos ferrocarriles de fomento ligaron a la Nación y encontraron su máximo desarrollo en aquellos lugares donde el capital privado no tenía intenciones de inversión. El ferrocarril deja de ser pensado como vía de drenaje de la producción nacional al exterior para instaurarse una nueva premisa: “es fundamental al desenvolvimiento social, político y económico de la nación, el principio del dominio de los ferrocarriles del Estado y de la extensión de sus líneas” que “ha de considerarse principalmente como un instrumento de gobierno con fines de fomento y progreso de las regiones que sirven”. Podemos observar en el yrigoyenismo de los ferrocarriles de fomento, los cimientos del pensamiento peronista que motivará, años después, la creación de Ferrocarriles Argentinos y la estatización de los ferrocarriles, la creación de la Escuela Técnico Ferroviaria y de la Escuela de Ingeniería Ferroviaria, y la producción nacional de vagones y locomotoras. Para el año 1947, los kilómetros de ruta pavimentados alcanzaban apenas los 7.000 kilómetros, contra los 42.000 kilómetros de red ferroviaria.

No obstante, ese modelo de desarrollo de país, centrado en el transporte ferroviario como motor del progreso nacional encontró su fin en la segunda mitad del siglo XX. No puede atribuirse esto a un solo hecho; más bien representa un cambio de paradigma que aún no ha sido revertido. La construcción de la corporación de transporte carretero, como un actor político, social y económico nuevo, a partir de la década del '60 bajo el desarrollismo es el primer hito de esta nueva etapa.

El 28 de octubre de 1961 comenzó a implementarse en nuestro país el denominado Plan Larkin. El mismo recibe el nombre de un general del ejército norteamer-

icano, Thomas Larkin, enviado al país como “asesor en transporte” por el Banco Mundial, el cual es convocado por el gobierno de Arturo Frondizi, cuyo ministro de Economía era Álvaro Alsogaray, para llevar adelante el cierre de ramales, talleres, fábricas y otros espacios de la empresa estatal Ferrocarriles Argentinos, en lo que constituiría el comienzo del desguace del Sistema Integrado de Transporte Ferroviario, Industrias y Comunicaciones. Los sindicatos respondieron con una huelga que duraría 42 días y que impediría implementar el plan por completo. A pesar de ello, un tercio de los ramales serían eliminados y 70 mil ferroviarios despedidos. Dejaron asimismo de correr trenes en la casi totalidad del ex Ferrocarril Provincial de Buenos Aires (incluido su ramal más importante, desde La Plata hasta Mirapampa), ramales del ex Ferrocarril Patagónico, del Ferrocarril Roca y otros. Semejante política antinacional respondía, en lo que constituiría una señal más de nuestra estructura colonial y dependiente, a los intereses del capital norteamericano, el cual necesitaba imponer el autotransporte automotor como principal medio de transporte (la competencia del autotransporte automotor resulta uno de los ejes centrales para entender el desguace de nuestra red ferroviaria). Para ello resultaba fundamental desmembrar y dismantelar el Sistema Integrado de Transporte Ferroviario, Industrias y Comunicaciones.

Las medidas esbozadas por el Plan Larkin fueron profundizadas durante el llamado Proceso de Reorganización Nacional, el cual llevo adelante otra serie de cancelaciones entre las que se cuentan los ramales La Plata-Avellaneda, La Plata-Pipinas, Laguna Paiva-Deán Funes y Córdoba-Cruz del Eje.

El punto máximo de esta política es el Consenso de Washington y su Ley de Reforma del Estado. Aquella célebre frase que pronunciara el ministro Domingo Cavallo anunciando que “los ferrocarriles eran un verdadero cáncer para el país por los costos que tenían” fue el triste anticipo de una realidad: en los '90 culminó con la destrucción del sistema de transporte ferroviario, pasando de 47.000 kilómetros de vías férreas (1957) a tan solo 27.000; de los 92.000 empleados, a tan sólo 15.000; y el lucrativo comercio de transporte de cargas fue traspasado al sistema carretero. Hoy el 95 % de las cargas se realizan por camión.

A partir de ese momento, el Estado renunció a la planificación estratégica y al papel fundamental de los ferrocarriles en la integración del territorio, su poblamiento, fomento social, cultural y desarrollo nacional. Fue erigido un nuevo sistema de concesiones, adjudicándose a operadores privados la totalidad de las líneas con la promesa de modernizar los servicios para hacerlos más rápidos, más seguros y menos costosos para el erario público. No obstante, nada de ello fue logrado.

La conclusión más desalentadora de la lectura de los informes de auditoría realizados entre 2002 y 2012 con respecto a la gestión del Estado en materia

de transporte ferroviario es que en diez años de crecimiento económico no sólo no se revirtió el estado de deterioro en que quedó el sector luego de que en la década del '90 se concesionaran las líneas férreas a operadores del sector privado, sino que, por lo contrario, hubo un marcado empeoramiento.

Si bien el comportamiento estatal fue errático y no tuvo la guía de una visión estratégica, se pueden describir las siguientes conductas gubernamentales que por acción u omisión se sostuvieron a lo largo de los diez años:

– Se priorizó la continuidad del servicio y una situación estable con los empresarios y los sindicatos mayoritarios, por sobre todo otro objetivo, sacrificando incluso su calidad y sobre todo la seguridad de las personas.

– Se sostuvo la operación privada de los trenes, a través de concesiones o de unidades de gestión operativa.

– Se permitió un mayor deterioro del sistema ferroviario, de la mano de concesionarios que no cumplieron los compromisos contractuales en materia de mantenimiento de vías, material rodante y señalamiento.

– Sistemáticamente se consintieron incumplimientos de los concesionarios, sin hacer efectivas las sanciones correspondientes, y se mantuvieron o renovaron contratos aun cuando hubo causales para su rescisión, lo que sólo se aplicó de forma excepcional y luego de terribles tragedias como la de Once.

– Las obras e inversiones se financiaron con fondos públicos, pero en la mayoría de los casos se ejecutaron a través de los concesionarios u operadores, sin que los procedimientos utilizados garantizaran los principios de competencia, concurrencia, transparencia y publicidad.

– Con un costo fiscal creciente, se sostuvieron las tarifas a los usuarios y se asumieron gastos de operación que estaban a cargo de los concesionarios u operadores, en algunos casos directamente los salarios.

– Se transfirieron crecientes subsidios al sector mediante procesos de asignación cuestionables, sin control sobre la rendición de cuentas ni evaluación de los resultados o del impacto.

– Se ignoraron las necesidades y los reclamos de los usuarios, se suspendió el uso de los parámetros de calidad como medida para evaluar el desempeño de los concesionarios tomándolos sólo a fines estadísticos, y crónicamente se incumplieron las metas legales de accesibilidad.

El Estado debe asumir el costo de recomponerlo, que se mide en cientos de vidas y miles de millones de pesos, tan sólo para recuperar su capacidad operativa. Salta a la luz que la decisión política de rescindir las concesiones ha sido el resultante de la presión pública a raíz de ciertos incidentes desencadenantes, junto a la imposibilidad de seguir operando un sistema colapsado, más que de una política pública elaborada sobre la

base de una planificación adecuada. Esta “estatización de última instancia” ocurre luego de haberse contratado y recontratado a empresarios incumplidores, luego de haberse desatendido reiteradas recomendaciones de la AGN, y luego de terribles accidentes en los que muchas personas perdieron la vida.

El Estado ha otorgado, sin el debido control, subsidios al transporte, que además ha sido uno de los sectores más beneficiados por estas transferencias. En TBA, por ejemplo, el subsidio pasó de ser una fuente minoritaria de ingresos (33 % en 2003) a ser su principal sustento (75 % en 2009). Las cifras colosales que se han erogado en subsidios en todo el sector de transporte ferroviario de pasajeros –llegando a \$ 4.708 millones en 2012– no han tenido una contrapartida de mejora del servicio ni han impedido su deterioro o inseguridad. Más aún, los subsidios fueron remitidos a los concesionarios sin excepción, aun cuando ellos vulneraban de manera habitual y corriente las condiciones que el mismo Estado exigía para poder ser beneficiarios de dichos fondos. A su vez, los subsidios se concentraron en el ámbito del AMBA, en perjuicio de los usuarios del interior del país que siguen sufriendo la ausencia del tren y los altos costos del transporte urbano por colectivo.

Las autoridades gubernamentales no sólo subsidiaron sin hacer preguntas, ya que la CNRT se limitó a ejercer un mero control aritmético, sino que no llevaron a cabo en ningún caso una verificación exhaustiva del destino de esos fondos, de sus efectos, y de la relación entre los montos erogados y los resultados sobre la prestación del servicio. En cuanto a los fondos que el Estado transfirió a los concesionarios para inversiones y obras, la intermediación privada se hizo utilizando procedimientos que no garantizaban los principios de las contrataciones públicas. Los operadores realizaron contrataciones directas, en muchos casos bajo un infundado argumento de urgencia, sin respetar los principios de competencia, transparencia y publicidad.

La ley 26.352 fue sancionada con el objetivo de reordenar la actividad ferroviaria. Dicha norma crea dos sociedades del Estado:

– Administración de Infraestructuras Ferroviarias (ADIFSE), facultada para gestionar todo lo relativo a la infraestructura, el patrimonio ferroviario y, al finalizar la concesión, los bienes concesionados a empresas privadas.

– Operadora Ferroviaria (SOFSE), responsable de prestar los servicios de transporte ferroviario tanto de cargas como de pasajeros que le fuesen asignados, incluyendo el mantenimiento del material rodante.

A la par de estos cambios, que en la práctica implicaron una reasignación de líneas ferroviarias entre diversos operadores existentes, el Estado empezó a tener una mayor intervención en el sector, principalmente mediante subsidios y compensaciones tarifa-

rias, que crecieron fuertemente a lo largo del período: de \$ 457 millones en 2005 a \$ 4.708 millones en 2012.

Incluso comparándolos con el crecimiento de los costos salariales del sector, principal destino de las transferencias (76,23 %), el aumento en los subsidios fue significativamente mayor. Mientras los salarios al personal del sector transporte se multiplicaron por 4 entre 2005 y 2012, los subsidios a las concesionarias crecieron 9 veces.

De la mano de una extrema laxitud de control estatal, los concesionarios ferroviarios incurrieron en graves incumplimientos en sus obligaciones de mantenimiento a lo largo de la década. Como consecuencia, se deterioraron la infraestructura y el servicio, con un impacto directo en la integridad y seguridad de las personas. Tanto en transporte ferroviario de pasajeros como de carga muestra que el incumplimiento fue la norma en el sector durante toda la década, con efectos sobre el mantenimiento y la seguridad a la vista.

Los concesionarios del sector de transporte de cargas incumplieron sistemáticamente el pago del canon de explotación. Aunque era causal de rescisión, el Estado no hizo efectivas las sanciones correspondientes sino que renegoció contratos o dilató el proceso de revisión, permitiendo la continuidad de las empresas en falta y la acumulación de deuda al Estado.

Desde el comienzo del sistema de concesiones en los años '90, el Estado ha sido complaciente frente al capital privado. Su actitud se hizo evidente no sólo en la falta de aplicación de multas sino en la forma en que sistemáticamente renovó contratos o mantuvo vigentes prolongados procesos de renegociación con empresas que habían incurrido en múltiples y repetidos incumplimientos contractuales. La cantidad de inobservancias de concesionarios registradas es abrumadora. El Poder Ejecutivo, sin embargo, ha hecho caso omiso de las reiteradas alertas, reaccionando tarde en todos los casos, por lo general luego de accidentes o tragedias, o grandes manifestaciones ciudadanas.

Los fondos públicos para inversiones fueron canalizados a través de los concesionarios, que no garantizaron el cumplimiento de principios de la administración pública para compras y contrataciones. Por otro lado, el Estado realizó la compra directa de material rodante y tractivo, en muchos casos obsoleto. Ambas formas de proceder obstaculizaron la mejora del servicio e impidieron el uso transparente, eficiente y eficaz de los fondos públicos involucrados.

La verificación de los índices de calidad del servicio que alguna vez existieron, aún con graves déficits de implementación y control, desaparecieron, a tono con una eterna declaración de emergencia ferroviaria, y pasaron a ser utilizados sólo con fines estadísticos. Por otra parte, el sistema ferroviario continuó siendo no accesible para las personas con capacidades diferentes, área en que los concesionarios mostraron un incumplimiento crónico.

Por todo lo expuesto, proponemos un proyecto de ley que se plantea avanzar en un nuevo paradigma del transporte ferroviario. Buscamos recolocar a los ferrocarriles en el corazón de un nuevo proyecto de desarrollo para el país, retomando las banderas de los ferrocarriles de fomento y de los ferrocarriles de producción nacional. Con ese objetivo, entendemos la creación de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E., que tendrá por objeto la planificación, la explotación y la gestión directa del servicio ferroviario público de pasajeros. El sistema ferroviario es considerado un servicio que constituye una herramienta estratégica para la industrialización nacional, el desarrollo agrario, el crecimiento armónico regional, la integración latinoamericana, el consumo energético equilibrado y sustentable, la renovación de la capacidad terrestre de transporte y la recuperación y generación de infraestructura de circulación. Asimismo, la red ferroviaria será considerada indivisible.

Las políticas ferroviarias que elabore el Estado nacional deberán tener sentido federal articulando, de manera estratégica, mecanismos de participación e integración con las provincias y municipios. También deberá contemplar la integración regional a través de la UNASUR, el Mercosur y los países vecinos.

En virtud de la integridad soberana, las políticas ferroviarias se articularán con los demás sistemas de transporte, logrando la integración interregional de nuestro país.

Nuestro proyecto establece la rescisión de todos los contratos vigentes con las empresas concesionarias de servicios ferroviarios de cargas y la revisión del estado de cumplimiento de los concesionarios y operadores del servicio de pasajeros. En caso de corresponder se adoptarán las medidas sancionatorias y las acciones legales pertinentes. La Auditoría General de la Nación (AGN) examinará lo actuado debiendo remitir el dictamen correspondiente a la Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas, en el ámbito del Congreso de la Nación.

La empresa Ferrocarriles Argentinos S.E., que proponemos, se regirá por la ley 20.705, las disposiciones pertinentes de la ley 19.550 y modificatorias que le fueren aplicables, y las normas de su estatuto. Estará sujeta a los controles interno y externo del sector público nacional en los términos de la ley 24.156. Además, dispondrá, para el restablecimiento de la infraestructura ferroviaria, la realización de obras bajo la modalidad de mano de obra intensiva, hasta que el Directorio disponga que están dadas las condiciones óptimas de funcionamiento.

Nuestro proyecto dispone, además, que sólo a través de una ley especial del Congreso de la Nación y un dictamen de la Auditoría General de la Nación podrá autorizarse la enajenación, el traspaso, la sesión o cualquier otra forma de enajenación de los bienes muebles e inmuebles del patrimonio de la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. Y toda vez que se asignen

usos diferentes al ferroviario, o se constituyan derechos reales sobre bienes inmuebles ferroviarios, debe realizarse primero una audiencia pública convocada conjuntamente por las comisiones de Infraestructura, Vivienda y Transporte del Senado de la Nación y de Transportes de la Cámara de Diputados, en el Congreso de la Nación, así como un dictamen de la Auditoría General de la Nación, dándose prioridad a los proyectos de interés social, en consulta con la comunidad involucrada y mediando el estudio de impacto ambiental pertinente.

La empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. realizará las tareas de control, supervisión y fiscalización en materia de seguridad e investigación de accidentes o incidentes o de todo acto que afectare o pudiera afectar el patrimonio de ésta, pudiendo acceder sin previo aviso a todo el ámbito ferroviario, incluso el que aún esté concesionado, trátase de instalaciones, equipos, material rodante, infraestructura y demás dependencias de carácter técnico operativo, y tendrán las atribuciones necesarias para recolectar informes sobre el cumplimiento de las obligaciones en materia de seguridad. También adoptará las normas ISO 9000 sobre calidad y gestión continua de calidad, para evaluar periódicamente los tiempos de entrega y niveles de servicio de la empresa.

La empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. será administrada por un directorio compuesto por miembros que representen a los distintos sectores y que garanticen, a su vez, un componente federal.

La integración del directorio va en sintonía con el artículo 23 de la Convención Americana de los Derechos Humanos, en la cual se dispone que los ciudadanos tienen derecho de participar en la dirección de los asuntos públicos. Por este motivo, prevemos la incorporación de representantes de los pasajeros y trabajadores en el directorio de la nueva empresa del Estado. También en esa línea se diseña el nuevo Ente Regulador de Ferrocarriles Argentinos (ERFA) con similar composición, el que goza de plena autonomía y autarquía en el ámbito del Poder Ejecutivo nacional y frente al cual éste sólo podrá actuar por recurso de alzada y por razones de ilegitimidad.

Por último, y con el propósito de generar un verdadero cambio de paradigma, proponemos en el presente proyecto un régimen de participación y control social sobre el sector ferroviario con un esquema más horizontal que aspira al empoderamiento ciudadano en torno al servicio público.

Con respecto al proyecto presentado por el Poder Ejecutivo nacional, consideramos que no es otra cosa que el producto del fracaso de una política ferroviaria llevada adelante durante todos estos años. Esto muestra una ausencia del Estado en la planificación y la gestión y fundamentalmente de control a las empresas concesionarias del servicio de trenes de pasajeros y carga.

En realidad, lo que se pretende es mantener el actual estado de cosas, con el agravante de que se va a implementar una absorción de pasivos por parte del Estado, producto de los incumplimientos de las empresas concesionarias en cuanto al mantenimiento, la falta de pago del canon y las velocidades mínimas comprometidas. Esto se puede deducir claramente en el artículo 3, donde textualmente se expresa “rescatar, reconvenir o en su caso renegociar los contratos de concesión suscritos” y en ningún momento se habla de una auditoría a dichas empresas y menos aún el hacer valer las auditorías realizadas durante todos estos años por la Auditoría General de la Nación, donde queda claro la responsabilidad de aquéllas que llevaron a la crisis del sistema ferroviario. Tampoco define ningún criterio para la renegociaciones o cese de las actuales concesiones vigentes.

En los fundamentos del proyecto de ley se manifiesta que los actuales concesionarios no estarían en condiciones de responder con los seguros de caución y/o con su capital de trabajo a las responsabilidades inherentes a los incumplimientos contractuales. Esto se plantea como si el gobierno no tuviera ninguna responsabilidad ante esta situación.

La iniciativa en tratamiento permitiría que importantes empresarios que han incumplido sus contratos sean blanqueados por esta norma, absorbiendo el Estado las consecuencias de la falta de inversión en mantenimiento.

El proyecto deja expuesto en todo su articulado la ausencia del control social a través de los usuarios de los ferrocarriles argentinos, dejándolos explícitamente afuera de la integración del directorio de Ferrocarriles Argentinos S.E. y donde sólo existirá, según el artículo 12, el control interno y externo consagrados en la ley 24.156. Esto muestra la exclusión de los ciudadanos y organizaciones de usuarios, tanto del órgano de conducción de la nueva sociedad del Estado como de la posibilidad de ejercer un control exógeno del funcionamiento y desempeño de la misma.

La participación de los representantes de los usuarios de trenes en el directorio resulta imprescindible porque son ellos los que mejor conocen las deficiencias cotidianas del sistema y las necesidades de los pasajeros. Por otra parte, si bien es importante la existencia del control a través de la SIGEN y la AGN, ambas constituyen una base mínima, pero insuficiente para fiscalizar un ente de tal característica. Prueba de ello es que estos mecanismos de control y regulación en la historia reciente fallaron desde el momento en que fueron incapaces de garantizar una prestación adecuada sea por ausencias de auditorías apropiadas o de informes desatendidos por el Poder Ejecutivo. Por ello es trascendente para la situación actual el rol protagónico de los usuarios y trabajadores en un organismo autónomo que ejerza un control social alternativo a un modelo de privatización o concesión desregulada que



nos ha llevado a tragedias producto de la ineficiencia y corrupción como la de Once. El bienestar social y la seguridad tienen sustentabilidad en el tiempo cuando se implementan verdaderos mecanismos de control social que dan origen a la responsabilidad dependiente de un gobierno frente a la ciudadanía.

Un párrafo aparte merece la ausencia en todo su articulado de un criterio federal en el desarrollo de la política ferroviaria de nuestro país. Entendiendo al sistema ferroviario como una herramienta estratégica para la industrialización nacional, el desarrollo agrario, el crecimiento armónico regional, la integración latinoamericana. Las provincias y municipios no son incorporados en ningún órgano de esta sociedad del Estado.

También se observa en este proyecto la posibilidad de que en un futuro se les otorgue a los privados la “gestión de los sistemas de control de circulación de trenes y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria” con la gravedad que conlleva esta resolución teniendo en cuenta la cantidad de descarrilamientos y deterioro de la infraestructura de vías, que han costado gran cantidad de vidas por ineficiencias de los operadores privados y la ausencia del control estatal.

El miembro informante ampliará los fundamentos del presente proyecto de ley.

*Margarita R. Stolbizer.*

### III

#### Dictamen de minoría

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Transportes, de Obras Públicas y de Presupuesto y Hacienda han considerado el mensaje 424 y el proyecto de ley del Poder Ejecutivo del 17 de marzo de 2015 por el cual se declara de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, estableciendo la creación de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la sanción del siguiente

#### PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados,...*

Artículo 1° – Decláranse de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, la renovación y el mejoramiento de la estructura ferroviaria y la incorporación de tecnologías y servicios que coadyuven a la modernización y a la eficiencia del sistema de transporte público ferroviario, con el objeto de garantizar la integración del territorio nacional y la conectividad del país, el

desarrollo de las economías regionales con equidad social y la creación de empleo.

Art. 2° – Establécense como principios de la política ferroviaria los siguientes:

- a) Al Estado nacional como único encargado de la gestión de la infraestructura ferroviaria y del control de la circulación sobre la misma, tanto de los servicios propios, como de los que aún se encuentren concesionados durante el proceso de rescisión de los presentes contratos;
- b) La participación pública en la prestación y operación de todos los servicios de pasajeros en las diversas áreas metropolitanas así como los servicios interurbanos y la participación pública y privada en el transporte ferroviario de cargas;
- c) La interconexión de los sistemas ferroviarios y la intermodalidad de los servicios de transporte;
- d) La maximización de las inversiones y de los recursos empleados para la prestación de un servicio ferroviario en condiciones de eficiencia y seguridad;
- e) La incorporación de nuevas tecnologías y modalidades de gestión que contribuyan al mejoramiento de la prestación del servicio ferroviario;
- f) La protección de los derechos de los usuarios, con atención especial a las personas con discapacidad o con movilidad reducida, garantizando sus derechos al acceso a los servicios de transporte ferroviario en adecuadas condiciones de calidad;
- g) La promoción de condiciones de libre accesibilidad a la red nacional ferroviaria de cargas, basada en principios de objetividad, transparencia y no discriminación.

Art. 3° – El Poder Ejecutivo nacional adoptará las medidas necesarias a los fines de reasumir la plena administración de la infraestructura ferroviaria en todo el territorio nacional y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes, pudiendo a tal fin resolver cancelar los contratos de concesión existentes con las empresas Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima, Ferrosur Roca Sociedad Anónima y Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima aprobados por los decretos 994 del 18 de junio de 1992, 1.144 del 14 de junio de 1991 y 2.681 del 29 de diciembre de 1992, respectivamente; y con las empresas Metrovías Sociedad Anónima y Ferrovías Sociedad Anónima, aprobados por los decretos 2.608 del 22 de diciembre de 1993 y 430 del 22 de marzo de 1994, respectivamente, así como los contratos de concesión suscritos con las provincias en el marco del decreto 532 del 27 de marzo de 1992.

Art. 4° – Establécese la modalidad de acceso abierto a la red ferroviaria nacional para la operación de los

servicios de transporte de cargas, de modo que cualquier operador ferroviario pueda transportar carga con origen y destino en cualquier punto de la red, independientemente de quien detente la titularidad o tenencia de las instalaciones del punto de carga o destino.

Art. 5º – Dispónese la constitución de la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, como organismo descentralizado en la órbita del Ministerio del Interior y Transporte, con sujeción al régimen establecido por la ley 20.705, disposiciones pertinentes de la ley 19.550 (t. o. 1984) y sus modificatorias que le fueren aplicables y a las normas de su estatuto, la que tendrá por objeto reemplazar a la ADIF.SE y la SOF.SE en sus funciones y competencias asignadas por ley 26.352 y, a la empresa Belgrano Cargas y Logística, en sus funciones y competencias asignadas por decreto 566 del 21 de mayo de 2013, así como a todas las líneas ferroviarias cuyas concesiones privadas fuesen terminadas retornando a la órbita estatal.

Art. 6º – La sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado contará con las unidades ejecutoras ADIF y SOF, las cuales tendrán contabilidades separadas y rendirán sus cuentas al directorio de FA.SE y al consejo directivo.

Art. 7º – La sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado tendrá las siguientes funciones y competencias:

- a) Ejecutar las prácticas y líneas de acción coordinadas entre la Secretaría de Transporte Ferroviario dependiente del Ministerio del Interior y Transporte;
- b) Aprobar las políticas, planes, programas y proyectos tendientes a la mejora constante del transporte ferroviario que lleven adelante la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y la sociedad Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima y supervisar su implementación;
- c) Proponer al Poder Ejecutivo nacional y al Congreso Nacional las leyes, decretos y resoluciones cuya sanción resultare necesaria o conveniente para el buen desarrollo de su misión, así como también la derogación o modificación de instrumentos legales o normativos en vigencia que hacen a sus fines;
- d) Administrar, disponer y distribuir los fondos y recursos provenientes de su gestión y los que les asignen la ley de presupuesto y leyes especiales;
- e) Determinar, asignar, adquirir y contratar obras y servicios, en procura de un mejor desenvolvimiento de la sociedad dentro de los límites del presupuesto asignado y las previsiones que fija la presente ley;
- f) Celebrar contratos de concesión de uso, de publicidad referidos y vinculados de los bienes a su cargo;
- g) Adquirir fondos de comercio, registrar patentes y obtener licencias industriales o comerciales sobre procedimientos técnicos aplicables a la explotación ferroviaria;
- h) Confeccionar, dentro del plazo de un año desde la entrada en vigencia de la presente ley, un reglamento interno técnico-operativo único, que tenga vigencia de aplicación para todas las explotaciones ferroviarias vigentes y futuras; debiendo además velar por su cumplimiento;
- i) Elevar al Poder Ejecutivo nacional y al Congreso Nacional sus planes de corto, mediano y largo plazo conforme al Sistema Nacional de Planeamiento, Presupuesto Integral y Balance General bajo el concepto de beneficio público;
- j) Asegurar la publicación de todas sus decisiones, contratos con sus respectivos anexos y todo otro acto que realice en el cumplimiento de sus funciones, por medios masivos e informáticos;
- k) Capacitar a su personal;
- l) Establecer convenios con universidades nacionales públicas u otros organismos estatales dedicados al desarrollo tecnológico, con el objeto de mejorar los servicios, la capacitación para su personal, la seguridad, la rentabilidad y las políticas de costos que hacen a la eficiencia de la gestión;
- m) Participar activamente de organismos internacionales vinculados a la temática ferroviaria, dándole especial preponderancia a la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), la Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles (ACPF) y a la integración con los países que componen la UNASUR;
- n) Participar en todas las instancias en las que comunas y municipalidades propongan modificaciones de trazas, medidas de seguridad, construcción de pasos a nivel, etcétera.

Art. 8º – El Poder Ejecutivo nacional aprobará los estatutos sociales de la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado creada por esta ley, con sujeción a sus pautas, y realizará todos los actos necesarios para la constitución y puesta en funcionamiento de la misma, pudiendo delegar expresamente esta facultad en el Ministerio del Interior y Transporte.

Art. 9º – El Ministerio del Interior y Transporte supervisará el desenvolvimiento de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, la cual a su vez estará controlada por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y la Auditoría General de la Nación.

Art. 10. – *Integración:*

- a) La sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado contará con un consejo directivo, encargado de delinear las políticas, controlar las cuentas y regular el vínculo entre ADIF y

- SOF, y un directorio, encargado de ejecutar la política delineada por el consejo en concordancia con las unidades ejecutoras ADIF y SOF;
- b) La dirección de la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado estará a cargo de un consejo integrado por trece (13) representantes del Estado, dos (2) representantes elegidos por sus competencias personales en la materia, dos (2) representantes de los trabajadores, cuatro (4) representantes del Congreso Nacional, dos (2) representantes de organizaciones de usuarios, dos (2) representantes de las provincias, uno (1) por la Región Metropolitana de Buenos Aires y dos (2) por representantes de los sectores privados;
- c) De los representantes del Estado nacional, seis (6) miembros serán nombrados por el Ministerio del Interior y Transporte, de los cuales uno ejercerá como presidente del consejo; dos (2) miembros por el Ministerio de Economía y Producción; dos (2) miembros por el Ministerio de Planificación y Obras Públicas y un (1) representante por parte de la unidad funcional ADIF y otros dos (2) por parte de la unidad funcional SOF;
- d) Los representantes elegidos por sus competencias personales surgirán de la aprobación por ambas Cámaras del Congreso Nacional;
- e) Los representantes del Congreso Nacional no podrán repetir el territorio por el cual fueron electos para su mandato. Dos (2) deberán ser miembros de la Cámara de Diputados y otros dos (2) de la Cámara de Senadores;
- f) De los dos (2) representantes de los trabajadores, un (1) representante será de aquellos del sector ferroviario electo de manera directa, el otro será de una central de trabajadores, electo también de manera directa;
- g) Los representantes de las provincias serán elegidos por los poderes Ejecutivos de las mismas. De la misma manera, quien represente a la RMBA deberá surgir del consenso entre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la provincia de Buenos Aires;
- h) De los representantes del sector privado, al menos uno (1) deberá ser del sector pyme;
- i) El mandato de los miembros del consejo directivo será de cuatro años, pudiendo ser reelectos;
- j) La administración de la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado estará a cargo de un directorio el cual tendrá como funciones el buen empleo de los medios de la SE;
- k) El directorio estará conformado por dos (2) miembros nombrados por el Ministerio del Interior y Transporte, los cuales deben ser propuestos por el consejo directivo;
- l) Los miembros del consejo directivo no pueden ser nombrados presidentes del directorio;
- m) El directorio es responsable de la cohesión y la coherencia pública de la SE;
- n) El directorio propone las orientaciones generales del consejo;
- o) El directorio presenta las cuentas consolidadas de ADIF y SOF S.E. al consejo directivo;
- p) El directorio estará a cargo de la ejecución de las decisiones del consejo directivo;
- q) El directorio establecerá el reglamento interior de funcionamiento;
- r) El directorio está a cargo de la ejecución de las decisiones del consejo directivo;
- s) No podrán ser designados directores: Los comprendidos en las inhabilidades de orden ético o legal que, para los funcionarios y empleados de la administración pública nacional, establece la legislación vigente; los condenados en causa criminal por delitos contra la administración pública o quiebra dolosa o fraudulenta y aquellos inhabilitados judicialmente para ejercer empleos públicos; los directores o administradores de las actuales empresas públicas concesionadas, por el plazo de cinco (5) años desde la finalización del cargo en las mismas.

Art. 11. – El régimen presupuestario, económico-financiero, de contabilidad y de contrataciones de la sociedad creada por el artículo 5° será determinado en su respectivo estatuto.

Art. 12. – Las relaciones laborales de la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado se regirán de acuerdo al régimen legal establecido por la ley 20.744 (t. o. 1976) y sus modificatorias o la que en el futuro la sustituya.

Art. 13. – La sociedad que se crea por el artículo 5° estará sometida a los controles interno y externo del sector público nacional en los términos de la ley 24.156. En la gestión de sus asuntos deberá garantizar la transparencia en la toma de decisiones, la efectividad de los controles y promover los mecanismos de participación de los diversos sectores de la actividad y de la sociedad.

Art. 14. – Transfiérense a la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, creada por el artículo 5° de la presente, los certificados nominativos que representan el ciento por ciento (100 %) del capital social de la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y de la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, propiedad del Estado nacional, las acciones que representan el cuarenta por ciento (40 %) del capital social correspondientes a la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y las acciones que representan el treinta y cinco por ciento (35 %) del capital social correspondientes a la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado en la sociedad Belgrano Cargas y Logística Sociedad

Anónima y las acciones que representan el dieciséis por ciento (16 %) del capital social en Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima, Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima y Ferrosur Roca Sociedad Anónima, propiedad del Estado nacional.

Art. 15. – Sustitúyense los incisos *b)* y *c)*, del artículo 3º de la ley 26.352, los que quedarán redactados de la siguiente forma:

- b)* La confección y aprobación de proyectos de infraestructuras ferroviarias que formen parte de la red ferroviaria, su construcción y rehabilitación que se lleven a cabo por sus propios recursos, de terceros, o asociadas a terceros y con arreglo a lo que determine el Ministerio del Interior y Transporte y pudiendo acordar con los operadores de cargas o de pasajeros la autorización para la ejecución de las obras de mejoramiento o de renovación de los sectores de la red sobre los que prestan servicios;
- c)* El control e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre.

Art. 16. – La gestión de los sistemas de control de circulación de trenes y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria sólo podrá estar a cargo de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado sin participación de terceros.

Art. 17. – Sustitúyese el artículo 7º de la ley 26.352, el que quedará redactado de la siguiente forma:

Artículo 7º: Créase la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado con sujeción al régimen establecido por la ley 20.705, disposiciones pertinentes de la ley 19.550 y modificatorias, que le fueren aplicables y a las normas de su estatuto, la que tendrá a su cargo la prestación de los servicios de transporte ferroviario de pasajeros, en todas sus formas, que le sean asignados, incluyendo el mantenimiento del material rodante, el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria que utilice para la operación del servicio ferroviario a su cargo y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes, estas dos últimas funciones en caso de que les sean asignadas por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado.

La sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado podrá desarrollar todas las acciones que resulten necesarias o convenientes para la mejor realización de sus funciones, llevando a cabo los actos de administración o disposición que sean precisos para el cumplimiento de las mismas, incluso mediante la participación en sociedades o empresas, nacionales o extranjeras, con sujeción a lo dispuesto en la legislación vigente.

Art. 18. – Incorpóranse al artículo 8º de la ley 26.352, como incisos *e)* y *f)*, los siguientes:

- e)* Mantener la infraestructura ferroviaria que le sea asignada por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado;
- f)* Gestionar los sistemas de control de circulación de trenes que le sean asignados por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado.

Art. 19. – Deróguese el decreto 566/13, transfiriendo todas las potestades que el mismo brindaba a Belgrano Cargas y Logística S.A. a la unidad ejecutora SOF de la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado.

Art. 20. – Se dispone la realización de una auditoría general con el fin de constatar los bienes, inmuebles y material rodante que fuera concesionado a las empresas Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima, Ferrosur Roca Sociedad Anónima, Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima, Metrovías Sociedad Anónima y Ferrovías Sociedad Anónima.

Art. 21. – La sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, aunque propietaria de toda la infraestructura ferroviaria argentina, no podrá disponer la venta del patrimonio sin autorización del Congreso Nacional.

Art. 22. – La presente ley se reglamentará en el plazo de ciento ochenta (180) días a partir de su publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina.

Art. 23. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de las comisiones, 31 de marzo de 2015.

*Claudio Lozano.*

## INFORME

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Transportes, de Obras Públicas y de Presupuesto y Hacienda han considerado el mensaje 424 del 17 de marzo de 2015 y el proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo por el cual se declara de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, estableciendo la creación de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, y es en ese sentido que queremos fundamentar las razones que justifican la formalización de nuestra propuesta, las cuales residen en dos aspectos: por un lado, la falta de perspectiva, tanto histórica como política que la iniciativa original representa; por el otro, la pobreza jurídica e institucional expresada en su articulado.

La historia ferroviaria argentina no puede escindir de los avatares políticos y económicos de cada época. A lo largo de 160 años de historia ferroviaria, este modo de transporte ha sido un elemento funda-



mental para diversos actores sociales y políticos, así como para la consolidación del Estado nacional y sus proyectos económicos. El vínculo simbiótico entre empresarios privados locales, capitales globales y el Estado nacional es de larga data. Los intereses desarrollados por los sectores privados, en concordancia con los gobiernos nacionales, dieron como resultado una extensa, pero centralizada y desconexa red de líneas ferroviarias. Amparadas bajo la Ley Mitre, los principales capitales privados subsistieron como propietarios de las principales compañías hasta 1947. La nacionalización (compra de los activos extranjeros por parte del Estado) fue sin dudas el gran cambio político-institucional de la historia ferroviaria, esto se consolidó con la posterior creación de Ferrocarriles Argentinos (EFFA). Para la década de 1960, la empresa estatal debía competir con otros modos de transporte, tanto a nivel cargas como pasajeros. Esta tendencia, sumada a los recortes de líneas y presupuestarios, así como una gerencia deficiente, fueron contribuyendo para el decaimiento del ferrocarril como principal modo de transporte. A pesar de las largas luchas de los trabajadores, que se remontan al siglo XIX, las décadas de 1980 y fundamentalmente de 1990 reconfiguraron el panorama ferroviario. Pero el país también cambió. La destrucción de la industria nacional desde la última dictadura cívico-militar a las políticas neoliberales del gobierno justicialista de Carlos Menem, fue acompañada de una feroz privatización de las seis líneas ferroviarias.

Las concesiones probaron ser un fracaso. Tras más de 20 años, el ferrocarril no logró aumentar su caudal de carga, en el Área Metropolitana de Buenos Aires las reformas sólo han sido recientes y tras la masacre de Once y las líneas interurbanas aunque con coches nuevos, funcionan como en 1890. Pero al igual que en el período 1857-1947, los sectores privados subsistieron amparados por el Estado y sobre todo por gobiernos que por acción u omisión les permitieron incumplir los contratos.

En esta línea, el proyecto presentado por el Poder Ejecutivo nacional, no apunta directamente a solucionar la problemática de los actores privados, sino que meramente abre la posibilidad a que se considere su remoción –capacidad de la cual el Estado ya está dotado.

Los problemas ferroviarios van mucho más allá de un cambio de nombre. Consideramos fundamental un debate sobre las reales necesidades del transporte ferroviario y sus posibilidades, diferenciando cargas, de pasajeros interurbanos, del AMBA. A su vez, es menester un plan de infraestructura que vaya a la par. No alcanza con el reemplazo de vías. No sólo es compleja la incompatibilidad de la infraestructura existente, con las diferencias entre trochas y alimentación que utiliza cada línea –líneas de trocha angosta (1.000 mm y con locomotoras diésel), líneas de trocha ancha (1.676 mm) con locomotoras diésel, líneas de trocha ancha con alimentación por tercer riel, líneas de trocha an-

cha por catenaria y finalmente una línea de trocha estándar (1.435 mm) alimentada por tercer riel–; sino también la necesidad de una infraestructura que pueda soportar mayor tonelaje por eje.

Está probado que el ferrocarril puede ser utilizado para favorecer a las industrias y a las economías regionales. Sin embargo, la alianza con actores privados y otros Estados extranjeros implica una necesaria reflexión sobre la relación entre sus intereses y el proyecto económico argentino. El peligro en inversiones centradas en un monocultivo se encuentra en la posibilidad de repetir un camino similar al del siglo XIX cuando se tendieron los ferrocarriles pensando en la exportación de carnes al mercado internacional y dejando de lado otras posibilidades que el transporte ferroviario podría aportar al desarrollo nacional, además de expresar un modelo de desarrollo nacional centrado en una única producción agrícola.

Paralelamente, el panorama actual del transporte ferroviario de pasajeros metropolitano, de pasajeros interurbano y de cargas, es consecuente con las reformas de la década del 90. Durante los últimos 20 años se consolidó un modelo donde los concesionarios privados de estrecha relación con el gobierno nacional son escasamente controlados y donde la ejecución de las políticas públicas no se centra en un plan regulado por una autoridad que trascienda los intereses políticos coyunturales. Consideramos fundamental rescindir los contratos con los grupos Roggio y Emepa en el área Metropolitana y con las empresas de carga Ferrosur Roca (Camargo Correa), Nuevo Central Argentino (Aceitera General Deheza) y Ferroexpreso Pampeano (Techint). Que el Estado vuelva a administrar el tendido ferroviario significa el abaratamiento de los servicios interurbanos de pasajeros, ya que no deberían pagar el canon correspondiente por el uso de la infraestructura. Esta reducción de costos ayudaría a sustentar servicios cuya demanda no es conocida, para que pueda competir al ómnibus y al avión.

Remarcamos como fundamental la necesidad de una auditoría externa de todas las empresas públicas y privadas, así como entes estatales y las propias carteras ministeriales, de todo el sistema ferroviario. Es fundamental que las empresas se hagan cargo del desguace, del levantamiento de vías, de la pérdida de material rodante y de los incumplimientos por falta de inversión. Sobre este punto el proyecto del Poder Ejecutivo nacional no efectuó ningún comentario.

Pero además, el proyecto de ley presentado por el Poder Ejecutivo nacional, en su vaguedad, deja abierta la posibilidad a que el transporte ferroviario sea utilizado para el abaratamiento de los costos en el transporte de *commodities*. Que ayude o no a las economías regionales dependerá de la voluntad política de los gobernantes. Paralelamente, a pesar de que no es una ley privatista, tampoco es una ley de estatización. Sin embargo, lo que deja leer el proyecto es que la actitud de las empresas privadas va a depender del

control estatal. En este contexto, un proyecto que permita tal nivel de libertad a las empresas privadas es, desde nuestra perspectiva, cuestionable y peligroso.

Cuestionamos fuertemente que el proyecto del Poder Ejecutivo nacional abra la posibilidad de que el Estado absorba los pasivos de las empresas privadas y recupere la infraestructura y el material rodante, sobre la base de grandes inversiones, para luego retomar un proceso privatizador. No compartimos la lógica del Estado al servicio de los intereses privados.

Fue este mismo gobierno el que creó la UNIREN (decreto 311 del 2003) que permitió renegociar todos los contratos. En la justificación del proyecto se menciona que “la renegociación contractual estableció límites mínimos de inversión o ‘pisos’, pero bajo ninguna circunstancia pretendió erigirse como medida normal o esperable de inversión, descontando que las concesionarias asumirían los riesgos necesarios que permitieran el salto incremental de calidad que los servicios ferroviarios requerían”. Si esta afirmación fuese cierta, el proyecto de ley del Poder Ejecutivo nacional no obliga a la rescisión de los contratos con aquellas empresas; incluso profundiza la posibilidad de que sean contratadas para servicios de control y operación. En este sentido, nuestro articulado apunta directamente a la rescisión de los contratos con todas las empresas privadas prestadoras de servicios de cargas y de pasajeros en el AMBA.

Desde nuestro bloque buscamos no sólo un ferrocarril que sea público y al servicio del pueblo, sino que también pueda ser transparente en su organización y objetivos. El nuevo esquema actual también abre la duda sobre el lugar de la CNRT y la Secretaría de Transporte. Es fundamental que estos organismos no estén dirigidos por la misma cabeza política. Por lo tanto consideramos fundamental que el directorio de la nueva Ferrocarriles Argentinos no esté formado por quienes ya dirigen las actuales ADIF, SOF y BCyL, proponemos, en cambio, mayor representación de los trabajadores, de los usuarios, de las provincias, del sector privado y del Congreso de la Nación.

En términos institucionales, nuestro proyecto, a diferencia del presentado por el Poder Ejecutivo nacional, apunta a la creación de una única empresa estatal que absorba las dos sociedades del Estado existentes (ADIF y SOF) y Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima. Consideramos que el modelo de *holding* empresarial propuesto en el proyecto de ley del Poder Ejecutivo nacional, no permite garantizar los niveles de transparencia en las decisiones y en la contabilidad de la empresa. Pero, además, nuestro articulado apunta directamente a limitar cualquier proceso privatizador futuro. El modelo de *holding* deja la posibilidad de que, dada la orientación política de un gobierno, el Estado sólo sea propietario de la infraestructura, pero, todos los servicios ferroviarios, desde la operación de las líneas de cargas y pasajeros hasta, lo que es aún más grave y peligroso, el control

y el mantenimiento de las líneas ferroviarias (infraestructura y mobiliario), corran por parte de empresas privadas que ya forman parte del complejo entramado de complicidades y responsabilidades de las últimas dos décadas.

Por lo tanto, consideramos fundamental que el Estado retome la iniciativa en la planificación del transporte ferroviario, en el control de la infraestructura y en una empresa que se haga cargo de los servicios interurbanos y de la carga; de esta forma, el transporte ferroviario podrá aportar al bienestar de la patria como lo hizo en décadas pasadas. Sin embargo, es nuestro parecer, que de ser aprobado sin modificaciones, el proyecto del Poder Ejecutivo nacional no modificará el escenario ferroviario actual.

Por todo lo expuesto, solicitamos a nuestros pares nos acompañen en la aprobación del presente proyecto de ley.

*Claudio Lozano.*

#### IV

#### Dictamen de minoría

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Transporte, de Obras Públicas y de Presupuesto y Hacienda han considerado el mensaje 424 y el proyecto de ley del Poder Ejecutivo del 17 de marzo de 2015 por el cual se declara de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, estableciendo la creación de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la sanción del siguiente

#### PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados,...*

#### NACIONALIZACIÓN INTEGRAL DE LOS FERROCARRILES

Artículo 1º – Declarar la nulidad absoluta e insana de los contratos de concesión y demás instrumentos legales y jurídicos –leyes, decretos, resoluciones y otras disposiciones– que motivaron la transferencia a empresas privadas de los derechos de uso de la infraestructura y material rodante del sistema ferroviario, como así también de la explotación de corredores y líneas férreas de la República Argentina, tanto de carga como de pasajeros.

Art. 2º – La anulación de dichos contratos se realiza sin indemnización alguna, procediendo los concesionarios en forma inmediata a reintegrar todo el parque tractivo y rodante; la totalidad de las instalaciones, herramientas, repuestos y demás material cedido, el que deberá reintegrarse a valor actualizado previo pago

por el uso del mismo, a fin de recuperar su capacidad operativa y valor al momento de las concesiones.

Art. 3° – A partir de la presente ley, el Estado nacional reasume como único titular la propiedad, administración, explotación y funcionamiento de toda la red ferroviaria nacional –incluidas las líneas férreas provinciales–, mediante un sistema único ferroviario, el que operará bajo control de los trabajadores ferroviarios elegidos democráticamente de todas las líneas férreas y con cargos revocables y organizaciones de usuarios del servicio. A tal fin se crea la empresa Ferrocarriles del Estado Argentino la cual contará con un directorio integrado por los sectores antes mencionados, que diseñará en forma inmediata un plan de recuperación, modernización y tecnificación del ferrocarril con fondos que asignará el Poder Ejecutivo nacional en forma inmediata.

Art. 4° – La empresa Ferrocarriles del Estado Argentino reincorporará con carácter urgente y prioritario a todo el personal que haya sido cesanteado por conflictos gremiales anteriores y posteriores al proceso de concesiones y al que fuera despedido a causa de planes de racionalización o achicamiento. Todos los trabajadores de las actuales empresas ferroviarias pasarán a planta estatal bajo convenio ferroviario y quedarán contemplados en los convenios colectivos que regían en el año 1975, procediéndose a actualizar el salario a la fecha de la presente ley de acuerdo al índice del costo de vida.

Art. 5° – Se incorporará con plenos derechos convencionales y salariales a la planta permanente a los trabajadores que revistan en empresas tercerizadas que desarrollan tareas comprendidas en el convenio ferroviario en el ámbito de los ferrocarriles en cualquiera de sus ramas. Estos trabajadores serán considerados ferroviarios a todos sus efectos en los términos del artículo 4°.

Art. 6° – Se crea una comisión nacional investigadora compuesta por trabajadores ferroviarios elegidos democráticamente y con cargos revocables, a fin de supervisar el traspaso del sistema ferroviario del ámbito concesionado al sistema estatal. La misma realizará una auditoría integral e inventario de los bienes traspasados, asentando el reclamo de los faltantes que surgieron de la misma. Además la comisión deberá investigar, desde el 24 de marzo de 1976 hasta la fecha, el proceso licitatorio y los distintos planes de achicamiento y ajuste del sistema ferroviario, con capacidad para recabar, coleccionar y exigir pruebas de cualquier entidad u organismo, a fin de señalar los distintos niveles de responsabilidad, tanto administrativas, pecuniarias y penales, de funcionarios, directivos, dirigentes políticos y gremiales que ocasionaron el actual colapso ferroviario.

Art. 7° – El objeto de la investigación no será meramente la de una comisión de la memoria del vaciamiento ferroviario, que lo será, sino que tendrá por función demandar la incautación equivalente del pro-

ducido del vaciamiento ferroviario por parte de todos los grupos económicos que operaron en el ferrocarril y con el ferrocarril. La presente ley habilita al Estado nacional a disponer de las medidas pertinentes a los fines de cumplimentar lo dispuesto en este artículo.

Art. 8° – La comisión a que se hace referencia en el artículo 5° investigará también los contratos firmados en los últimos años con empresas chinas y las deudas contraídas a tal efecto, con el propósito de anular los costos extraordinarios. Se retomará un plan de industrialización ferroviaria rehabilitando la totalidad de los talleres ferroviarios, estatizando y/o recuperando talleres que han sido cerrados (EMFER, TATSA, etcétera.).

Art. 9° – La nueva empresa estatal Ferrocarriles del Estado Argentino será controlada en forma colectiva por los trabajadores ferroviarios, que elegirán sus representantes en asambleas de línea y seccional y se establecerá un sistema de control por parte de comisiones populares de usuarios elegidos también en asambleas populares. Éstos serán revocables por mandato de asambleas. La presente ley tiene por objeto rescatar al sistema ferroviario, a fin de ponerlo al servicio de las necesidades del pueblo trabajador, de las economías regionales, tornándolo eficiente, con tarifas populares y accesibles. El que deberá integrarse a un plan nacional de transporte, controlado y puesto en funcionamiento por los trabajadores y organizaciones de usuarios de los distintos sectores comprometidos.

Art. 10. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Sala de las comisiones, 31 de marzo de 2015.

*Néstor A. Pitrola.*

## INFORME

*Honorable Cámara:*

Un crimen contra la clase obrera, el crimen de Mariano Ferreyra, puso en la escena nacional la cuestión del negociado ferroviario por parte de los concesionarios privados, el gobierno y la burocracia sindical. Un año y medio después, la masacre de Once producía una crisis política en torno al punto. Se trató de una masacre doblemente evitable, porque es resultado del vaciamiento ferroviario y porque, de haberse tomado las medidas correspondientes tras el crimen de Mariano, se podría haber evitado el accidente ocurrido un año y medio después.

La gran movilización popular por ambas cuestiones obligó a un cambio en la política ferroviaria del gobierno kirchnerista. Pero se ha hecho sobre las mismas bases sociales y económicas de fondo y partiendo de la más absoluta impunidad, tanto de los grupos empresariales intervinientes como de los funcionarios, burócratas sindicales y gobiernos que se asociaron en la causa antinacional del vaciamiento ferroviario.

Nuestro dictamen en minoría constituye una ley ferroviaria alternativa que, naturalmente, se enlaza con un programa de conjunto del Partido Obrero y del Frente de Izquierda y los Trabajadores que integra nuestra banca. Se trata de una propuesta transicional que pone a los trabajadores como protagonistas y como cabeza de una reorganización social, económica y política nacional.

#### *Antecedentes históricos*

La historia del ferrocarril en la Argentina es la historia de la lucha contra la entrega y la subordinación de la burguesía gobernante al capital extranjero. El ferrocarril nace por impulso del Estado argentino en 1854, lo que echa por tierra con el mito de que fueron desde el comienzo propiedad británica.

Scalabrini Ortiz (*Historia de los Ferrocarriles Argentinos*) desmitifica también que, por ser estatales, eran sinónimo de ineficiencia, onerosidad y pérdidas. Daban ganancias y sus tarifas eran inferiores en un 50 % a las de los ferrocarriles particulares.

Pero ya en 1889 los gobiernos de Juárez Celman, Carlos Pellegrini y Julio A. Roca los iban entregando al capital inglés en condiciones tales “que cualquier ciudadano argentino pudo adquirir porque la operación no requería ni un centavo de capital efectivo” (ídem S. Ortiz).

Gobiernos entreguistas habían “hipotecado” los ferrocarriles en aras de la creación de una deuda externa, para finalmente privatizarlos (Lisandro Martínez, *Burguesía nacional, ferrocarriles, impunidad criminal*). Las privatizaciones fueron con ganancias mínimas “garantizadas” (ídem).

¿No suena esto a los millonarios subsidios volcados en la últimas décadas a las concesionarias por el régimen K continuando al menemismo?

Ya entonces la resistencia popular se manifestaba: 15.000 personas manifestaron en el Frontón de Buenos Aires para oponerse.

En todo el período, la clase obrera, en particular la ferroviaria, se opuso a la entrega con huelgas y movilizaciones. En 1912 se produce la más larga: 52 días.

En 1941, con 41.198 km de vías férreas, la Argentina ocupaba el octavo lugar entre los países del mundo, después de EE.UU., Rusia, India, Canadá, Alemania, Francia y Australia.

Revisados los ferrocarriles en 1944/45, el capital privado tenía una red de 29.094 km de vías y el estatal, 12.942. Pero era un reparto en desmedro del ferrocarril estatal, que cumplía un rol de fomento llegando a zonas pobres o de poca densidad de población; reservando al ferrocarril privado las zonas de alta producción. Una injusta “división de tareas” entre lo estatal y privado, con el objetivo de socializar las pérdidas y privatizar las ganancias.

El gobierno de Juan Domingo Perón nacionalizó la red ferroviaria. El Estado argentino compró en 1947

todas las compañías de capital francés e inglés existentes al 1º de julio de 1946. La industria ferroviaria tuvo un impulso. Por ejemplo, en los talleres de Córdoba, pertenecientes al Ferrocarril Belgrano, se fabricó la primera locomotora de vapor. Otro tanto ocurrió con la empresa FADEL de Liniers.

Pero el excesivo monto pagado a los monopolios por la estatización generó enormes polémicas.

“Los ferrocarriles valían menos de 1.000 millones de pesos. El gobierno peronista pagó cerca de 3.000 millones a la cotización de los valores ferroviarios argentinos en Londres... Según la revista *Economía y Finanzas* del 15 de julio de 1954 –editada por el Ministerio de Hacienda del gobierno peronista–, el 89 % de las locomotoras adquiridas y el 71,9 % de los rieles tenían más de treinta años de uso...” (*La clase dirigente argentina frente al imperialismo*, Milciades Peña). Este pago excesivo descapitalizó en gran medida al Estado argentino e impidió que se desarrollara una política de inversión industrial tanto en materia ferroviaria como en otros rubros.

Con la llamada “Revolución Libertadora” de 1955, es decir, el “golpe gorila”, la Argentina se somete a los dictados del Fondo Monetario Internacional –del cual no era parte hasta ese momento– y a través de ese organismo, las industrias automotrices, de neumáticos y petroleras empiezan a exigir bajo el nombre de “reestructuración” la entrega de los ferrocarriles a capitales privados, dándose los primeros pasos a través del Plan Prebisch.

En estos años se destacan las luchas ferroviarias en la denominada “resistencia” a la Libertadora.

En 1958 asume el gobierno de Arturo Frondizi y Álvaro Alsogaray, su ministro de Economía viaja a EE.UU. para acordar la venida del general Thomas Larkin para un estudio de transportes a cargo del Banco Mundial.

Así se diseñó el denominado Plan Larkin, que consistía en abandonar el 32 % de las vías existentes, despedir 70.000 ferroviarios, reducir a chatarra todas las locomotoras a vapor, 70.000 vagones y 3.000 coches de pasajeros para comprar todo al exterior.

A mediados de 1960 se empieza a aplicar el Plan Conintes, con el objetivo de militarizar a los ferroviarios. “Para combatir el terrorismo”, decía el decreto. En 1961 se produce una huelga de 42 días oponiéndose a este desguace, logrando frenar parte de este intento.

Asume Illia (1963-1966) y habla del “déficit” ferroviario y que podía darle continuidad al Plan Larkin con un anunciado “Plan Trienal o Nacional de Desarrollo”. Hay también paros y huelgas. Luego llega el golpe de Onganía. El ferrocarril fue intervenido, militarizado y puesto a desguace, enfrentando la resistencia de las bases ferroviarias.

En la última dictadura militar, Ferrocarriles Argentinos, como todas las empresas del Estado, fue obli-



gada a endeudarse innecesariamente como garantía de créditos que tomaban empresarios privados, lo que dio origen a la fraudulenta deuda externa. Hubo cierre de ramales, de 350 estaciones, de los talleres Strobel, Santa Fe y Cruz del Eje, y 50.000 despidos: de 154.000 ferroviarios quedaron 95.000. Todo esto manchado con la sangre de trabajadores ferroviarios desaparecidos, como Víctor Vázquez y tantos otros torturados y encarcelados. Por ello el 27/4/79, los gremios ferroviarios adhirieron al paro general convocado por la CGT.

Con el gobierno de Raúl Alfonsín, se intentó aplicar el llamado Plan Terragno. Mediante el nombre “reformulación de la empresa estatal”, se pretendía dividir en cuatro partes la empresa auspiciando el gerenciamiento privado y sin invertir ni un peso. Siguió la corrupción y el vaciamiento.

Pero es con la asunción del presidente Carlos Menem cuando se produce un gran desenlace privatista. Con la Ley de Reforma del Estado avanzan en el desguace y la privatización de los Ferrocarriles Argentinos.

Así comienza el ataque despiadado a la empresa y a los trabajadores ferroviarios. Heroicas huelgas de 1991 y 1992, superando a las burocracias sindicales asociadas al gobierno, llevan a Menem a plantear “ramal que para, ramal que cierra”. Ese eslogan termina transformándose en “ramal que se concesiona, ramal que desaparece”, según denunciaban los trabajadores del riel.

El decreto 44/90 anula la corrida de 58 trenes de pasajeros interurbanos, desarticulando el traslado en provincias como Río Negro, Neuquén, Jujuy y Formosa. El 45/90 desplaza a 1.500 trabajadores, altamente capacitados, a la DGI (Dirección General Impositiva). El 46/90 licencia a 5.000 agentes con más de 62 años de edad, con 40 de experiencia en la empresa. El decreto 47/90 prescinde de otros 1.500 trabajadores. Siguieron las concesiones y la entrega de la explotación a manos privadas con los sucesivos gobiernos hasta hoy.

#### *El kirchnerismo*

El régimen kirchnerista mantuvo durante más de una década todo el esquema privatista de la “patria concesionaria”. Ante el hundimiento de las privatizaciones de las empresas estatales y el desarrollo de la crisis económica potenciada por la superdevaluación monetaria realizada por Duhalde, el régimen K decidió salvar este régimen con una fabulosa política de subsidios a los concesionarios. Se ha dicho que esto era una subvención al salario obrero, cuando se trata en realidad no sólo de una subvención a los concesionarios privados, sino a toda la clase capitalista para que mantenga un esquema de bajos salarios: “Garantía de transporte barato de la fuerza de trabajo”, según palabras de Cristina Fernández de Kirchner en la Bolsa de Valores en agosto de 2013. Más de 100 mil mi-

llones de pesos fueron entregados en esta larga década a los concesionarios ferroviarios.

Esto fue disfrazado con el “relato” de que el Estado estaba ayudando a crear una clase burguesa nacional. Se trataba de un grupo de aventureros que se llenaron los bolsillos en forma parasitaria. Porque en lugar de invertir ese dinero en el mantenimiento y desarrollo de la infraestructura ferroviaria, se lo robaba y/o lo invertía en otros negocios. Los Cirigliano, por ejemplo, comprando líneas de colectivos en todo el país, incluso en el exterior. El desvío de fondos fue no sólo corrupto, sino criminal. Los pasajeros viajaban como ganado, los servicios se cancelaban, los “accidentes” se multiplicaban. Las direcciones sindicales burocráticas fueron cooptadas por el gobierno K. Se introdujo un sistema de “tercerización” laboral regentado por la propia burocracia sindical de la Unión Ferroviaria y de La Fraternidad. Por oponerse a esta situación que sometía a miles de ferroviarios a reducciones salariales del 50 % y por la falta de estabilidad laboral, fue asesinado por una patota Mariano Ferreyra, miembro del Partido Obrero, y gravemente heridos otros compañeros. Producto de la movilización popular, fueron juzgados y condenados los autores materiales del crimen, así como algunos de sus autores intelectuales (Pedraza).

Pero la asociación entre burócratas sindicales entreguistas, concesionarios-capitalistas y funcionarios corruptos K (Jaime, Schiavi, Luna, De Vido, etc.) no fue condenada. El gobierno la preservó. Ésta fue la causa directa de las catástrofes de Flores, Once y Castelar en el Ferrocarril Sarmiento, que dejó decenas de muertos y centenares de heridos. Antes el gobierno no quiso escuchar la voz de los estallidos y broncas de usuarios reventadas en Constitución y en Haedo. El ahora Jefe de Gabinete, Aníbal Fernández, salió a acusar falsamente a la izquierda, para cubrir la corruptela criminal existente. La movilización popular en repudio al asesinato de Mariano Ferreyra y a la masacre de Once es la que obligó al gobierno a modificar su política. El ministro Randazzo asumió la Secretaría de Transporte y vuelve a asestar otro golpe al ferrocarril al pretender cerrar definitivamente los talleres ferroviarios estatales y privados nacionales. En su lugar ha armado un superendeudamiento con monopolios chinos importando más de 1.000 coches. El “plan” final de un gobierno impotente y corrupto, en el tramo final de su mandato, es importar más vagones y locomotoras, rieles, repuestos y hasta [...] durmientes. Desarrollar a fondo una política de desindustrialización, como lo evidencia, por ejemplo, el cierre de los talleres EMFER y TATSA tirando al óxido capital-maquinaria apto para la fabricación de trenes y desperdiciando más de 300 trabajadores altamente especializados capaz de construirlos. Se ha prometido que estos serán redistribuidos en las líneas ferroviarias como personal a cargo de control de evasión. Hace recordar cuando cerraron las destilerías petroleras en la privatización de YPF para condenar a sus técnicos y trabajadores a convertirse en [...] taxistas. Pero ahora, sin indem-

nización ni resarcimiento alguno. Por el contrario es necesario la reapertura integral de todos los talleres cerrados en el marco de la empresa estatal ferroviaria única.

Este endeudamiento millonario (más de 1.400 millones de dólares desde el 2010): ¿no hubiera servido para reequipar nuestros talleres a fin de que cubran esta necesaria producción de material ferroviario? Daría ahí sí un impulso a la lucha contra la desocupación en lugar de jactarse por la distribución de planes meramente asistencialistas. Este superendeudamiento con los monopolios chinos no es una salida a la crisis del FFCC, sino una emergencia y un nuevo negociado de características semicoloniales, que copia el esquema del siglo XIX con los ferrocarriles británicos.

#### *El proyecto Randazzo*

Aunque el “relato” anuncia la “reestatización” del ferrocarril, el proyecto de ley enviado por el ministro Randazzo al Congreso sólo habla de una “política de reactivación” ferroviaria. Pasa la esponja a 20 años de vaciamiento y miente sobre el futuro.

El artículo 2º consagra “la participación pública y privada en la prestación y operación de los servicios ferroviarios”. Plantea “renegociar los contratos de concesión” en el transporte de cargas: Nuevo Central Argentino (Aceitera Deheza), Ferroexpreso Pampeano (Techint) y Ferrosur Roca (Cementera Camargo Correa). Son sectores rentables. En todos ellos sólo pasa a la nueva empresa ferroviaria estatal el porcentaje accionario actual del Estado en esas sociedades, un 16 %. La ley sólo indica que estos ramales deben ser abiertos a todos los “usuarios” que se anoten en un registro especial. Algo reclamado por otros grupos exportadores de granos y minerales.

También plantea la “renegociación” de los contratos de concesión en sectores del transporte de pasajeros como el FFCC Urquiza (grupo Roggio) y Belgrano Norte (Emepa). En su artículo sexto consagra la mantención de la Sociedad Belgrano Cargas y Logística S.A. En el Belgrano Cargas, que abarca 13 provincias y todo el corredor de la soja, está la crema del negocio. Hoy de la reconstrucción por parte de los chinos, y mañana de la administración. Su modernización, encarada en los acuerdos leoninos con China, es una exigencia del Banco Mundial y de las grandes compañías exportadoras para abaratar el costo de la logística argentina. Se trata de una inversión del Estado de 6.000 millones de dólares “para entregar a las economías regionales”, según el presidente Marcelo Bosch, hombre de confianza del capital financiero y agroexportador.

El proyecto permite (artículo 15): “La gestión de los sistemas de control de circulación de trenes y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria (por) terceros o asociada a terceros”. No sólo que puede concesionar estos servicios, sino que mantiene en pie la tercerización-superexplotación de los trabajadores.

La lucha contra esto costó la vida de Mariano Ferrera (y centenares de despidos y persecuciones) por la patota de Pedraza.

El proyecto no plantea ningún tipo de auditoría ni inventario de los bienes que el Estado pasa a “administrar” en forma directa. Es un operativo de encubrimiento: tendrían que rendir cuentas de 100 mil millones de pesos en subsidios otorgados a las concesionarias. Los Cirigliano, a cargo del Sarmiento, compraron una red de empresas de colectivos en el país (1.700 unidades) y en el exterior. La Secretaría de Transportes lo permitió. Es cómplice de los accidentes de Flores, Once y Castelar, con centenares de muertos y heridos.

La movilización contra el crimen de Mariano y por la masacre de Once, obligaron a cambiar de política. El proyecto pretende tapan la responsabilidad de los K y de sus concesionarios entenados: es también una ley de punto final.

Pero no se trata sólo del pasado, sino del presente y futuro ferroviario. El gobierno primero cerró contratos con los chinos para importar vagones y repuestos y luego envió el proyecto que crea Ferrocarriles Argentinos. Un superendeudamiento que golpea cualquier industrialización nacional. Una primera víctima fue el cierre de los talleres EMFER y TATSA, que bajo los Cirigliano, vendían a precio de oro reparaciones y material ferroviario. La oposición burguesa reclama que este endeudamiento externo sea pagado con aumento de tarifas (*La Nación*, 6/3). ¿En estas condiciones se pueden aceptar los seguros reajustes de tarifas que aplicará este gobierno y/o el que viene?

“Con la compra de nuevo material rodante a China, se abre un nuevo ciclo en el FFCC. Ya no es el vaciamiento indiscriminado, hay una reconstrucción selectiva, parcial y proimperialista sobre las ruinas del viejo ferrocarril” (Lista gris). Como con YPF S.A. en petróleo, se abre un nuevo ciclo de privatización ferroviaria.

Un plan de reconstrucción ferroviaria de los trabajadores.

El sistema de transporte nacional no da más, hace falta un plan, que sólo es posible en un sentido nacional si es realizado y ejecutado por un congreso de trabajadores del transporte. Se necesita la estatización de todo el sistema ferroviario, sin pago de indemnización alguna, incluyendo la reapertura de EMFER y todos los talleres, en una empresa única bajo control obrero, con representantes electos democráticamente. Que el total de los trabajadores pasen a planta, incluidos los tercerizados. No al punto final ferroviario, no a los tarifazos: investigación, juicio y cárcel para los vaciadores-concesionarios y funcionarios cómplices. Tareas que encarará un gobierno de trabajadores como sería el gobierno del Frente de Izquierda.

Esta posición es la base de la intervención de Néstor Pitrola en el pleno de comisiones, donde presenta dictamen de minoría del FIT: un proyecto de ley ela-

borado en combinación con los trabajadores ferroviarios de la seccional Haedo (Rubén Pollo Sobrero) y de Causa Ferroviaria-Partido Obrero.

Este proyecto fue elaborado en base a los debates de bases de los gremios ferroviarios, particularmente de los delegados y trabajadores del Ferrocarril Sarmiento de la seccional recuperada de Haedo y la Agrupación Causa Ferroviaria. Por todo esto, llamamos a los señores diputados a rechazar el proyecto entreguista del ministro Randazzo y votar a favor de esta propuesta.

*Néstor A. Pitrola.*

#### ANTECEDENTE

#### Mensaje del Poder Ejecutivo

Buenos Aires, 17 de marzo de 2015.

*Al Honorable Congreso de la Nación.*

Tengo el agrado de dirigirme a vuestra honorabilidad con el objeto de someter a su consideración un proyecto de ley tendiente a declarar de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, la renovación y el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria y la incorporación de tecnologías y servicios que coadyuvan a la modernización y a la eficiencia del sistema de transporte público ferroviario y a rever los vectores del sistema de explotación del transporte ferroviario de cargas argentino. En tal sentido, se propicia constituir la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado e introducir modificaciones a la Ley de Reordenamiento Ferroviario, 26.352, en sus artículos 3º, 7º y 8º y en el artículo 1º del decreto 566 del 21 de mayo de 2013.

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 incluso de una manera más eficiente que los privados.

El crecimiento del ferrocarril argentino supo ser ejemplo de desarrollo en Sudamérica, contando en el año 1947 con una red de más de cuarenta y tres mil (43.000) kilómetros de vías. Esta impronta fue potenciada a partir del primer gobierno del general Juan Domingo Perón, quien con la nacionalización de los ferrocarriles, adoptó un papel nacional activo en la gestión y explotación de tales servicios.

El crecimiento del ferrocarril se mantuvo en forma constante hasta el año 1955, fecha en la cual declina el interés político en su sostenimiento y finalmente resulta seriamente afectado a partir del año 1958, por aplicación del denominado Plan Larkin el cual fue el primer factor de abandono del ferrocarril argentino y que llevó al desmantelamiento de varios kilómetros

de vías y ramales, así como al despido masivo de empleados.

En el año 1974, en el tercer mandato presidencial del general Juan Domingo Perón, se retoma la política de desarrollo de los ferrocarriles, iniciándose un período de modernización del sector, pero nuevamente en el año 1982 se dio certificado de defunción a la industria ferroviaria, correspondiendo a dicho hito el último riel cocido en la fábrica argentina Somisa.

Efectivamente, en los años 80, con la dictadura militar que azotó a la República Argentina, se profundiza la política liberal de abandono del servicio, aún cuando el mismo estaba en manos del Estado, y así, Ferrocarriles Argentinos ingresa en un profundo deterioro, con un alto déficit operativo, obsolescencia técnica, falta de mantenimiento de los bienes e infraestructura y bajo nivel de inversión.

Ello llevó a la irremediable declinación del nivel de calidad en el servicio, contribuyendo al cierre de talleres, al despido del personal, a la caída de la demanda de pasajeros y de transporte de cargas, junto con un alto nivel de evasión.

En base a dicha situación, y el colapso general en que se encontraba el sistema económico argentino, en el marco de las leyes 23.696 y 23.697 se agudiza la política liberal, en la denominada reforma del Estado y privatizaciones de las haciendas públicas productivas, produciéndose entonces la privatización de los ferrocarriles metropolitanos de pasajeros y de cargas, mediante la técnica de la concesión.

Dicha medida y la visión del servicio como un negocio privado profundizaron la crisis del sector. En ese entonces, Alvaro Alsogaray sostenía que "achicar el Estado es agrandar la Nación", y es el día de hoy que seguimos pagando las consecuencias que esta devastadora política produjo en los servicios públicos y en el Estado en general.

Con las clausuras decretadas en los años 90 numerosas localidades del país quedaron aisladas, dañando la vida de estos pueblos del interior que quedaron a la deriva.

Asimismo, en búsqueda del mayor beneficio, la política pública inspirada en el neoliberalismo de la época, llevó al cierre de los talleres ferroviarios y a la reducción dramática de los recursos humanos, mediante retiros voluntarios y despidos.

A poco de que se comenzara a aplicar el sistema, en el año 1997, se dictan los decretos 543 del 12 de junio de 1997 y 605 del 1º de julio de 1997, los cuales, reconociendo el fracaso del sistema, inician a menos de tres (3) años de la fecha de suscripción de los contratos, la renegociación de los mismos, abandonando los objetivos iniciales de mejora del servicio prevista en los pliegos licitatorios.

Desde el año 1998 se verifica un período de grave recesión in crescendo en el sector, que colapsó en el año 2000 y que finalmente desembocó en la sanción

de la ley 25.561, que declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria

En la misma fecha se empieza a evidenciar un gravísimo deterioro del sistema ferroviario nacional, denunciándose la existencia de actos vandálicos y usurpaciones producidas en numerosas estaciones y zonas de vía.

A su vez, la red metropolitana ya se encontraba con un deterioro general en la calidad del servicio, por falta de mantenimiento e inversiones en infraestructura, coincidiendo lamentablemente con el deterioro general sufrido por el resto de las actividades económicas y de la sociedad.

Cabe destacar que el 25 de mayo del año 2003, al asumir el presidente Néstor Carlos Kirchner, el gobierno nacional se encontró con un escenario devastador: más de quince mil (15.000) kilómetros de vías fuera de servicio, cientos de estaciones clausuradas y abandonadas y con ello, pueblos aislados.

Hoy, a diferencia de la concepción de las políticas neoliberales de los años 90, en cuyo marco se afirmaba que “ramal que para, ramal que cierra”, el Gobierno nacional considera que “ramal que arranca, no para nunca más”.

Y así, el Estado nacional viene implementando políticas públicas con el objeto de fortalecer y mejorar el sistema ferroviario, incluyendo la reactivación de distintos ramales de pasajeros de media y larga distancia, poniendo en valor varias estaciones y llevando adelante numerosos proyectos e inversiones en infraestructura como la construcción de nuevos pasos a nivel y bajo nivel, puesta en valor y reactivación de distintos talleres ferroviarios y mejoramiento de vías.

Asimismo, se ha renovado completamente el material rodante de las líneas General San Martín, Sarmiento y Mitre y próximamente se incorporará nuevo material rodante para las líneas General Roca y Belgrano Sur, alcanzando para fin de año los mil (1.000) coches cero kilómetro, constituyendo esta medida uno de los hitos más importantes en materia de transporte llevada adelante por el Gobierno nacional.

También se han adquirido y ya se encuentran en nuestro país doscientos veinte (220) coches y veintidós (22) locomotoras para las líneas de larga distancia.

La reactivación del sector ferroviario, asimismo, se ve reflejada en el interior del país, con servicios de larga distancia como el emblemático que une la estación Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con Mar del Plata, provincia de Buenos Aires, los servicios Once-Bragado-Realicó, Once-Bragado-General Pico y Catriló-Santa Rosa que unen la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y las provincias de Buenos Aires y La Pampa, el servicio internacional entre Posadas, provincia de Misiones y Encarnación, departamento de Itapúa, República del Paraguay, el servicio que une la estación Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Cañuelas, provincia de

Buenos Aires, el servicio que une la estación Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la ciudad de Chascomús, provincia de Buenos Aires y el servicio que une la estación Retiro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la localidad santafesina de Rufino, que tiene paradas en las ciudades de Chacabuco, Junín, Vedia y Alberdi, todas ellas de la provincia de Buenos Aires, entre otros.

Por otra parte, se viene desarrollando un proceso de inversión y recuperación del transporte de cargas, resultando ser éste un factor clave en el desempeño y crecimiento de las economías provinciales para la colocación de sus productos.

En este proceso de recuperación del transporte ferroviario de cargas, el Estado nacional 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, capaz de superarse día a día en la capacidad de transporte.

Este cambio que se viene implementando en materia ferroviaria, pone de manifiesto la importancia que le asignó el Gobierno nacional a un aspecto central de la vida de millones de argentinos, como es el de la movilidad y en este contexto, se considera pertinente declarar de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, la renovación y el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria y la incorporación de tecnologías y servicios que coadyuven a la modernización y a la eficiencia del sistema de transporte público ferroviario, con el objeto de garantizar la integración del territorio nacional y la conectividad del país, el desarrollo de las economías regionales con equidad social y la creación de empleo.

En línea con lo expuesto, se establecen los principios que deberán guiar la política ferroviaria.

En otro orden de cosas, por la resolución 786/90 del entonces Ministerio de Obras y Servicios Públicos, se efectuó el llamado a licitación pública nacional e internacional para la concesión de la explotación del sector de la red ferroviaria nacional integrado por la Línea General Mitre, con exclusión de sus tramos urbanos Retiro-Tigre, Retiro-Bartolomé Mitre, Retiro-Zárate, Victoria-Capilla del Señor conforme al pliego aprobado por la resolución 5 del 23 de enero de 1991 del entonces Ministerio de Obras y Servicios Públicos.

Por la resolución del ex Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, 474 del 13 de abril de 1992, se procedió a adjudicar la licitación a la firma Nuevo Central Argentino.

Con fecha 12 de mayo de 1992 se suscribió el contrato de concesión entre el entonces señor ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos y la firma Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima (en for-



mación), aprobado por el artículo 2º el decreto 994 del 18 de junio de 1992.

Asimismo, por el decreto 666 del 1º de septiembre de 1989 se dispuso llamar a licitación pública internacional para la concesión de la explotación del corredor Rosario-Bahía Blanca.

Por la resolución 706/90 del entonces Ministerio de Obras y Servicios Públicos se adjudicó la licitación al consorcio integrado por Techint Compañía Técnica Internacional S.A.C.e I., EACA Empresa Argentina de Cemento Armado S.A. de Construcciones, Gesiemes S.A.C.I.y A.G., Chase Manhattan Investments Argentina S.A., Ríobank International, Sociedad Comercial del Plata S.A. y Lowa Interstate RailRoad.

Por el artículo 2º del decreto 1.144 del 14 de junio de 1991, se aprueba el contrato de concesión suscrito por el entonces señor ministro de Economía, a cargo interinamente del entonces Ministerio de Obras y Servicios Públicos y el señor subsecretario de Transporte a cargo interinamente de la intervención en Ferrocarriles Argentinos con las firmas Ferroexpreso Pampeano S.A. Concesionaria de Servicios Ferroviarios (en formación), Techint Compañía Técnica Internacional S.A.C.e I., EACA Empresa Argentina de Cemento Armado S.A. de Construcciones, Gesiemes S.A.C.I.y A.G., Chase Manhattan Investments Argentina S.A., Ríobank International, Sociedad Comercial del Plata S.A., Lowa Interstate RailRoad y COINFER S.A.I. (en formación).

Por último, por la resolución 145 del 31 de enero de 1992 del entonces Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, se aprobó el pliego de bases y condiciones generales para el llamado a licitación pública nacional e internacional para la concesión de la explotación integral del sector de la red ferroviaria nacional integrado por la línea General Roca, con exclusión del corredor Altamirano-Miramar y sus tramos urbanos.

Por la resolución 1.359 del 27 de noviembre de 1992 del entonces Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, se procedió a adjudicar la licitación al consorcio Ferrosur-Roca.

Por el artículo 2º del decreto 2.681 del 29 de diciembre de 1992, se aprobó el contrato de concesión suscrito por el entonces señor ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos con la firma Ferrosur-Roca Sociedad Anónima (en formación).

La ley 25.561 declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria, delegando al Poder Ejecutivo nacional las facultades para dictar las medidas orientadas a conjurar la crítica situación.

A través de la norma citada en el párrafo precedente se dispuso la salida del régimen de convertibilidad del peso con el dólar estadounidense, autorizándose al Poder Ejecutivo nacional a renegociar los contratos de obras y servicios públicos concesionados, puestos en crisis por la obligada salida del mencionado régimen, en la medida que esto último haya dejado sin refe-

rencia el mecanismo que aquellos contratos concebían como ajuste de sus precios y tarifas.

En dicho marco, los contratos de concesión aprobados por los decretos 994/92, 1.144/91 y 2.681/92 fueron sometidos a un proceso de renegociación.

Para llevar a cabo la renegociación con las empresas prestatarias, se dispuso por el decreto 311 del 3 de julio de 2003 la creación de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos en el ámbito del entonces Ministerio de Economía y Producción y del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

La Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos y las empresas Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima, Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima y Ferrosur Roca Sociedad Anónima suscribieron las actas acuerdos que contienen los términos de la renegociación llevada a cabo y establecen las condiciones de adecuación del contrato de concesión del servicio público de transporte ferroviario de cargas, las que fueron ratificadas por los decretos 1.039 del 5 de agosto de 2009, 82 del 3 de febrero de 2009 y 2017 del 25 de noviembre de 2008.

El proceso de renegociación de los contratos de concesión citados se debió al fracaso de los planes de negocios previstos por los operadores privados y al incumplimiento de las metas comprometidas, especialmente en materia de inversión y de mantenimiento de los bienes concesionados.

La renegociación contractual estableció límites mínimos de inversión o “pisos”, pero bajo ninguna circunstancia pretendió erigirse como medida normal o esperable de inversión, descontando que las concesionarias asumirían los riesgos necesarios que permitieran el salto incremental de calidad que los servicios ferroviarios requerían.

Así, los hechos han demostrado que las empresas se han ajustado al mero cumplimiento de estas metas sin vislumbrarse un compromiso mayor para el crecimiento del propio sistema, resultando entonces insuficiente para revertir la tendencia negativa que el sistema mostraba desde antes de la renegociación.

Con relación a la infraestructura dada en concesión, la misma se ha degradado de manera significativa, llevando a la red al límite de lo necesario para circular con los trenes de cargas y poder cumplir con los compromisos presentes y de corto plazo de las empresas controladoras del ferrocarril, reduciéndose las velocidades medias de circulación en la mayoría de los ramales y dejando prácticamente abandonados aquéllos donde no hay circulación comercial.

La situación resulta aún más preocupante al considerar la escasez de la garantía del cumplimiento del contrato y el hecho de que el monto asegurado en las pólizas de caución, no permitirán siquiera cubrir montos mínimos por mantenimiento no realizado una vez producida la extinción del contrato de concesión por cumplimiento de los plazos contractuales estableci-

dos, hecho que se vería agravado ante una eventual resolución por culpa del concesionario si se considera el también escaso monto del capital social de cada concesionaria.

Asimismo, es dable destacar que tanto la producción agrícola, como la minera y la cementera han crecido en toneladas más rápido que las toneladas transportadas del ferrocarril, evidenciando que el transporte ferroviario no ha logrado acompañar el crecimiento económico del resto de los sectores. En algunos casos, la tasa de crecimiento de las toneladas producidas ha duplicado a la tasa de crecimiento de toneladas transportadas por el ferrocarril de cargas.

En consecuencia, el modo ferroviario de cargas renegociado no sólo no ha podido acompañar el crecimiento de la producción de los productos masivos, sino que tampoco logró captar demanda de bienes manufacturados en general que compense la tendencia ya señalada.

El cuadro de situación que hemos descrito pone de manifiesto la necesidad de rever los vectores del sistema de explotación del transporte ferroviario de cargas argentino, siendo el escenario actual y los requerimientos de este sistema distintos de los existentes al momento de la renegociación de los contratos en el marco de la ley 25.561, habiendo esta última agotado los objetivos planteados oportunamente, sin satisfacer las necesidades actuales del servicio.

Por otra parte, por el decreto 430 del 22 de marzo de 1994 se aprobó el contrato de concesión y sus anexos suscrito por el entonces señor ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos con Ferrovías Sociedad Anónima Concesionaria (en formación) para la concesión de la explotación de los servicios ferroviarios de pasajeros correspondiente al Grupo de Servicios N° 6 (Línea Belgrano Norte) de Ferrocarriles Metropolitanos S.A.

Asimismo, por el decreto 2.608 del 22 de diciembre de 1993 se aprobó el contrato de concesión y sus anexos suscrito por el entonces señor ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos con Metrovías Sociedad Anónima (en formación) para la concesión de la explotación de los servicios ferroviarios de pasajeros de Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado juntamente con los de la Línea Urquiza de Ferrocarriles Metropolitanos S.A.

Por último, por el decreto 532 del 27 de marzo de 1992, el Poder Ejecutivo nacional convocó a los gobiernos provinciales en cuyos territorios se asentaran los ramales ferroviarios, en actividad o clausurados, cuya nómina se incorporó al mismo como anexo I, a efectos de que manifestaran su interés en que le sea transferida en concesión la explotación integral de los mismos, en los términos del artículo 4° del decreto 666 del 1 de septiembre de 1989.

Teniendo en cuenta la situación descrita respecto a los contratos de concesión de transporte ferroviario de cargas y la necesidad de establecer un sistema de ad-

ministración de la infraestructura ferroviaria más eficiente en todo el territorio nacional, que permita una mejor planificación de las inversiones y un adecuado mantenimiento de la infraestructura, resulta necesario que el Poder Ejecutivo nacional adopte las medidas pertinentes a los fines de reasumir la plena administración de la misma, así como también la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes, pudiendo a tal fin resolver, desafectar bienes, rescatar, reconvenir o en su caso renegociar los contratos de concesión suscritos con Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima, Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima y Ferrosur Roca Sociedad Anónima, aprobados por los decretos 994/92, 1.144/91 y 2.681/92, respectivamente; los contratos de concesión de transporte de pasajeros suscritos con Metrovías Sociedad Anónima y Ferrovías Sociedad Anónima Concesionaria, aprobados por los decretos 2.608/93 y 430/94, así como los contratos de concesión suscritos con las provincias en el marco del decreto 532/92 actualmente vigentes.

Por otro lado, resulta apropiado establecer la modalidad de acceso abierto a la red ferroviaria nacional para la operación de los servicios de transporte de cargas, de modo que cualquier operador ferroviario pueda transportar carga con origen y destino en cualquier punto de la red, independientemente de quien detente la titularidad o tenencia de las instalaciones del punto de carga o destino, permitiendo de esta manera aumentar el tráfico y la competitividad en el sector, y debiendo a tal efecto el Poder Ejecutivo nacional crear el Registro de Operadores de Carga en el que podrán inscribirse aquellas personas físicas o jurídicas que cuenten con la capacidad técnica y operativa para operar los servicios ferroviarios de cargas.

En el intenso trabajo efectuado en los últimos años han ocupado un rol central en la implementación de las políticas en materia de transporte ferroviario, por las competencias que ellas tienen asignadas, la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y la Sociedad Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima.

La Ley de Reordenamiento Ferroviario, 26.352 sancionada en el año 2008, fundada en las experiencias internacionales más destacadas para el sector, introduce el concepto de separación horizontal del sistema ferroviario, diferenciando la gestión de la infraestructura ferroviaria de la operación de los servicios de transporte de pasajeros y de cargas.

Así, por el artículo 7° de la ley 26.352, se creó la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, con sujeción al régimen establecido por la ley 20.705, disposiciones pertinentes de la ley 19.550 y sus modificatorias que le fueran aplicables y a las normas de su estatuto, la que tiene a su cargo la prestación de los servicios de transporte ferroviario tanto de cargas como de pasajeros, en todas sus formas, que le sean

asignados, incluyendo el mantenimiento del material rodante.

Es dable destacar que dicha sociedad ha asumido la prestación directa de los servicios ferroviarios de la línea Sarmiento en el año 2013, y teniendo en cuenta la mejora notable en la calidad del servicio prestado por el Estado nacional en esta línea, se le adjudicó el pasado 2 de marzo del año 2015 también la operación en forma directa de las líneas Mitre, General Roca, Belgrano Sur y San Martín.

Asimismo, por el artículo 2° de la ley 26.352 se creó la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado, con sujeción al régimen establecido por la ley 20.705, disposiciones pertinentes de la ley 19.550 y sus modificatorias que le fueran aplicables y a las normas de su estatuto, la que tiene a su cargo la administración de la infraestructura ferroviaria actual, la que se construya en el futuro, su mantenimiento y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes.

Por otra parte, mediante el decreto 566 del 21 de mayo de 2013, se constituyó la sociedad Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima, en la órbita del Ministerio del Interior y Transporte, bajo el régimen de la ley 19.550 y sus modificatorias y las normas de su estatuto, la que tiene por objeto la prestación y explotación comercial del servicio, la operación y logística de trenes, la atención de estaciones, el mantenimiento del material rodante, infraestructura, equipos, terminales de carga y servicios de telecomunicaciones y todas las demás actividades complementarias y subsidiarias del sector de la red nacional ferroviaria integrada por el Ferrocarril General Belgrano y de los sectores de la red ferroviaria nacional que en un futuro se le asignen.

Teniendo en cuenta el lugar estratégico y central que dichas sociedades ocupan actualmente en el desarrollo de las políticas en materia ferroviaria, resulta necesario coordinar las distintas funciones y competencias que ellas tienen asignadas a los fines de alcanzar una implementación más eficiente y ágil de estas medidas, garantizando así un sistema de transporte ferroviario más sólido, sustentable, seguro y eficiente.

Asimismo, resulta apropiado lograr una articulación entre los actuales concesionarios y la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y la sociedad Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima, a los fines de lograr un funcionamiento más integrado de todo el sistema ferroviario.

Es dable destacar que el modelo que se pretende implementar por la presente medida, se asimila al instaurado en la República Francesa, en donde se ha procedido a reunificar el sistema ferroviario de ese país, poniéndolo a cargo de la SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer), convertida en un gran *holding* ferroviario público, en cuyo interior funcionan dos (2) nuevas divisiones SNCF Mobilités (operadora) y

SNCF Réseau (infraestructura), y cuyo directorio está compuesto por representantes de estas últimas.

En consecuencia, se propone constituir la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado en la órbita del Ministerio del Interior y Transporte, con sujeción al régimen establecido por la ley 20.705, disposiciones pertinentes de la Ley de Sociedades Comerciales, 19.550 y sus modificatorias que le fueran aplicables y a las normas de su estatuto, la que tendrá por objeto integrar y articular las distintas funciones y competencias que tienen asignadas las sociedades creadas por la ley 26.352 y por el decreto 566/13, y la articulación de todo el sector ferroviario nacional, proponiendo prácticas y líneas de acción coordinadas entre ellas, aprobando las políticas, planes, programas y proyectos tendientes a la mejora constante del transporte ferroviario que lleven adelante estas sociedades controladas, supervisando su implementación y ejecutando cualquier otra función que haga al cumplimiento de sus objetivos.

Asimismo, se propicia una composición de seis (6) miembros para el directorio de la sociedad que se constituye por la presente ley, quedando entonces éste conformado por un representante de la Secretaría de Transporte del Ministerio del Interior y Transporte designado por dicho ministerio, por el señor presidente del directorio de la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado o de la sociedad que la reemplace en el futuro, por el señor presidente del directorio de la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado o de la sociedad que la reemplace en el futuro, por el señor presidente del directorio de Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima o de la sociedad que la reemplace en el futuro y dos (2) representantes designados por el Ministerio del Interior y Transporte a propuesta de las organizaciones gremiales inscriptas y representativas del sector ferroviario.

El Estado nacional es titular de certificados nominativos equivalentes al ciento por ciento (100 %) del capital social de la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y de la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado.

La sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado tendrá a su cargo la integración y la articulación de las distintas funciones y competencias que tienen asignadas la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, adquiriendo entonces el carácter de sociedad controlante de estas últimas.

En dicho marco, se considera conveniente transferir a la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado los certificados nominativos que representan el ciento por ciento (100 %) del capital social de la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y de la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, propiedad del Estado nacional.

Por otro lado, el artículo 2º del decreto 566/13 establece que Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima estará integrada por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado, por la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado y por la Administración General de Puertos Sociedad del Estado.

En el anexo II de la resolución 471 del 31 de mayo de 2013 del Ministerio del Interior y Transporte se prevé que las acciones que representan el cuarenta por ciento (40 %) del capital social de Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima corresponden a la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado, que las acciones que representan el treinta y cinco por ciento (35 %) del capital social corresponden a la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado y las restantes acciones que representan el veinticinco por ciento (25 %) del capital social corresponden a la Administración General de Puertos Sociedad del Estado.

Tal como ha quedado expresado en los párrafos precedentes, teniendo en cuenta que la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado tendrá a su cargo la integración y articulación de las distintas funciones y competencias que tienen asignadas la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, adquiriendo entonces el carácter de sociedad controlante de estas últimas, se considera conveniente transferir a la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, las acciones que representan el capital social de la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y de la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado en la sociedad Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima.

Asimismo, el Estado nacional es titular de las acciones que representan el dieciséis por ciento (16 %) del capital social en Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima, Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima y Ferrosur Roca Sociedad Anónima.

A los fines de lograr un funcionamiento más apropiado y coordinado del sistema ferroviario, también resulta conveniente transferir las acciones de titularidad del Estado nacional a la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado.

Es dable destacar que el presente proyecto de ley se propicia en el marco de lo establecido en la Ley de Reordenamiento Ferroviario, 26.352, que tiene por objeto el reordenamiento de la actividad ferroviaria, ubicando como pieza clave de toda la acción, de los nuevos criterios de gestión y de rentabilidad, la consideración del usuario, conforme a las pautas que se fijan.

El artículo 2º de la ley citada en el párrafo anterior crea la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado disponiendo que la misma tendrá a su cargo la administración de la infraestructura ferroviaria actual, la que se construya en el futuro,

su mantenimiento y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes.

Sin embargo, y a los fines de garantizar una operación más efectiva y eficiente de los servicios de transporte ferroviario resulta conveniente otorgar a dicha sociedad la facultad de asignar el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes a los propios operadores de dichos servicios o a terceros, teniendo en cuenta las necesidades del sistema y la capacidad técnica de los mismos.

En consecuencia, corresponde modificar los incisos *b)* y *c)* del artículo 3º de la ley 26.352, incorporando el inciso *m)* al citado artículo 3º otorgando dicha facultad y asignándole la competencia de mantener la infraestructura ferroviaria y la gestión de los sistemas de circulación de trenes a la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado y a la sociedad Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima, cuando se las asigne la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado, modificando a tal efecto el artículo 7º y el artículo 8º de la ley 26.352 y el artículo 1º del decreto 566/13.

Asimismo, resulta apropiado prever en el inciso *b)* del artículo 3º de la ley 26.352 la posibilidad de que la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado pueda acordar con los operadores de cargas o de pasajeros la autorización para la ejecución de las obras de mejoramiento o de renovación de los sectores de la red sobre los que prestan servicios, teniendo en cuenta que ciertas obras resultan necesarias e imprescindibles a los fines de una operación eficiente y en condiciones de seguridad del servicio.

Por otro lado, considerando que el decreto 566/13 prevé como objeto de la sociedad Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima la prestación y explotación comercial del servicio, la operación y logística de trenes, la atención de estaciones, el mantenimiento del material rodante, infraestructura, equipos, terminales de carga y servicios de telecomunicaciones y todas las demás actividades complementarias y subsidiarias del sector de la red nacional ferroviaria integrada por el Ferrocarril General Belgrano y de los sectores de la red ferroviaria nacional que en un futuro se le asignen, y siendo entonces dicha sociedad la que ejerce las competencias específicas en materia de transporte ferroviario de carga, resulta necesario modificar el inciso *a)* del artículo 8º de la ley 26.352, suprimiendo la competencia de la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado vinculada a la asunción, por sí, por intermedio de terceros o asociada a terceros, de la prestación de los servicios ferroviarios de carga.

Asimismo, y atento a la gran cantidad de material rodante adquirido por el Estado nacional en el último tiempo muchos de los cuales están próximos a arribar a nuestro país, resulta necesario modificar el inciso *c)* del artículo 8º de la ley 26.352, a los fines de prever la competencia de la sociedad Operadora Ferroviaria



Sociedad del Estado de administrar y disponer no solo del material tractivo y remolcado que tenga asignado para su operación ferroviaria, sino también de los que adquiera o incorpore en un futuro por cualquier título.

Por último, en el marco de la reorganización del sistema ferroviario dispuesta por el presente proyecto de ley, resulta apropiado modificar el objeto de la sociedad Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima, a los fines de que la misma tenga a su cargo la prestación y explotación comercial del servicio, la operación y logística de trenes, por sí, por intermedio de terceros o asociada a terceros, la atención de estaciones, el mantenimiento del material rodante, equipos, terminales de cargas, servicios de telecomunicaciones, el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y la gestión de los sistemas de control de circulación, de trenes, estas dos últimas funciones en caso de que les sean asignadas por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado, pudiendo realizar asimismo todas las demás actividades complementarias y subsidiarias de la red nacional ferroviaria de cargas y no solo del sector de la red nacional ferroviaria integrada por el Ferrocarril General Belgrano, tal como lo prevé el artículo 1° del decreto 566/13, acentuando de esta manera la presencia del Estado en todo el sistema nacional de transporte de cargas.

En virtud de los fundamentos expuestos precedentemente y reconociendo que resulta una función indelegable del Estado asegurar la prestación del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros y de cargas en condiciones de eficiencia, se solicita a vuestra honorabilidad la pronta sanción del presente proyecto de ley.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

Mensaje 424

CRISTINA FERNÁNDEZ DE KIRCHNER.

*Aníbal D. Fernández. – Aníbal F. Randazzo.*

PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados, ...*

Artículo 1° – Declárase de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, la renovación y el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria y la incorporación de tecnologías y servicios que coadyuven a la modernización y a la eficiencia del sistema de transporte público ferroviario, con el objeto de garantizar la integración del territorio nacional y la conectividad del país, el desarrollo de las economías regionales con equidad social y la creación de empleo.

Art. 2° – Establécense como principios de la política ferroviaria los siguientes:

- a) La administración de la infraestructura ferroviaria por parte del Estado nacional;
- b) La participación pública y privada en la prestación y operación de los servicios de transporte público ferroviario;

- c) La interconexión de los sistemas ferroviarios y la intermodalidad de los servicios de transporte;
- d) La maximización de las inversiones y de los recursos empleados para la prestación de un servicio ferroviario en condiciones de eficiencia y seguridad;
- e) La incorporación de nuevas tecnologías y modalidades de gestión que contribuyan al mejoramiento de la prestación del servicio ferroviario;
- f) La protección de los derechos de los usuarios, con atención especial a las personas con discapacidad o con movilidad reducida, garantizando sus derechos al acceso a los servicios de transporte ferroviario en adecuadas condiciones de calidad;
- g) La promoción de condiciones de libre accesibilidad a la red nacional ferroviaria de cargas, basada en los principios de objetividad, transparencia y no discriminación.

Art. 3° – El Poder Ejecutivo nacional deberá adoptar las medidas necesarias a los fines de reasumir la plena administración de la infraestructura ferroviaria en todo el territorio nacional y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes, pudiendo a tal fin resolver, desafectar bienes, rescatar, reconvenir o en su caso renegociar los contratos de concesión suscritos con Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima, Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima y Ferrosur Roca Sociedad Anónima, aprobados por los decretos 994 del 18 de junio de 1992, 1.144 del 14 de junio de 1991 y 2.681 del 29 de diciembre de 1992, respectivamente; los contratos de concesión de transporte de pasajeros suscritos con Metrovías Sociedad Anónima y Ferrovías Sociedad Anónima Concesionaria, aprobados por los decretos 2.608 del 22 de diciembre de 1993 y 430 del 22 de marzo de 1994, así como los contratos de concesión suscritos con las provincias en el marco del decreto 532 del 27 de marzo de 1992 actualmente vigentes.

Art. 4° – Establécese la modalidad de acceso abierto a la red ferroviaria nacional para la operación de los servicios de transporte de cargas, de modo que cualquier operador ferroviario pueda transportar carga con origen y destino en cualquier punto de la red, independientemente de quien detente la titularidad o tenencia de las instalaciones del punto de carga o destino.

A tal fin, el Poder Ejecutivo nacional creará un Registro de Operadores de Carga.

Art. 5° – Dispónese la constitución de la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, en la órbita del Ministerio del Interior y Transporte, con sujeción al régimen establecido por la ley 20.705, disposiciones pertinentes de la Ley de Sociedades Comerciales, 19.550 (t. o. 1984) y sus modificatorias, que le fueren aplicables y a las normas de su estatuto, la que tendrá

por objeto integrar y articular las distintas funciones y competencias que tienen asignadas las sociedades creadas por la ley 26.352 y por el decreto 566 del 21 de mayo de 2013 y la articulación de todo el sector ferroviario nacional.

Art. 6° – La sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, tendrá las siguientes funciones y competencias:

- a) Proponer prácticas y líneas de acción coordinadas entre la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y la sociedad Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima;
- b) Aprobar las políticas, planes, programas y proyectos tendientes a la mejora constante del transporte ferroviario que lleven adelante la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y la sociedad Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima y supervisar su implementación;
- c) Cualquier otra que haga al cumplimiento de sus cometidos.

Art. 7° – El Poder Ejecutivo nacional aprobará los estatutos sociales de la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado creada por esta ley, con sujeción a sus pautas, y realizará todos los actos necesarios para la constitución y puesta en funcionamiento de la misma, pudiendo delegar expresamente esta facultad en el Ministerio del Interior y Transporte.

Art. 8° – El Ministerio del Interior y Transporte supervisará el desenvolvimiento de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado.

Art. 9° – La dirección y administración de la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado estará a cargo de un directorio integrado por un (1) representante de la Secretaría de Transporte del Ministerio del Interior y Transporte designado por dicho ministerio, el señor presidente del directorio de la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado o de la sociedad que la reemplace en el futuro, el señor presidente del directorio de la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado o de la sociedad que la reemplace en el futuro, el señor presidente del directorio de Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima o de la sociedad que la reemplace en el futuro y dos (2) representantes designados por el Ministerio del Interior y Transporte a propuesta de las organizaciones gremiales inscritas y representativas del sector ferroviario.

Art. 10. – El régimen presupuestario, económico-financiero, de contabilidad y de contrataciones de la sociedad creada por el artículo 5°, será determinado en su respectivo estatuto.

Art. 11. – Las relaciones laborales de la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado se regirán de acuerdo al régimen legal establecido por la

ley 20.744 (t. o. 1976) y sus modificatorias o la que en el futuro la sustituya.

Art. 12. – La sociedad que se crea por el artículo 5° estará sometida a los controles interno y externo del sector público nacional en los términos de la ley 24.156. En la gestión de sus asuntos deberá garantizar la transparencia en la toma de decisiones, la efectividad de los controles y promover los mecanismos de participación de los diversos sectores de la actividad y de la sociedad.

Art. 13. – Transfiérense a la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, creada por el artículo 5° de la presente, los certificados nominativos que representan el ciento por ciento (100 %) del capital social de la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y de la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, propiedad del Estado nacional, las acciones que representan el cuarenta por ciento (40 %) del capital social correspondientes a la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y las acciones que representan el treinta y cinco por ciento (35 %) del capital social correspondientes a la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado en la sociedad Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima y las acciones que representan el dieciséis por ciento (16 %) del capital social en Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima, Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima y Ferrosur Roca Sociedad Anónima, propiedad del Estado nacional.

Art. 14. – Sustitúyense los incisos *b)* y *c)*, del artículo 3° de la ley 26.352, los que quedarán redactados de la siguiente forma:

- b) La confección y aprobación de proyectos de infraestructuras ferroviarias que formen parte de la red ferroviaria, su construcción y rehabilitación que se lleven a cabo por sus propios recursos, de terceros, o asociadas a terceros y con arreglo a lo que determine el Ministerio del Interior y Transporte y pudiendo acordar con los operadores de cargas o de pasajeros la autorización para la ejecución de las obras de mejoramiento o de renovación de los sectores de la red sobre los que prestan servicios;
- c) El control e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre.

Art. 15. – Incorpórase al artículo 3° de la ley 26.352, como inciso *m)*, el siguiente:

- m) La gestión de los sistemas de control de circulación de trenes y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria por sí, por intermedio de terceros o asociada a terceros.*

Art. 16. – Sustitúyese el artículo 7° de la ley 26.352, el que quedará redactado de la siguiente forma:

Artículo 7°: Créase la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado con sujeción al ré-

gimen establecido por la ley 20.705, disposiciones pertinentes de la ley 19.550 y modificatorias, que le fueren aplicables y a las normas de su estatuto, la que tendrá a su cargo la prestación de los servicios de transporte ferroviario de pasajeros, en todas sus formas, que le sean asignados, incluyendo el mantenimiento del material rodante, el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria que utilice para la operación del servicio ferroviario a su cargo y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes, estas dos últimas funciones en caso de que les sean asignadas por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado.

La sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado podrá desarrollar todas las acciones que resulten necesarias o convenientes para la mejor realización de sus funciones, llevando a cabo los actos de administración o disposición que sean precisos para el cumplimiento de las mismas, incluso mediante la participación en sociedades o empresas, nacionales o extranjeras, con sujeción a lo dispuesto en la legislación vigente.

Art. 17. – Sustitúyense los incisos *a)* y *c)* del artículo 8° de la ley 26.352, los que quedarán redactados de la siguiente forma:

- a)* Asumir por sí, por intermedio de terceros o asociada a terceros la prestación de los servicios ferroviarios, de pasajeros que se le asignen, los que se encuentren concesionados y que por distintas causales reviertan al Estado nacional, así como nuevos servicios que se creen;
- c)* Administrar y disponer del material tractivo y remolcado que tenga asignado para su operación ferroviaria y los que adquiera o incorpore en el futuro por cualquier título.

Art. 18. – Incorporánse al artículo 8° de la ley 26.352, como incisos *e)* y *f)*, los siguientes:

- e)* Mantener la infraestructura ferroviaria que le sea asignada por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado;
- f)* Gestionar los sistemas de control de circulación de trenes que le sean asignados por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado.

Art. 19. – Sustitúyese el artículo 1° del decreto 566 del 21 de mayo de 2013, el que quedará redactado de la siguiente forma:

Artículo 1°: Dispónese la constitución de la sociedad Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima, en la órbita del Ministerio del Interior y Transporte, bajo el régimen de la ley 19.550, de sociedades comerciales –t. o. 1984– y sus modificatorias y las normas de su estatuto, la que tendrá

por objeto la prestación y explotación comercial del servicio, la operación y logística de trenes, por sí, por intermedio de terceros o asociada a terceros, la atención de estaciones, el mantenimiento del material rodante, equipos, terminales de carga, servicios de telecomunicaciones, el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes, estas dos últimas funciones en caso de que les sean asignadas por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado, pudiendo asimismo realizar todas las demás actividades complementarias y subsidiarias de la red nacional ferroviaria de cargas.

Art. 20. – La presente ley se reglamentará en el plazo de ciento ochenta (180) días a partir de su publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina.

Art. 21. – Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional.

CRISTINA FERNÁNDEZ DE KIRCHNER.

*Anibal D. Fernández. – Anibal F. Randazzo.*

## OBSERVACIONES

### I

Buenos Aires, 7 de abril de 2015.

*Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, doctor Julián Andrés Domínguez.*

S/D.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 113 párrafo 2 del reglamento de esta Honorable Cámara, vengo a formular observaciones al dictamen de las comisiones de Transportes, de Obras Públicas y de Presupuesto y Hacienda publicado en el Orden del Día N° 1.893/2015.

## FUNDAMENTOS

*Consideraciones acerca del proyecto de ley sobre política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas. Declaración de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina. Constitución de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado. (2-P.E.-2015.)*

Sin restarle importancia a las relevantes discusiones en torno a la conveniencia de la gestión pública o privada del sistema ferroviario que deben llevarse a cabo, o a la centralidad que debe ocupar en el actual proyecto de ley el fortalecimiento de un sistema de control interno y externo sobre la gestión y el manejo del transporte ferroviario de pasajeros y de cargas, debe hacerse hincapié en un precepto concreto del proyecto presentado por el Poder Ejecutivo que genera especial preocupación y que consideramos de vital importancia para evitar arbitrariedades y discrecionalidad gubernamental, como también una legislación inconstitucional.

Se trata de su artículo 3º, que establece que “El Poder Ejecutivo nacional deberá adoptar las medidas necesarias a los fines de reasumir la plena administración de la infraestructura ferroviaria en todo el territorio nacional y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes, pudiendo a tal fin resolver desafectar bienes, rescatar, reconvenir o en su caso renegociar los contratos de concesión suscritos con Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima, Ferreoexpreso Pampeano Sociedad Anónima, aprobados por los decretos 994 del 18 de junio de 1992, 1.144 del 14 de junio de 1991 y 2.681 del 29 de diciembre de 1992 respectivamente; los contratos de concesión de transporte de pasajeros suscritos con Metrovías Sociedad Anónima y Ferrovías Sociedad Anónima Concesionaria, aprobados por los decretos 2.608 del 22 de diciembre de 1993 y 430 del 22 de marzo de 1994; así como los contratos de concesión suscritos con las provincias en el marco del decreto 532 del 27 de marzo de 1992 actualmente vigentes”.

La facultad que dicho artículo pone en cabeza del Poder Ejecutivo nacional constituye una atribución propia del Poder Legislativo, tal como lo dispone el artículo 75 (incisos 18, 19 y 32) y como lo muestra nuestra tradición constitucional. Ello implica que el mencionado artículo 3º nos coloca frente a un supuesto de delegación legislativa, prevista por nuestra Constitución en su artículo 76 en los siguientes términos: “Se prohíbe la delegación legislativa en el Poder Ejecutivo, salvo en materias determinadas de administración o de emergencia pública, con plazo fijado para su ejercicio y dentro de las bases de la delegación que el Congreso establezca. La caducidad resultante del transcurso del plazo previsto en el párrafo anterior no importará revisión de las relaciones jurídicas nacidas al amparo de las normas dictadas en consecuencia de la delegación legislativa”.

Del mencionado precepto constitucional surge que la delegación legislativa está, como principio general, prohibida. La misma sólo es admitida excepcionalmente cumpliendo con determinados requisitos, que, de no estar presentes, la tornan inválida. Dichos requisitos son tres:

- a. Sólo puede ser hecha en materias determinadas de la administración o de emergencia pública.
- b. El Congreso debe fijar un plazo para su ejercicio.
- c. El Congreso debe establecer las bases de la delegación.

Con respecto a la primera de las condiciones, no hay una declaración de emergencia pública. La ley 25.561, sancionada el 6 de enero de 2002, declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria hasta el 10 de diciembre de 2003, delegando en el Poder Ejecutivo un conjunto de facultades, entre las cuales se encuentra la de renegociar los contratos celebrados por la administración pública bajo normas de derecho público, comprendidos entre ellos los de obras y servicios públicos (artículo 9º). Esta

facultad fue prorrogada por diversas leyes: la 25.790 (2003), la 25.972 (2004), la 26.077 (2005) y la 26.204 (2006). Ésta última, que prorroga la 25.561 en su totalidad, y además otras leyes y decretos, fue a su vez prorrogada por las leyes 26.339 (2007), 26.456 (2008), 25.563 (2009), 26.729 (2011) y la 26.896 (2013). La última prórroga se extendió hasta el 31 de diciembre de 2015. Vencido dicho plazo, podría no haber declaración de emergencia que habilitara una delegación como la que hace el artículo 3º del proyecto que se debate.

Siendo ello así, corresponde analizar si la renegociación de los contratos de concesión de servicios públicos constituye una “materia determinada de la administración” en los términos del artículo 76 de la Constitución Nacional, en cuyo caso la declaración de emergencia no resultaría necesaria. Cabe aquí mencionar lo dispuesto por la ley 25.148, sancionada el 11 de agosto de 1999, que establece en su artículo 2º que a los efectos de dicha ley, se considerarán materias determinadas de administración, entre otras, aquellas que se vinculen con la legislación en materia de servicios públicos, en lo que compete al Congreso de la Nación. Esta ley ratificó todas las delegaciones legislativas emitidas con anterioridad a la reforma constitucional de 1994 y fue prorrogada por sucesivas leyes hasta 2006, de manera que esta definición, que era sólo a los efectos de dicha ley, ya no se encuentra vigente.

Si aún a pesar de ello, se interpreta que efectivamente constituye una materia determinada de la administración, ello sólo implica que la declaración de emergencia no es necesaria, pero en modo alguno permite hacer una delegación sin cumplir con los otros dos requisitos: plazo y bases de la delegación. Teniendo en cuenta esto debe enfatizarse que el artículo 3º del proyecto no cumple con ninguna de estas condiciones. En consecuencia, la delegación bajo análisis es inconstitucional, permitiéndole al Poder Ejecutivo ejercer por tiempo indefinido funciones que competen al Congreso y sin base alguna, en manifiesta oposición al artículo 76 de nuestra Carta Magna.

Si se profundiza en las consecuencias que esta delegación puede tener en la práctica la situación es aún más preocupante. Atribuir al Poder Ejecutivo nacional la facultad de renegociación y –aún más– de resolución de concesiones y de desafectación de bienes concesionados, sin fijar quién será el órgano competente y sin establecer ninguna pauta al efecto, carece de razonabilidad y abre camino a un ejercicio arbitrario de esta facultad. Pero incluso suponiendo que el Poder Ejecutivo la ejerza con toda diligencia, el riesgo es que se produzca un incremento significativo de la litigiosidad, debido a los potenciales juicios por daños y perjuicios derivados de la inconstitucionalidad de la delegación. En consecuencia, una herramienta originariamente prevista para garantizar la eficiencia del servicio ferroviario se podría transformar en una política excesivamente costosa para el Estado.

*Carla Carrizo.*



## II

Buenos Aires, 7 de abril de 2015.

*Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, doctor Julián Andrés Domínguez.*

S/D.

Tengo el agrado de dirigirme a usted conforme lo habilita el artículo 113 y concordantes del Reglamento de la Cámara de Diputados de la Nación, a fin de formular observación al Orden del Día N° 1.893/15, dictamen emitido por la Comisión de Transporte y Obras y Servicios Públicos, que ha considerado el proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo de la Nación tendiente a declarar de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, la renovación y el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria, creando para tal fin la Sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, conforme mensaje 424/15 y proyecto de ley iniciado: Diputados expediente 2-P.E.-2015, publicado en Trámite Parlamentario N° 13, Fecha: 18/3/2015.

El proyecto de ley de creación de Ferrocarriles Argentinos S.E. tiene una extensa argumentación, además de las referencias legales necesarias, pero los primeros cuatro puntos de su introducción explican de manera palmaria sus objetivos.

1. Declarar de interés público nacional la recuperación definitiva de la administración de los ferrocarriles.

2. Que sea política de Estado prioritaria la reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, y su renovación tecnológica.

3. Crear la empresa Ferrocarriles Argentinos S.E., modificando la ley 26.352 (creación de SOFSE y ADIF, ahora FASE es sociedad controlante), y el decreto 566/2013-PEN (creación de BCYL).

4. Garantizar el desarrollo de economías regionales, por medio de un sistema más sólido, sustentable, seguro y eficiente. Siempre en el marco de lo establecido en la Ley de Reordenamiento Ferroviario 26.352 que ubica como pieza clave de toda la acción, de los nuevos criterios de gestión y de rentabilidad, la consideración del usuario.

Con el primer punto no hay objeciones al igual que con el segundo, siempre y cuando éstos se transformen en un rápida implementación de acciones y de inversión que generen el marco idóneo para que estos puntos no sean sólo una mera declamación dialéctica vacía de contenido real.

En cuanto a los puntos 3 y 4, si bien comparto la iniciativa, veo que ésta (la iniciativa) no contempla la participación de las provincias en el manejo de los ferrocarriles, no integran el directorio de ninguna de las empresas del Estado que manejarán la explotación

y administración del servicio férreo tanto de pasajeros como de carga.

Atrás del ferrocarril están objetivos fundamentales como la producción y el turismo, integrantes del eje 4, es decir, el desarrollo de las economías regionales.

No obstante ello, no se garantiza la inversión equánime en todas las jurisdicciones provinciales, por ejemplo reactivando ramales cerrados por las políticas de gobiernos justicialistas anteriores.

Al dejar en manos del Poder Ejecutivo nacional la creación de estatuto sin participación ni control del Congreso de la Nación, impide a las provincias que tengan injerencia, por lo menos a través de sus representantes en el Congreso de la Nación.

Tampoco se prevé la obligación del Poder Ejecutivo de convocar a las provincias para la conformación de este estatuto.

Así las provincias, supuestos destinatarios de la supesta garantía de desarrollo de sus economías, se ven dejadas de lado del proyecto de los ferrocarriles.

El ferrocarril puede mejorar sustancialmente una economía regional, ya sea mediante el tráfico de pasajeros y el desarrollo turístico que esto implica o volviendo competitivas regiones alejadas de los grandes centros urbanos del país.

Exactamente igual que sucede con la producción. El ferrocarril no es sólo fundamentalmente estratégico para las economías regionales, por el inmediato impacto en la competitividad de sus productos al abaratar el costo del transporte, el que tendrá menor injerencia sobre el precio final.

Hoy por hoy, el precio del transporte de mercaderías de los centros productivos, grandes, medianos o pequeños, alejados de las grandes urbes, condena, muchas veces, a su comercialización y consumo local.

Esto va en detrimento del productor, de la generación de empleo genuino y del desarrollo regional.

Digo que no es sólo estratégico desde el punto de vista del costo del transporte y la incidencia de éste sobre el precio final, sino que lo es también a la hora de atraer inversiones a cada uno de los centros productivos del país.

No es lo mismo pensar en inversiones en lugares alejados de los centros de consumo, con un transporte poco idóneo y caro, que si el transporte acercara distancias y no las ampliara.

El tren, no cabe duda, y más en manos del Estado, cuyo objetivo, siempre debe ser el desarrollo de su pueblo a través de inversiones y la generación de trabajo genuino, no tendrá en la mira la generación de ganancias pura y exclusivamente como única vara de medición de su efectividad.

La gestión política de la década del 90 tuvo otra mirada para quienes gobernaron la nación durante esos años, las empresas del Estado debían ser superavitarias, es decir generar ganancias sin importar el costo social. Así, ante el fracaso de la gestión estatal, la

cual mal cumplió con su obligación y acuciada, quizás por las necesidades coyunturales del momento, echó mano de los recursos económicos de estas empresas de servicios públicos, se las usó para subsidiar el empleo o disimular el desempleo; y los trenes no fueron la excepción. De esta forma esta gestión estatal de los 90 perdió el rumbo; fue privatizando cada una de las empresas de servicios públicos del país.

Casualmente, este gobierno, del mismo signo político que el que gobernó y privatizó en los 90, revierte esta situación (luego de 12 años gobernando), pero deja afuera a las destinatarias principales que un proyecto como éste debe tener, es decir, a las economías regionales.

Una vez más el Ejecutivo nacional asume el rol de Estado padre y no convoca a las provincias, no convoca a las economías regionales a ser parte activa de este proceso fundamental.

Con esto se corre el riesgo de caer en la tentación de beneficiar al principal usuario de este medio de transporte, es decir, los grandes centros urbanos: Capital Federal, Gran Buenos Aires, principales ciudades del país según cantidad de habitantes y producción.

Así se refleja en las principales acciones tomadas hasta el presente.

En todos estos años de recuperación del sistema férreo argentino, no se ha visto visos de mejoras en el interior profundo.

Por caso de Catamarca, lejos de la reactivación anunciada desde siempre por el gobierno nacional, ya no va quedando ni el terraplén de lo que fueran las vías del Belgrano Cargas.

Ni hablar de dar cumplimiento con leyes de vieja data que disponían mejoras y ampliaciones en el servicio del ferrocarril en la provincia de Catamarca.

Durante muchos años el ferrocarril argentino ha sufrido embates permanentes de desinversión, de empobrecimiento, habiendo sido utilizado como refugio de la desocupación, para tomar deuda, etcétera. Durante esos años el ferrocarril funcionaba desastrosamente, pero funcionaba y era patrimonio del Estado, luego de las sanciones de las leyes 23.696 y 23.697, leyes neoliberales del justicialismo de los 90, el tren en muchas localidades del interior ha ido desapareciendo, dejando provincias completas sin servicio férreo alguno, como es el caso de Catamarca, quien ha perdido no sólo el servicio, sino también la infraestructura.

Nada, en todo este proceso de recuperación de los ferrocarriles, ha beneficiado a mi provincia (y a otras tampoco), pese a las múltiples gestiones efectuadas y a las también múltiples promesas empeñadas e incumplidas desde el gobierno central en tal sentido.

Todo esto pese al decreto del 3 de julio de 2003, firmado por el ex presidente Néstor Kirchner, creando la unidad de renegociación y análisis de los contratos y a las promesas vertidas en forma personal de gestionar

la reactivación del Belgrano Cargas en la provincia de Catamarca.

Es claro que el modelo ferroviario de cargas renegociado había fracasado y debía intentarse algo distinto.

Y por ello debo apoyar esta iniciativa, pero no por ello sin verme embargado por un gran escepticismo en cuanto al beneficio que traerá al pueblo que represento, el de la provincia de Catamarca.

Es por ello, que me hubiera gustado que las provincias hubieran sido invitadas a participar, no sólo en la elaboración de este proyecto, sino del manejo del nuevo sistema de explotación de los ferrocarriles argentinos.

En conclusión esta norma no es más que el certificado del fracaso de todas las otras medidas tomadas durante 10 de los últimos 12 años en la materia y que no han generado ningún beneficio tangible a las provincias que no gozan de la influencia de los grandes centros urbanos del país (CABA, conurbano bonaerense, Mar del Plata, Rosario, Santa Fe, Córdoba o incluso Misiones, beneficiada por su paso internacional al igual que Mendoza).

La absorción/fusión de esta nueva empresa del Estado con todas las creadas anteriormente por esta misma gestión habla a las claras del fracaso del modelo que se vino empleando, pese a que se la quiera hacer ver como la culminación de un proceso exitoso.

El directorio se compone de representantes de la Secretaría de Transporte de la Nación y de las sociedades creadas con anterioridad, éstas son Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado y Administración de Infraestructuras Ferroviarias, cuyo decreto 752/2008 que aprueba el Estatuto de Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y de Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, dispone un directorio de tres (3) personas elegido por la asamblea de socios. Es decir por el Estado nacional único socio, más un director que será el presidente de Belgrano Cargas y Logísticas S.E. (integrada por las anteriores más la Administración General de Puertos S.E.) y dos (2) directores elegidos por el ministro de Transporte a propuesta de los gremios.

Es decir, todos los integrantes salen de una misma red, pues los miembros de la nueva sociedad son otras sociedades del Estado.

Los únicos integrantes del directorio serán los representantes de los gremios, pero además de estar en franca minoría, deben gozar de la bendición del Poder Ejecutivo nacional para su designación, lo cual, claramente, les resta independencia.

¿Por qué no se dio participación accionaria a las provincias? ¿Por qué no se invita a los gobiernos provinciales a ser parte activa en este modelo de recuperación del servicio de trenes tanto de pasajeros como de cargas de la República Argentina?

En la creación de todas las empresas ferroviarias se levantan las banderas del federalismo, pero extrañamente se deja afuera a las provincias del control y toma de decisiones de estas sociedades del Estado. Es una nueva versión del federalismo centralista.

Nada se dice en el proyecto respecto de las medidas específicas de inversión y reinversión, no fija pautas en ese sentido, por lo que nada garantiza que provincias como la mía vean y oigan pasar el tren nuevamente por su territorio.

Más allá del voluntarismo de un gobierno central, la realidad es que las leyes y mucho más aún, las sociedades del Estado, se elaboran pensando en el largo plazo.

Esta norma no garantiza a las provincias de menores recursos que el modelo ferroviario las vaya a incluir y mucho menos en pie de igualdad con las grandes urbes (las mayores usuarias y las grandes beneficiadas por este modelo implementado).

Por éstas y otras razones que me reservo exponer ante el plenario en su oportunidad, solicito se tenga presente ésta mi observación.

*Eduardo Brizuela del Moral.*

### III

Buenos Aires, 7 de abril de 2015.

*Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, doctor Julián Andrés Domínguez.*

S/D.

Me dirijo a usted, de conformidad con el artículo 113 del reglamento para observar el dictamen inserto en el Orden del Día N° 1.893/2015 de las comisiones de Transportes, de Obras Públicas y Presupuesto y Hacienda referido al proyecto sobre política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas. Declaración de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina. Constitución de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado. (Expediente 2-P.E.-2015.)

En primer lugar quiero destacar que el rol de las comisiones parlamentarias en el marco del trabajo legislativo debe contemplar la participación de quienes hemos intentado intervenir en los temas que aquéllas tratan, mediante la presentación de proyectos. En este sentido, vemos que en esta oportunidad se han omitido iniciativas que tenían los mismos giros en cuanto a la competencia de las comisiones que dictaminaron el Orden del Día N° 1.893/2015, entre las que se encuentra una vigente de mi autoría, expediente 420-D.-2014, que es una reproducción del expediente 7.929-D.-2012.

La presentación de este proyecto en el año 2012, cuyos objetivos son análogos al aprobado en el dictamen que observo, resalta la importancia que este tema

representa desde hace varios años para muchos de los legisladores, cuando la problemática era soslayada por el gobierno nacional. Casualmente en el artículo 1° del proyecto que presentamos en el año 2012, proponíamos declarar de interés nacional al servicio ferroviario argentino como herramienta estratégica e integral del sistema de transporte de pasajeros y carga en todo el territorio de nuestro país; hoy lo vemos en el título de este dictamen y no deja de llamarnos la atención que lo que nosotros pretendíamos y que no se consideraba, irrumpa ahora en el escenario de las políticas del gobierno como si se tratara de una novedosa estrategia, cuando en realidad es una respuesta tardía que llega después de años de desidia y con un luctuoso saldo de vidas truncadas.

No podemos dejar de resaltar la importancia que esta declaración de interés público nacional –aunque en el actual contexto hubiéramos preferido una declaración de servicio público nacional– adquiere para el interior profundo de nuestro país, ya que de no quedarse en la teoría, implicaría la generación de una política integral para los ferrocarriles, desde el establecimiento de unos principios básicos a los que debe ceñirse, desde una concepción que contenga, por ejemplo, las necesidades de eficacia y seguridad para los usuarios, así como la consideración de las economías regionales. Por caso, para éstas, las privatizaciones de los servicios ferroviarios de cargas fueron un golpe casi mortal.

Es por esto que apoyamos en general este dictamen, pero queremos destacar algunas observaciones que entendemos alejan los objetivos que debieran revertir los yerros de administración que tiñeron los últimos años.

Por una parte, creemos que la incorporación de principios, como los establecidos en el artículo 2° de este dictamen, resulta útil al momento de hacerlos valer en el marco de lo que hoy sería una prestación deficiente, si se aplicaran. Es por esto que destacamos este compromiso asumido por el Estado, aunque creemos que se ha omitido establecer de forma clara y sin vaguedades, principios que hagan a la garantía de la continuidad del servicio, la satisfacción del usuario y el resguardo de los bienes de la infraestructura ferroviaria.

Párrafo aparte merece la discrecionalidad con que ha quedado plasmada la forma en que se va a designar el directorio, establecida en el artículo 9°: todos sus miembros dependen de una resolución del Ministerio del Interior y Transportes. En este sentido pensamos –junto con los legisladores del bloque de la Unión Cívica Radical que firmaron una de las disidencias parciales a este dictamen– que se debió haber incorporado la participación de este Congreso, de las provincias y la de los usuarios, sin la intermediación del Poder Ejecutivo.

Por último, destacamos que no es un tema menor la falta de consideración de un ámbito preciso para

acceder a la información por parte de la ciudadanía, de toda la operatoria de la sociedad del Estado que se establece y que debe ser pública y transparente. También creemos que falta la regulación de la modalidad del acceso abierto establecida en el artículo 4º, que parece quedar al arbitrio de la articulación que establezca la propia empresa estatal, sin que queden claros los alcances, derechos y obligaciones que comprendan a los diferentes actores y sin perjuicio de la confusión que genera el término proveniente del verbo “detentar”, en el contexto de un significado del que carece y que no expresa el objetivo de la norma.

Señor presidente, de aplicarse efectivamente, la recuperación plena por parte del Estado de toda la operatoria y de la infraestructura del servicio ferroviario que esta ley establece implica necesariamente una nueva etapa que posibilitará un servicio adecuado para los usuarios, la integración de nuestra patria, la revitalización de las economías regionales y planear una verdadera lucha contra el desarraigo de esas regiones abandonadas por la falta de trenes y para lograr finalmente un transporte ferroviario de pasajeros y cargas eficaz e integrador.

Por los motivos expuestos, observamos el Orden del Día N° 1.893/2015 de las comisiones de Transportes, de Obras Públicas y de Presupuesto y Hacienda.

Sin otro particular, saludo a usted atentamente.

*Bernardo Biella Calvet.*

**Sr. Presidente** (Domínguez). – En consideración en general.

Atento a lo acordado en la reunión de la Comisión de Labor Parlamentaria se solicita a las autoridades de los bloques que antes de las 15 acerquen la nómina de oradores individuales a fin de confeccionar el listado final.

Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

**Sra. Zamarreño.** – Señor presidente: me toca informar sobre el proyecto de ley del Poder Ejecutivo nacional, que es fruto de la decisión política que tomó la presidenta, Cristina Fernández de Kirchner, de nacionalizar Ferrocarriles Argentinos.

Es importante que digamos qué significa nacionalizar los ferrocarriles. Se trata de que el Estado nacional vuelva a asumir una potestad que le es propia pero que fue entregada a los privados: que el Estado vuelva a tener pleno control sobre la administración de la infraestructura ferroviaria y la gestión de la circulación de los trenes.

No podemos dejar de mencionar el bochornoso proceso privatizador de la década del 90, que mediante la ley 23.696, de reforma del Estado, dejó la propiedad al Estado nacional pero únicamente podía hacer la explotación un privado. Es decir que de forma declarativa el Estado era dueño de las vías pero no podía utilizarlas.

En cambio, el proceso de reactivación ferroviaria que lleva adelante nuestra presidenta, Cristina Fernández de Kirchner, es un proceso que al contrario del vaciamiento de la década del 90 vuelve a poner los trenes en funcionamiento y mediante este proyecto de ley le devuelve las vías al Estado nacional. Este proceso de reactivación inédito en la historia argentina es el que hoy proponemos declarar de interés público nacional. Se trata de un proceso de renovación y mejoramiento de las vías y, además, un proceso de modernización, lo que implicó la incorporación de tecnología de última generación en los trenes argentinos con la finalidad de que el del transporte público ferroviario sea un sistema moderno y eficiente, teniendo como ejes fundamentales los principios que guían las políticas públicas de este gobierno, que son la inclusión social, la integración nacional y, fundamentalmente, este proyecto de ley de nacionalización de los trenes argentinos que tiene que ver con el desarrollo de las economías regionales.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Solicito a los señores diputados guardar silencio para que pueda escucharse la exposición de la señora diputada.

**Sra. Zamarreño.** – No podemos dejar de mencionar cómo fue puesto en funcionamiento el sistema de la red ferroviaria en la Argentina, que estuvo diagramado por el capital inglés con un pensamiento extranjerizante.

–Ocupa la Presidencia la señora vicepresidenta 1ª de la Honorable Cámara, profesora Norma Amanda Abdala de Matarazzo.

**Sra. Zamarreño.** – Lo que pretendían los ingleses con la red ferroviaria era extraer la materia prima, llevarla al puerto de Buenos Aires y exportarla a Europa. Por eso, este sistema confluye únicamente en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Este pensamiento de soberanía o no soberanía es el que plasmó, por ejemplo, el ex



presidente Bartolomé Mitre, quien decía que el progreso argentino estaba impulsado por el capital inglés. Esta lógica política duró ocho décadas, hasta que Hipólito Yrigoyen se opuso a una ley de privatización de los ferrocarriles. Precisamente, los intereses que tocó Yrigoyen fueron los que lo derrocaron en 1930.

Resulta curioso en la historia argentina ver que únicamente los gobiernos populares fueron los que pidieron que el Estado nacional fuese el responsable en materia ferroviaria. Por eso, Perón nacionalizó los ferrocarriles y creó la empresa Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado. (*Aplausos.*)

Por ello, Néstor volvió la mirada a los ferrocarriles; y también de allí proviene la decisión política trascendental de Cristina Fernández de Kirchner, porque los ferrocarriles no solamente son transporte sino también historias de pueblo, historias de vida. Todos conocemos a algún ferroviario o a alguien que sufrió el vaciamiento de los ferrocarriles en la Argentina.

Ahora bien, cuando los gobernantes gestionan a favor de los poderes económicos, que son los que en realidad terminan conduciendo los destinos y el rumbo del Estado nacional, se producen los vaciamientos del ferrocarril argentino. Así pasó durante el Plan Larkin, cuando Frondizi era presidente y Alsogaray, ministro de Hacienda. Este último generó ese plan de vaciamiento del tren: se cerraron ramales y se despidió a setenta mil empleados ferroviarios. El Plan Larkin estuvo pensado para favorecer a las automotrices.

Después, en la década del 90, tuvimos el bochorno de las concesiones y las privatizaciones. Durante ese período se echó a la calle a setenta mil empleados ferroviarios, quienes tuvieron que desprenderse de su trabajo de toda la vida. También se sufrió el cierre de ramales; y no sólo eso sino que además se pidió a las provincias que se hicieran cargo de los ramales de pasajeros y de cargas, diciendo que aquellos de los que no se iban a hacer cargo se cerrarían.

Por otro lado, no se obligó a las concesiones, como pasó con Loma Negra –la empresa y la línea de Fortabat–, a que mantuvieran o sostuvieran el transporte de pasajeros en esas líneas. Entonces, también se cerraron ramales durante esas concesiones.

En la Argentina pasamos de tener 46.000 kilómetros de vía a 27.000, y lo más increíble de todo fue que esto se consideró un progreso.

En 2003, llegó Néstor Kirchner a la presidencia, y por supuesto que costó desandar todo ese andamiaje de vaciamiento del Estado; pero Néstor volvió la mirada a los invisibles, a los vulnerables, y por eso volvió la mirada al ferrocarril. Se rehabilitaron ramales que habían cerrado. Además, se generó un programa de rehabilitación de líneas de larga distancia.

En 2004 se dictó el decreto 1.261, que fue fundamental, porque el Estado nacional volvió a tener la responsabilidad sobre el transporte de pasajeros; y no sólo eso sino que también se rescindieron contratos con concesiones de líneas que habían sido declaradas en emergencia.

Cuando Cristina Fernández asume la presidencia, en 2008 promueve la Ley de Reordenamiento Ferroviario, que hoy vamos a reformar en parte. Se trata de la ley 26.352, por la que se crean ADIFSE y SOFSE. En el año 2012 encomienda al ministro Randazzo un plan de reactivación ferroviaria inédito en la historia argentina. No sólo eso, sino que además el Estado nacional demostró que es capaz de gestionar mucho mejor que los privados. Este proceso de reactivación es el que se intenta declarar de interés público nacional.

Además, este proyecto de ley ofrece al Estado nacional herramientas para su relación con las concesiones vigentes. En este sentido, tendremos en vigencia tres concesiones en materia de cargas y dos en materia de pasajeros, que aún siguen efectivas.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Solicito al público presente y a los señores diputados que guarden silencio a fin de poder escuchar a la legisladora que está en uso de la palabra.

**Sra. Zamarreño.** – Decía que estas herramientas que he mencionado se vinculan con la posibilidad de que el Estado nacional, a partir de la sanción de esta norma, tenga los elementos necesarios para reconvenir o renegociar los contratos, e incluso resolverlos o cancelarlos en caso de ser preciso.

En el artículo 4º, como principio que lleva adelante este gobierno y modalidad de ejecu-

ción, se establecen los llamados “*open access*” o “acceso abierto” a las redes ferroviarias. Anteriormente, esto era imposible, porque los que tenían las redes ferroviarias se consideraban dueños y eran los únicos que podían utilizarlas. Esta situación generaba posiciones dominantes e incluso monopólicas.

De esta manera, el proyecto de ley propone la democratización de la infraestructura ferroviaria. Se trata de una modificación del paradigma del Estado nacional frente al uso de los trenes y la gestión de su control. Además, implica un principio que posee este proyecto político respecto del rol del Estado, en el sentido de que se admite a los privados —ya lo dijo la señora presidenta durante la apertura del período ordinario de sesiones—, es decir, no hay un afán estatista, pero siempre se considera como eje medular el interés público nacional.

Asimismo, esta norma propone la creación de una sociedad del Estado emblemática para la historia argentina: Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado. Sus estatutos sociales serán aprobados por el Poder Ejecutivo nacional, función que puede ser delegada en el Ministerio del Interior y Transporte; se regirá por la ley 20.705, de sociedades del Estado, y contará con un directorio integrado por siete miembros.

Quisiera mencionar que en el plenario de las comisiones de Transportes, de Obras Públicas y de Presupuesto y Hacienda se generaron modificaciones a la redacción original. En principio, los llamados *open access* estaban establecidos únicamente para el transporte de cargas, pero a propuesta del señor diputado Sturzenegger se incorporó la posibilidad de que dichos accesos abiertos se consideraran también a nivel del transporte de pasajeros.

En el artículo 9º, sobre conformación del directorio, a raíz de planteos de diversos señores diputados como Heller, de Nuevo Encuentro; Stolbizer, del GEN; Giubergia, de la UCR, y Daer, del Frente Renovador, se incorporaron no sólo los presidentes de las empresas conformantes y el representante de la Secretaría de Transportes sino también dos representantes de los gremios y uno de los usuarios de los ferrocarriles.

En relación con los controles a los que estará sometida Ferrocarriles Argentinos Sociedad

del Estado surgieron algunas inquietudes. A mi entender, el artículo 12 establece claramente que es la ley 24.156, de administración financiera, la que determina, en su artículo 8º, que a nivel interno estará sometida a los controles de la SIGEN, y a nivel externo, de la Auditoría General de la Nación.

El artículo 15, que versa sobre las funciones y competencias de ADIFSE, fue modificado en el plenario de comisiones a instancias de todos los bloques para que la redacción sea contundente y no quede lugar a suspicacia, en el sentido de que únicamente Ferrocarriles Argentinos tendrá potestad sobre el sistema de control de trenes y la administración de la estructura a su cargo.

En resumen, Ferrocarriles Argentinos será un conglomerado empresarial, un *holding* de empresas compuesto por dos operadoras: una, de transporte de pasajeros y de cargas, y otra, administradora de la infraestructura.

El ministro Randazzo asistió al plenario de comisiones. En este sentido, quiero rescatar lo que pasó en esa reunión, porque este proyecto de ley no es una declaración de intenciones sino el fruto de un trabajo incansable, de una decisión política y de un proyecto político encabezado por Cristina Fernández de Kirchner. Son realidades que ya están plasmadas, que recorren las provincias y atraviesan la zona metropolitana.

Ferrocarriles Argentinos no es un eslogan marketinero, sino el fruto de un Estado presente. Ello es así porque cada vez que el Estado estuvo ausente en la Argentina el ferrocarril fue entregado y vaciado. La ausencia del Estado nunca es neutral, sino que sirve como excusa para que los grandes intereses de los poderes económicos sean los que llevan adelante el rumbo del Estado. Por eso, únicamente a través de un Estado presente y eficaz es posible presentar este proyecto de ley y llevar adelante la reactivación ferroviaria que se está efectuando en la Argentina.

Me gustaría mencionar algunos hechos de gestión. Se adquirieron más de 1.200 vagones para el transporte de pasajeros, se están remodelando 120 estaciones y se están construyendo 37 pasos bajo nivel en el AMBA, cuando en toda la historia argentina se construyeron 51. Asimismo, debe señalarse que se compraron

3.500 vagones de carga, hay 8 talleres propios en funcionamiento en el país y se dignificó y jerarquizó la tarea de los empleados ferroviarios que habían sido expulsados del sistema de empleo en la Argentina. (*Aplausos.*)

Este gobierno es el que tomó la dimensión de la responsabilidad de época. Cristina Fernández de Kirchner es la persona que tuvo la voluntad y el coraje de llevar adelante las grandes luchas y de asumir el rol de un gobierno popular.

Este gobierno no sólo gobierna con votos sino también con rostro, porque es la presidenta de la Nación la que realmente gobierna y conduce los destinos del país.

A este gobierno nadie le ata las manos, y las grandes corporaciones están totalmente ajenas en cuanto a la posibilidad de intervenir en los destinos de la Argentina.

Este gobierno es el que todo el tiempo dará las luchas incansables a fin de generar beneficios para la gran mayoría del pueblo.

Finalmente, quiero decir que este gobierno es el que cree que la recuperación de los ferrocarriles y la nacionalización de Ferrocarriles Argentinos implican seguir en la construcción de una patria cada vez más libre, justa y soberana. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Para referirse a uno de los dictámenes de minoría, compartirán el término de veinte minutos las señoras diputadas Linares y Stolbizer.

Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

**Sra. Linares.** – En primer lugar, deseo manifestar que –más allá de que nosotros tenemos un dictamen diferente, alternativo al presentado por la mayoría– para nosotros es un gusto estar discutiendo en este recinto el tema de Ferrocarriles Argentinos. En muchísimas oportunidades quisimos hacerlo pero no hemos podido. Por lo tanto, creo que es un tema importante, aunque a nuestro juicio no va a ser histórico porque nos quedamos a medio camino hacia la verdadera estatización de este transporte ferroviario que tiene un rol central en el desarrollo de la Argentina.

Es necesario que todos los aquí presentes hagamos un poquito de historia y tengamos en cuenta el contexto al que llegamos hoy para

analizar en qué situación nos encontramos y qué cuestiones deberíamos analizar más profundamente.

Es bueno recordar que a lo largo de un siglo y medio nuestro país logró contar con la red ferroviaria más importante y moderna de América Latina, y justamente desde sus inicios el ferrocarril fue considerado fundamental en la concepción del desarrollo. Ahora bien, en un primer momento, en la etapa de la unificación nacional, es decir, cuando la Argentina se quiso expandir al mundo, se desarrolló un ferrocarril que de alguna manera fortalecía el modelo agroexportador. Tengamos en cuenta el nuestro fue y es un país capitalista, periférico y dependiente.

En ese modelo, si uno observa el mapa de las vías férreas, se da cuenta de que existe todo un desarrollo en la vía atlántica, justamente para poder exportar lo producido en la Argentina.

Existe un segundo momento crucial de nuestra historia, que es la época de Yrigoyen. Es entonces cuando se incorpora el concepto de ferrocarril de fomento, que claramente cambia el paradigma y nos da la idea de algo que hasta el día de hoy ha resultado central, que tenía que ver con la promoción de las regiones, de las economías regionales, el desarrollo de las conexiones internas y, fundamentalmente, la incorporación del transporte de pasajeros.

Es bueno recordar que cuando se fue desarrollando este nuevo modelo durante el gobierno de Yrigoyen, se llegó a lugares a los cuales al sector privado no le interesaba arribar porque no le daba ganancias. Esta situación constituyó el cimiento del pensamiento peronista. Después de concluidos los plazos de la Ley Mitre, que permitió que los principales capitales privados subsistieran como propietarios de las grandes compañías que en aquel momento estaban a cargo del ferrocarril, en 1947 se comenzó a trabajar en la estatización de Ferrocarriles Argentinos. Se creó la empresa y se desarrolló la Escuela Técnica Ferroviaria y de Ingeniería –esto es algo fundamental–, generando la producción nacional de vagones y locomotoras, que esperemos que en un futuro cercano podamos hacer.

Si uno pudiera sacar una foto de aquel momento, del año 1947, podríamos apreciar que había 7.000 kilómetros de ruta pavimentada y

42.000 kilómetros de red ferroviaria. Con esto quiero demostrar la importancia que tuvo en esa época el desarrollo del ferrocarril.

Todo esto terminó en la segunda mitad del siglo, con el Plan Larkin, que el propio Poder Ejecutivo anunció en sus fundamentos. Fue algo tremendo. Hubo cuarenta y dos días de huelga, desapareció un tercio de los ramales y fueron despedidos setenta mil ferroviarios. Se intentó imponer lo que aún hoy está vigente, es decir, el transporte automotor, y se desmembró y desmanteló el sistema ferroviario.

Ahora bien, el Plan Larkin encuentra su punto máximo no sólo con el proceso de reorganización nacional sino también con el Consenso de Washington y con la Ley de Reforma del Estado. ¿Cómo olvidar las palabras de Cavallo cuando decía que el ferrocarril era el cáncer de la Argentina por los costos que tenía? Creo que es bueno recordarlo, porque algunos de los que aquí están sentados en aquel momento fueron compañeros de Cavallo.

Otra foto interesante de ver es que en 1947 contábamos con 47.000 kilómetros de vías férreas, de las que luego quedaron 27.000 kilómetros. Además, de los noventa y dos mil empleados ferroviarios que tenía la empresa, en la época menemista sólo quedaron quince mil. Como resultado de todo eso, en la actualidad el 95 por ciento de la carga se realiza por camión, con todo lo que ello significa en materia de costos de flete.

A nuestro entender, nunca hubo una planificación estratégica, aunque tengo que reconocer que este gobierno intentó hacerla. Quienes somos del interior sabemos del papel fundamental que han cumplido los ferrocarriles como herramienta de desarrollo de las economías regionales, pero también conocemos el impacto negativo –que incluso llevó a la desaparición de muchos pueblos– que tuvo ese perverso plan que se puso en marcha durante el gobierno de Carlos Menem.

Hoy debemos decir –esto no nos tiene que asustar– que sin duda hay vaciamiento, negligencia e incumplimiento de lo que se estableció en el momento en que se aprobaron las privatizaciones. Sin duda se priorizarán la continuidad de los servicios y la situación estable de los empresarios en detrimento de la seguridad y la calidad del transporte. Además, se registró un

mayor deterioro del sistema y se consintieron los incumplimientos de contrato. En este sentido, basta observar las adendas que se aprobaron luego de los procesos de renegociación, incluso durante la época de Néstor Kirchner.

Asimismo, el Estado se hizo cargo de gastos operativos y se transfirieron crecientes subsidios que no fueron controlados por una CNRT que aún hoy sigue intervenida.

Así, se ignoraron las necesidades y los reclamos de los usuarios hasta que finalmente se produjo la tragedia de Once aquel fatídico 22 de febrero de 2012, en la que perdieron la vida cincuenta y dos personas.

Parece que recién en ese momento nos dimos cuenta de la situación en la que estábamos, y la estatización que se decidió en esas circunstancias se llevó a cabo más allá de que en reiteradas oportunidades la AGN había hecho referencia al tema de la inseguridad y a los incumplimientos en materia de calidad del servicio público del transporte de pasajeros.

Aclaro que no hicimos un análisis profundo del tema del transporte de cargas, a pesar de que es ahí donde se consiguen los recursos necesarios para sostener el transporte público de pasajeros, que evidentemente es deficitario.

Por otro lado, quisiera hacer un breve comentario sobre la falta de control que hubo respecto de los subsidios. Así, por ejemplo, en 2003 en TBA los subsidios eran una fuente de recursos minoritarios, ya que ellos representaban el 33 por ciento de los ingresos; pero en 2009 el 75 por ciento de los ingresos de TBA provenía de los subsidios. Al respecto, siempre se ha dicho que los subsidios estaban orientados a sostener el pago de los salarios de los empleados ferroviarios, pero al sacar algunas cuentas advertimos que entre 2005 y 2012 los sueldos de los trabajadores se incrementaron cuatro veces, mientras que los subsidios habían aumentado nueve veces. Esto pone de manifiesto que esos recursos ni siquiera fueron a parar a los bolsillos de los trabajadores.

Por ello, insisto en que en ese momento poco importaba la mejora de la calidad del servicio y de la seguridad de los usuarios.

En cuanto al proyecto propiamente dicho, entendemos que con esta propuesta nos quedamos a mitad de camino. Lo que hoy estamos



aprobando no es la estatización de Ferrocarriles Argentinos sino la declaración de interés público nacional y objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles, según dice el artículo 1°.

Por eso, creemos que este *holding* de empresas no permite garantizar la gestión ni tampoco la transparencia en el uso de los gastos. Creemos que en el articulado falta una mirada con gran criterio federal en ese sentido.

Nuestro proyecto avanza en la creación de la empresa Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, con la gestión total de éste. Las jurisdicciones, es decir, provincias, municipios y Nación –para nosotros, esto es importante–, responderán a un solo proyecto considerado como herramienta estratégica de desarrollo, crecimiento e impacto en las economías regionales. Además, habrá un medio ambiente más controlado respecto del consumo energético sustentable.

Creemos que hay que pensar en un organismo regulador diferente y autárquico que esté conformado por especialistas y también por un consejo social que de alguna manera permita que usuarios, universitarios, académicos, empleados y organizaciones de defensa del consumidor puedan estar monitoreando y ayudándonos a que esta empresa tenga un buen fin. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

**Sra. Stolbizer.** – Señora presidenta: es imposible disociar el tratamiento de este proyecto de lo que es la campaña presidencial del ministro del Interior y Transporte. Hace mucho tiempo venimos diciendo que el ministro Randazzo debería renunciar al cargo si va a materializar su candidatura presidencial, porque es contrario a los principios éticos y a la equidad en la competencia electoral que un ministro tenga la atribución de administrar y distribuir los fondos de campaña, los espacios de publicidad y la organización y fiscalización de los comicios, y al mismo tiempo sea candidato. No deberían habilitarse privilegios o la posibilidad de manejos en condiciones ventajosas a un candidato o a un partido, en este caso obviamente del gobierno. Sin embargo, esas discusiones en esta Cámara, con mayoría oficialista, durante

muchos años, y pese a que se ha avanzado en alguna oportunidad en debates vinculados con la reforma política, han quedado en el cajón. Ni la publicidad oficial ni lo que tiene que ver con la necesidad de independencia del organismo vinculado con la campaña electoral ha sido discutido.

Por lo tanto, no resulta alocado para nosotros pensar que dentro de la campaña electoral del ministro Randazzo, que viene haciendo uso y abuso de los recursos públicos, se halle este proyecto de los ferrocarriles respondiendo más a una necesidad electoral del gobierno que a una verdadera intención de producir un cambio de fondo.

En relación con esto yo preguntaría si hay algo más obsceno que el sorteo...

–Varios señores diputados hablan a la vez.

**Sra. Stolbizer.** – Señora presidenta: ¿podría solicitar a los señores diputados que hagan silencio y presten atención?

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Señora diputada: ya he pedido silencio pero no sé de qué manera volver a hacerlo. Pienso que todos somos personas adultas que tenemos que escuchar.

Continúe en el uso de la palabra.

**Sra. Stolbizer.** – ¿Hay algo más obsceno que el sorteo de un auto cero kilómetro organizado por la tarjeta SUBE y el Ministerio del Interior y Transporte? ¿De qué manera responde esto a una política ferroviaria? Salvo que se quiera decir a los usuarios “A ver si ganan el auto y pueden viajar en él”, porque la verdad es que el servicio ferroviario no es tan bueno.

“Viajar en tren te da la oportunidad de ganar un auto”, ésa es la campaña del ministerio. ¡Flor de política ferroviaria! ¡Y nos quieren traer a discutir estas cuestiones!

El despliegue de los trenes y de los DNI fue y es utilizado como caballito de batalla con finalidad electoral. Esto es puro *merchandising*, y nos meten a nosotros en un debate que también es puro *merchandising*, como lo fueron los vagones de los trenes durante todo el verano en las plazas de la ciudad de Mar del Plata, en lugar de estar donde deberían estar, que era trasladando a las personas que iban a trabajar.

Ésa es la campaña del gobierno, es el *merchandising* puro: los vagones floreándose en las plazas cuando en realidad el servicio no cumple con las condiciones de seguridad que debe tener para las personas que se trasladan. Obviamente, ese *merchandising* nos muestra que una vez más estamos frente a un maquillaje que intenta vendernos una supuesta renovación y recuperación del ferrocarril, pero poco de esto hay en la política real.

Estamos más que nada frente a las consecuencias de un colapso del sistema ferroviario, en vez de estar ante una renovación del sistema. A esto debemos agregar que la característica de la política ferroviaria, durante todos estos años, ha sido la de estar vinculada con los negocios, el capitalismo de los amigos y la corrupción, y no con la voluntad real de cambiar.

Sin ninguna duda, la más patética expresión de todo esto ha sido la tragedia de Once, con cincuenta y dos muertos del conurbano oeste de la provincia de Buenos Aires, que ha sido el resultado—según lo indican los fallos judiciales de primera y segunda instancia— de la existencia de una maraña y entramado de relaciones mafiosas en las que participaban empresarios, sindicalistas, y funcionarios públicos.

En lugar de destinarse los recursos públicos al mantenimiento de los trenes, se desviaron hacia los bolsillos particulares, produciendo una defraudación a la administración pública que no podía tener otra consecuencia que la tragedia que tuvimos.

También quiero referirme a la improvisación y a la falta de planificación que hubo durante todo este tiempo. El traslado del área de Transporte tenía como finalidad cambiar las “figuritas” del medio. Después de todo lo que ocurrió no había una política sincera, real, de planificación y de cambio, sino que se pensó en cambiar las caras: correr a Jaime, a Schiavi, a Cirigliano y a De Vido, y poner a Randazzo. Al mismo tiempo, se montó esta espectacular campaña de *merchandising* en medio de la campaña electoral, que es lo que se intenta con este debate.

Nosotros nos resistimos a que otra vez terminen usando el discurso de la ética y el relato, porque lo cierto es que cuando se les acaban los argumentos reales aparece el relato. Esto puede desnudar que otra vez estamos frente

a un problema más de relato que de vocación sincera de producir algún cambio.

Nosotros hacemos una propuesta de dictamen que es el producto del trabajo realizado durante muchos años. En el año 2000 hemos presentado el primer proyecto firmado por varios colegas de distintos bloques, proponiendo un rol central y estratégico para el Estado en el diseño del sistema ferroviario y en la gestión y explotación del servicio.

No se puede discutir aquí la estatización sin que el Estado se reserve, por sobre todas las cosas, su capacidad de planificación y de mirada estratégica para el desarrollo de los pueblos y la integración de un país tan grande en términos geográficos y con tantas capacidades como el nuestro, para el desarrollo social de las personas y las comunidades.

Después de ese proyecto del año 2000 hubo otros, como el de la diputada Donda Pérez y del señor diputado mandato cumplido Solanas. Sobre todo hoy quiero destacar una iniciativa presentada por la Federación Popular del Transporte, que incluye una visión distintiva sobre esta discusión, que es la del transporte multimodal, que articula las distintas funciones en materia de desarrollo nacional en relación con las diferentes áreas del transporte.

Proponemos un cambio en la matriz del transporte: reactivar los ferrocarriles, la hidrovía, reindustrializar el país, sobre todo a través del transporte naval, reconstruir la flota mercante, revitalizar la industria ferroviaria, porque nosotros creemos que hay que poner en eje no sólo la cuestión estratégica, la economía productiva y el desarrollo de nuestras regiones, sino además, y por sobre todas las cosas, el empleo.

El gran debate que la Argentina se debe es la reactivación del empleo, porque en definitiva el valor social, el valor humano que el empleo tiene en una comunidad es no sólo poder resolver los problemas de las personas sino también pensar en un futuro distinto.

Éste debería ser el eje de la discusión, que no tendría que estar acotada exclusivamente al sistema ferroviario, y mucho menos a los buenos relatos que tienen como único objetivo la campaña electoral. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Para referirse a otro de los dictámenes de minoría, tiene la palabra el señor diputado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sr. Lozano.** – Señora presidenta: en el marco del trámite parlamentario de este proyecto de ley, desde el bloque Unidad Popular presentamos un conjunto de modificaciones con la sana expectativa de introducir algunos cambios a una iniciativa que, desde nuestro punto de vista, no está a la altura de las circunstancias si consideramos lo que necesita nuestro país para dar vuelta la página y plantear una estrategia seria en materia de reconstrucción del sistema ferroviario.

Como no tuvimos una respuesta favorable a nuestro planteo para incorporar esas modificaciones, decidimos presentar un dictamen de minoría que casualmente recoge las observaciones que hicimos oportunamente.

Los miembros de nuestra fuerza política, tanto los diputados que actualmente la integramos como aquellos que participaron en otros períodos y que hoy no forman parte de esta Honorable Cámara –por ejemplo el diputado mandato cumplido Macaluse–, desde 2004 venimos presentando proyectos que plantean la necesidad de crear una empresa nacional de ferrocarriles que retome la iniciativa de planificar el transporte por ferrocarril y el control de la infraestructura, haciéndose cargo tanto del transporte de carga como del de pasajeros.

Desde 2004 se presentaron distintas iniciativas con el objeto de evitar lo que ya en ese momento era evidente que estaba ocurriendo a partir del desguace del sistema ferroviario. Si hablamos de lo declamado por el Poder Ejecutivo a la hora de plantear esta discusión, debo decir que nuestro bloque no necesita que lo convenzan de nada porque reconoce que es imprescindible el papel del Estado en el sistema ferroviario y en el transporte en general. Es imprescindible no sólo para ahorrar costos y energía sino también para la integración geopolítica estratégica del país; es la madre del desarrollo industrial. Por eso afirmo que no necesitamos que nos convenzan de nada.

El problema es que buena parte de lo que se declama no está presente en el articulado del proyecto. La propuesta del Poder Ejecutivo carece de perspectiva histórica y política; sus fundamentos parecen una suerte de ejercicio

de memoria selectiva que elude hablar de lo ocurrido con la administración que el Partido Justicialista hizo durante los años 90 y que terminó con la concesión privatista de los ferrocarriles. Incluso, se hace una esgrima muy particular que intenta colocar a partir de 2003 un punto de inflexión que hasta este momento no existía. Desde ese año hubo compras fallidas, con negociados mediante, a España y Portugal de material ferroviario que terminó arrumbado en cualquier costado porque no se podía utilizar; tuvimos el verso del tren bala, el asesinato de Mariano Ferreyra, el fracaso del Tren de los Pueblos Libres y la masacre de Once, que tuvo un saldo de más de cincuenta y una víctimas, que es el verdadero punto de inflexión a partir del cual comenzó a discutirse de otra manera el tema del ferrocarril en la Argentina.

En realidad, el verdadero punto de inflexión tiene que ver con la pérdida de vidas humanas, como consecuencia de la desidia y la corrupción, lo que en todo caso provoca que se haya abierto una discusión entre nosotros, que desde ya es saludable que exista.

Debemos decir con todas las letras que este gobierno ha sido cómplice de la trama que vincula a los concesionarios privados, grupos empresarios, funcionarios corruptos y burocracia sindical. Esto trajo como resultado el desastre y el desguace del sistema ferroviario en la Argentina.

Este proyecto, además de carecer de perspectiva histórica y política, tiene una notable pobreza en términos jurídicos e institucionales. A esta altura del partido, por lo menos para nosotros, resulta francamente inentendible que no definamos algunas cosas que se expresan objetivamente en artículos que son inaceptables. Estoy hablando de los artículos 6°, 9°, 15, 17 y 19. Es evidente que las concesiones han fracasado. ¿Qué es lo que falta para poder decidir y manifestar esto con todas las letras? ¿Qué duda cabe de que luego de veinte años el ferrocarril no aumentó su caudal de carga? Cayó a su más mínima expresión y las reformas recientes –los coches nuevos de los que se habla– terminan funcionando como en 1890. Además, hablamos de coches nuevos que son fruto de la inversión estatal y no del compromiso de los concesionarios privados.

¡No se entiende por qué no estamos terminando con estos contratos! Habría que rescin-

dirlos. ¿Por qué no se hace todo esto sin indemnización alguna y previa auditoría para que se hagan cargo y responsables por el desguace con el que llevaron adelante estas concesiones?

No se entiende por qué no terminamos con las concesiones a los grupos Roggio, Emepa, Camargo Correa, Ferrosur, el nuevo Central Argentino, de Aceitera General Deheza, del ex senador oficialista Urquía. No se entiende por qué no terminamos con el contrato de Techint o de Ferroexpreso Pampeano.

Tampoco se entiende por qué no estamos discutiendo todo eso en el marco de un debate que nos posibilite discutir sobre las reales necesidades que tenemos en el país con el transporte de hoy día. Esto tanto para el transporte de carga como de pasajeros en la Argentina.

No se entiende por qué no se discute todo eso en el marco de un plan de infraestructura que tenga en cuenta la existencia de incompatibilidades en la estructura hoy vigente, donde tenemos diferencias entre trochas y modos de alimentación dentro de la red que utiliza cada línea.

No comprendemos por qué no se asume que necesitamos replantear la infraestructura para poder soportar mayor tonelaje por red.

Son muchos los temas que deberíamos estar discutiendo en serio si quisiéramos dar vuelta la página con respecto a lo ocurrido en materia ferroviaria.

También resulta incomprensible un *holding* de empresas, cuando en realidad necesitamos una sola que concentre infraestructura y movilidad y que incorpore el Belgrano Cargas. No se entiende por qué el Belgrano Cargas queda fuera del sistema que tenemos que manejar.

Lo cierto es que todo eso no hace más que plantearnos una preocupación cuando uno deja afuera el corredor sojero más importante.

Al no rescindir los contratos y abrir las puertas a nuevas concesiones y operadores privados tememos que se vuelva a consumir –en el marco de este proyecto– la vieja lógica del Estado bobo que tanto conocemos en la Argentina y que ha sido patrimonio de diferentes gestiones gubernamentales: absorber pasivos para reconstruir la red y luego volver a concesionarla.

No nos extrañaría que esto pase, por dos razones. En primer lugar, porque ciertamen-

te se ha producido un aumento de los costos para el transporte de *commodities* por la falta de inversión que han llevado adelante los concesionarios en los últimos tiempos, y también nos resulta suspicaz la apertura que ha tenido el bloque del PRO frente a un proyecto de esta naturaleza.

Por lo tanto, creemos que este proyecto es demasiado ambiguo en función del objetivo que declaró la presidenta en la Asamblea Legislativa. Al mismo tiempo, esta iniciativa abre determinadas posibilidades legales a procesos que ciertamente no deberían ocurrir en la Argentina.

Nosotros seguimos sosteniendo las propuestas que hicimos y que nutren nuestro dictamen de minoría. Decimos con toda claridad que hay que terminar con los contratos de los actuales operadores privados y establecer las auditorías correspondientes para descargar las responsabilidades por el desguace del sistema ferroviario argentino. Seguimos sosteniendo que es imprescindible crear una sola empresa que integre al Belgrano Cargas, y no dejarlo afuera.

Seguimos creyendo que, a pesar de la mejora que se llevó a cabo con la inclusión de usuarios en el directorio, habría que implementar mayor presencia del Parlamento, de trabajadores, de empresarios, de usuarios y de las diferentes regiones del país.

Lo que estamos diciendo no hace más que copiar el modelo francés que el propio proyecto enuncia pero, cuando tiene que diseñar la institucionalidad correspondiente, no lo copia. El modelo francés, con la representación de los distintos actores, lo que busca es que efectivamente sea una empresa de gestión pública independiente del puntual proyecto de turno gubernamental. Consecuentemente, apunta a una estrategia de largo plazo y por esa razón se colocan en el directorio representaciones que van más allá de una gestión gubernamental. Esto podríamos tenerlo en cuenta, pero a la hora de hacer la institucionalidad correspondiente y al enunciar la importancia del modelo francés no lo consideramos.

Otro punto crucial que no se ha logrado modificar es el preciso establecimiento de que el control y la circulación de trenes –así como el mantenimiento de la infraestructura– no pueden estar en manos de terceros de carácter pri-



vado. Eso ya lo hemos vivido y ha dado lugar a boicots entre los distintos concesionarios.

Si bien ha habido una reforma del artículo 15, este aspecto sigue estando abierto y es absolutamente ambiguo. Las modificaciones que se han planteado no nos convencen.

Nosotros acordamos con la intencionalidad declarada en el artículo 1° y con lo que dice el Poder Ejecutivo pero, francamente –volvemos a decirlo–, no vamos a acompañar los artículos 6°, 9°, 15, 17 y 19 porque dejan agujereado el proyecto oficial y abren la posibilidad de dar sustento legal a un nuevo proceso de reprivatización. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Pitrola.** – Señora presidenta: desde el bloque del Frente de Izquierda vamos a intervenir exhibiendo la foto de Mariano Ferreyra en nuestras bancas, porque su muerte implica un crimen contra la clase obrera, contra los ferroviarios que salieron a la lucha y contra el negocio de la tercerización pergeñado entre la burocracia sindical de Pedraza, los funcionarios del gobierno nacional y los concesionarios privados del ferrocarril.

Nos encontramos ante una ley de reprivatización ferroviaria, a pesar del título que le han dado el ministro Randazzo y el gobierno nacional. Venimos a denunciar que es un proyecto de impunidad de veinte años de entrega y vaciamiento ferroviario. Acá no vale hablar de la década del 90, cuando llevamos más de una década prolongando ese sistema.

Venimos a contraponer nuestro dictamen de minoría, que es una verdadera ley alternativa de nacionalización integral de los ferrocarriles bajo gestión de los trabajadores. Es un proyecto elaborado por nuestra bancada junto con los trabajadores ferroviarios de la seccional Haedo del Ferrocarril Sarmiento, con la agrupación Causa Ferroviaria Mariano Ferreyra, y respaldado por los tres diputados del Frente de Izquierda. En la ronda de especialistas intervinieron los compañeros Edgardo Reynoso y Rubén Sobrero, de la seccional Haedo del Sarmiento, y ha participado también en su confección el dirigente Jorge Ospital, de Causa Ferroviaria del Partido Obrero, del ex Roca.

El proyecto de ley enviado por la presidenta y el ministro Randazzo es realmente un cuento chino. No pudimos debatir con el ministro porque pegó el faltazo el día del plenario de comisiones. En cambio, vino el martes 31 de marzo, el día que paraban todos los trabajadores del transporte y gran parte de los trabajadores argentinos; una falta de respeto a los propios trabajadores que dependen de él, que estaban de paro nacional por profundas reivindicaciones. Es una falta de respeto, como mínimo. En realidad, es una actitud gorila de este ministro que se reputa nacional y popular, que se propone para la Presidencia de la Nación.

Nosotros estuvimos con los trabajadores que pararon, fuimos organizadores y reivindicamos sus justas demandas, sus justas luchas, y aprovechamos para reivindicar la historia de lucha del gremio ferroviario a través de una historia de entrega, privatizaciones y sufrimientos de todo orden. Creemos que la clase trabajadora fue la única que defendió consecuentemente el ferrocarril como instrumento del desarrollo nacional.

El proyecto que se votará hoy crea una empresa ferroviaria nacional para bajar y dar de nuevo, pero está profundizando la política de las concesiones privadas.

El artículo 2° dice claramente que entre los principios de la política ferroviaria está la participación pública y privada en la prestación y operación de los servicios de transporte público ferroviario, y en su artículo 3° se fija como meta renegociar los contratos de concesión suscritos con las empresas de cargas como Nuevo Central Argentino que gestiona Aceitera General Deheza, Ferroexpreso Pampeano, del grupo Techint, Ferrosur Roca, donde está la cementera Camargo Correa. El proyecto de ley sólo indica que estos ramales deben ser abiertos a nuevos usuarios que se anoten en un registro especial, que no sería otra cosa que otros grupos industriales agroexportadores, que empezarían a participar del negocio.

En este punto quiero destacar la algarabía de los representantes políticos privatistas que con toda seguridad van a votar a favor este proyecto de Randazzo falsamente llamado de reestatización ferroviaria. Ellos han sido muy finos en destacar especialmente lo que se llama “*open access*”, que es la posibilidad de que grupos

privados se hagan dueños de formaciones ferroviarias, las hagan correr en las vías que pone el Estado nacional y hagan incluso el mantenimiento de sus propios trenes. Es una nueva generación de privatizaciones, es una nueva modalidad, es la última palabra en privatizaciones. Es el caso de una política privatizadora más aguda, más grave, más subordinada a los grupos económicos.

También plantea la renegociación de contratos con ferrocarriles de pasajeros; está previsto renegociar con el Urquiza, donde está el grupo Roggio, y con el Belgrano Norte, donde está Emepa. Recordemos que el grupo Roggio no tiene solamente negocios ferroviarios sino que ha gestionado la empresa Metrovías, del subte, que tenía el gobierno nacional y que ahora pasó al macrismo, que ha sido un aliado en esto con Metrovías y el grupo Roggio.

Evidentemente, en esta norma se están preservando acuerdos muy de fondo.

El artículo 6° consagra la mantención de la empresa Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima. En este punto me quiero detener. El Belgrano Cargas abarca trece provincias. Es el gran corredor sojero y cerealero de la República Argentina. Su modernización ha sido encarada por el Estado mediante los acuerdos con China.

Se dice que se van a invertir hasta 6.000 millones de dólares en algo que ha sido una exigencia marcada por los técnicos del Banco Mundial, según los cuales la Argentina tiene un problema de logística que hace a los costos de la exportación cerealera, donde está insertada la Argentina en el mercado mundial.

En palabras del presidente del Belgrano Cargas Logística Sociedad Anónima, Marcelo Bosch, hombre de confianza del capital financiero y del capital agroexportador, esa inversión es para ser entregada luego a las economías regionales. Bajo este eufemismo se está indicando la ruta de una inversión del Estado para proceder luego a la reprivatización. Esta es una película que vimos repetidamente.

Esto marca lo que dijimos en el plenario de comisiones: aquella vieja política de que el Estado se hace cargo de lo que da pérdida, se hace cargo de la pérdida, se hace cargo de las inversiones y después le damos el negocio al capital privado para obtener las ganancias. Volvemos

sobre lo mismo: siempre se usa el caballo de batalla de que el capital es el que pone el riesgo, la inversión, y por eso es merecedor del lucro. Los socialistas ya refutaban esto en el siglo XIX, porque analizamos que el capital es trabajo cristalizado.

Pero nosotros nos preguntamos qué inversión de capital hacen los privados gestionando el ferrocarril, qué inversión de capital hubo en estos veinte años de vaciamiento ferroviario. No hubo absolutamente ninguna. Los ferrocarriles han sido una caja negra para el disfrute del capital privado.

Acá hay una línea política de fondo, como la hubo con YPF Sociedad Anónima, con la indemnización a Repsol y con la “ley Chevron”, de hidrocarburos. Es la misma línea estratégica que ahora está presente en el negocio telefónico con la concesión de la tecnología del 4G, o en la minería. Es decir, es la línea de la entrega de los recursos estratégicos a los grupos económicos nacionales o multinacionales.

Esta norma plantea poner en valor algunos sectores del ferrocarril destruido para ser reprivatizado, lo que no quiere decir que lo vayan a concretar; esto ya es harina de otro costal.

Quiero decir algo más sobre el Belgrano Cargas. Antes de 2013 fue privatizado y entregado a elementos de la burocracia sindical, como la Unión Ferroviaria o La Fraternidad. También intervino la familia Macri. El otro día un ferroviario nos recordaba un título de la revista empresaria *Fortuna*, que decía: *Un nuevo aliado impensado del gobierno kirchnerista: Franco Macri*.

Esta cuestión de la asociación con el capital chino en la entrega ferroviaria viene desde muy atrás. Hay un acuerdo de fondo con Franco Macri y con la estrategia y la política de todos los privatizadores de la década del 90.

Podemos decir que hoy China, en virtud de los acuerdos, viene a cumplir el papel que cumplió Inglaterra en aquella Argentina granero del mundo, en la cuestión de los ferrocarriles. Es un trazado y un negocio al servicio de quienes van a absorber la producción sojera argentina, es decir, al servicio de un nuevo proyecto de primarización en la República Argentina.

¿En qué cuadro se lleva adelante esta política? ¿Contribuye a una industrialización? Ran-

dazzo dice que su proyecto formula una política de reactivación ferroviaria. El gobierno afirma que, hasta ahora, está invirtiendo 2.500 millones de dólares. Ésta no es una política de reactivación, es una política de dependencia financiera. En primer lugar, porque se está haciendo con deuda a tasas usurarias y con acuerdos de dependencia financiera de mano única, porque hay que pagar los intereses que nos cobren, importar los equipos que ellos pretenden exportar hacia aquí, e incluso porque estamos importando mano de obra, como hemos denunciado en el tema de los acuerdos con China. No sólo estamos importando locomotoras y vagones que antes fabricábamos en la República Argentina; acá se está renunciando a una reindustrialización nacional de la mano de la recomposición de una industria ferroviaria.

El proyecto Randazzo empezó con el cierre de los talleres ferroviarios Emfer y Tatsa, en los que trabajaban 500 obreros, y se llegaron a fabricar trenes de doble piso, que nadie sabe dónde están, gestionados por el grupo Cirigliano. Me refiero a los cierres de los talleres que se llevaron a cabo durante los últimos treinta o cuarenta años. Recordemos que el cierre de dichos talleres no empezó en la década de los años 90. Se cerraron los talleres de Chascomús, en la época de Alfonsín; existió el Plan Larkin. De modo que se ha hecho mucha historia: la de la impotencia de la burguesía nacional argentina para implementar un ferrocarril que sea instrumento del desarrollo nacional. Esta es la realidad.

Podemos seguir hablando de los talleres de Laguna Paiva y BRF, gestionados por el grupo Roggio y Emepa, es decir, aquellos grupos económicos que siguen en el negociado, mientras se han apartado algunos un poco aventureros como los grupos Cirigliano y Taselli.

En este punto, quiero poner algo de relieve; no lo hace el proyecto de Randazzo, pero sí lo plantea nuestro proyecto de nacionalización integral. Debemos auditar, investigar y confiscar lo que se robaron los concesionarios privados durante veinte años, que en esta década implica la friolera suma de 100.000 millones de pesos en concepto de subsidios, con un gasto mínimo en mantenimiento o inversiones.

¿Adónde ha ido a parar esa plata? Se la han robado completamente. La señora presidenta de la Nación, durante el discurso de apertura

del período de sesiones ordinarias, dijo que el Estado es más eficiente que los privados, por lo cual no sabemos por qué tenemos una ley que plantea la renegociación de los contratos privados. Además, señaló que íbamos a ahorrar 415 millones de dólares por año. Pues bien, ya empezamos a manejar una cifra. Hagan la cuenta: si multiplicamos 415 por 12, en los últimos doce años, llegaremos a la cifra de 5.000 millones de dólares, que se han robado los concesionarios privados y que pudieron ser destinados a inversión de la industria ferroviaria.

Sin embargo, con esta norma se pasa la esponja a esta política, a la responsabilidad política del gobierno, como hicieron con la ley de inteligencia: miremos para adelante, pasamos la esponja a Stiuso y compañía, y a toda la corrupción de los servicios de inteligencia con los que gobernaron hasta el presente. Acá se trata de lo mismo.

Nuestro proyecto plantea investigar a fondo, y esto es una bandera de la clase trabajadora ferroviaria que persistirá en el tiempo, porque este debate no termina aquí, con toda seguridad. La lucha de Mariano Ferreyra y de los compañeros ferroviarios puso de relieve el negociado de la tercerización. Allí estaban las empresas de Pedraza y otras decenas de empresas explotando un negocio que estalló ante los ojos de la opinión pública. A través de un convenio ferroviario, los compañeros lograron el pase a planta de más de 1.500 compañeros.

Pero la tercerización en los ferrocarriles se sigue reproduciendo. En este sentido, quiero plantear el siguiente tema: los chinos están haciendo las tareas de mantenimiento de trenes que importamos de China. Es decir que estamos frente a una megatercerización. Si Mariano Ferreyra perdió la vida luchando contra este negociado inmundo, ahora tenemos una reproducción ampliada del negocio en cuanto al planteo del método de la tercerización.

El otro día los compañeros del Ferrocarril Sarmiento denunciaron que ya empezaron a desarmar trenes chinos para reparar trenes de ese mismo origen —esto es algo que ya nos pasó en el pasado— porque los repuestos no llegaron a tiempo. Es decir que dependemos de una industria extranjera. No tenemos los repuestos ni la tecnología y hasta han traído técnicos y trabajadores para reparar los trenes. En consecuencia, no nos

pueden venir a hablar de futuro de la mano de los socios de este vaciamiento ferroviario.

Este proyecto de ley fue aplaudido y felicitado por el señor diputado Sturzenegger, quien tuvo la agudeza de decir que esta iniciativa debería tener otro nombre. Tengo aquí la cita efectuada en la edición del 27 de marzo próximo pasado del diario *Clarín*, que es la siguiente: la norma en cuestión debería llamarse “ley de apertura de nuevos actores privados del sistema ferroviario”. Debe quedar absolutamente en claro que este proyecto de ley lo aplaudieron y lo van a votar a dos manos.

Por otra parte, quiero señalar —he recibido esta noticia con cierta sorpresa— que hay un sector de la centroizquierda que plantea que éste es un proyecto de ley a mitad de camino. En este sentido deseo expresar que éste no es un proyecto de ley a mitad de camino, sino la política de privatización de la burguesía nacional. Hay diferentes dictámenes que probablemente lleven a votar favorablemente este proyecto de ley de reprivatización.

La señora diputada Stolbizer suele decir que entre Macri y Altamira no hay nada; es algo que repite sistemáticamente. Creo que en este debate, efectivamente, entre Macri y Altamira no hay nada.

Se suele decir que este gobierno ha elegido al macrismo como oposición. Creo que el tema es más profundo. Este proyecto de ley tiene cuño y concepción macrista. Los ferrocarriles se están gobernando de manera macrista y están preparando al país para el gobierno del macrismo, o bien para algún gobierno de coalición en el mismo sentido, es decir, político, ideológico y defendiendo los mismos intereses sociales.

Nuestro proyecto de ley de nacionalización integral bajo la gestión de los trabajadores es parte de un plan económico de estos últimos para que el ahorro nacional que hoy se destina a la usura de la deuda externa y a los subsidios de los capitalistas y de las empresas privatizadas vaya a la inversión de una industria ferroviaria. Esto lo harán los trabajadores y la clase obrera en el gobierno. Éste es el programa del poder político y del gobierno del Frente de Izquierda. (*Aplausos y manifestaciones en las galerías.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). — La Presidencia solicita al público asistente a las galerías que guarde el debido respeto hacia los oradores a fin de que la sesión pueda desarrollarse como corresponde.

Comenzamos con los discursos de cada uno de los bloques dentro de los términos asignados.

Los señores diputados Kosiner y Depetri compartirán el término de veinte minutos.

Tiene la palabra el señor diputado por Salta.

**Sr. Kosiner.** — Señora presidenta: desde el bloque del Frente para la Victoria, profundizando lo que ha señalado la señora miembro informante del dictamen de mayoría, quiero plantear la primera reflexión. Mucho se ha debatido acerca de las razones por las cuales la señora presidenta de la Nación ha enviado recién ahora a este Parlamento este proyecto de ley por el que se crea la empresa Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado y se propicia la recuperación de la administración de los ferrocarriles por parte del Estado.

Indudablemente, esto se hace ahora porque vivimos en un país distinto. Néstor Kirchner, primero, y la señora presidenta de la Nación, después, tuvieron que plantearse diferentes objetivos. Es importante no perder de vista de dónde venimos. Este proyecto político tuvo que hacerse cargo en primer término de la reconstrucción del tejido social en la Argentina. Ese tejido social que nos dejaron estaba totalmente destruido. Fundamentalmente, se dejó un país sin rumbo, el que tuvo que encaminarse a partir de la redefinición de un nuevo rol del Estado y del entendimiento de que había millones de argentinos que no se salvaban solos y de que había que recomponer ese tejido social en el cual el Estado tenía que cumplir un rol fundamental que consistía en ordenar, proteger e intervenir.

A partir de esa redefinición del rol del Estado se tomaron muchas decisiones. Por eso hoy vivimos en un país distinto, en una Argentina en la que no se cumplieron las profecías catastróficas de fines del año pasado. Se trata de un país en el que más allá de las diferentes visiones nadie puede negar que hubo una contención social y un absoluto convencimiento de que avanzamos en un modelo de crecimiento con inclusión.



Esto nos permite hablar en el día de hoy de la necesidad de recuperar la administración de los ferrocarriles. Venimos de un país en el que se remataban los campos, en el que no existía el sistema industrial y en el que permanentemente se perdían puestos de trabajo. Este proyecto político ha permitido ir recuperando el funcionamiento del sistema industrial y la posibilidad de dar valor agregado a nuestra producción.

Éste es el momento en el que definitivamente las economías regionales empiezan a alcanzar competitividad. En ese marco, una vez más Cristina Fernández de Kirchner plantea un desafío a este Parlamento en el sentido de discutir políticas públicas.

Cuando habla del relato, la oposición tiene una grave dificultad de coincidencia, y entonces encontramos este relato que trata de menospreciar o desvalorizar una decisión política porque no se permite estar de acuerdo. Este proyecto era la gran oportunidad que tenemos las fuerzas políticas para coincidir en los ferrocarriles como una herramienta de progreso y crecimiento. La gran definición que tiene este proyecto consiste en dar una nueva visión al sistema de transporte y en particular al sistema ferroviario.

Los ferrocarriles –al igual que Aerolíneas Argentinas y que YPF– no constituyen una unidad de negocio en sí misma sino una herramienta estratégica de progreso. No podemos medir de ahora en más el sistema ferroviario con las dos columnas del “Debe” y el “Haber” y determinar si da pérdidas diarias, como muchos plantean también en el análisis de Aerolíneas Argentinas. Se trata de inversión que hace el Estado nacional que sobrepasa el balance diario de una empresa y que genera riquezas y recursos a partir de inversiones en otros aspectos de la economía. Creo que hasta el momento esto estuvo ausente del debate. Es una visión integradora de infraestructura, de logística, de transporte, una visión multimodal del sistema de transporte no enfrentada. En este país hubo muchos intereses que hicieron que se paralizara el sistema ferroviario a partir de no tomar decisiones políticas para no perjudicar a un sector determinado de la actividad privada o incluso de la actividad gremial, que muchas veces fueron responsables de la paralización de las economías regionales. En esto el

Belgrano Cargas tiene una historia particular, en la que ya vamos a profundizar.

Voy a referirme a dos conceptos fundamentales de los cuales ayer hablaba la presidenta de la Nación en el acto en el cual se hizo el reconocimiento al sistema previsional y se avanzó sobre 450.000 prestaciones nuevas a partir de la moratoria. Decía la presidenta que en este país estamos llegando a un punto en el que las cosas se van a hacer no porque le convenga a una fuerza política o a un dirigente determinado sino porque es necesario para la gente, para el pueblo.

Aquellos que dicen “lo hace ahora porque está en la campaña de fulano o de mengano, porque la presidenta, porque la especulación política...”, no entendieron nunca la dinámica de funcionamiento de nuestro proyecto político, que consiste en avanzar en las medidas necesarias, más allá del protagonismo político de un dirigente o de la misma presidenta de la República, porque esto es necesario para la gente y para el crecimiento de nuestro país. Lo que buscamos es empoderar de derechos a los ciudadanos; de esto se trata.

Las argentinas y los argentinos hoy tienen derecho a un sistema ferroviario distinto. Por eso hablo de “empoderamiento de derechos”.

Con esta propuesta buscamos mejorar la situación de las economías regionales, que necesitan ganar competitividad, más industrias radicadas en el interior y un sistema ferroviario de cargas que las haga más competitivas.

Cuando abordamos el tema del Belgrano Cargas –creado el 21 de mayo de 2013 como Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima– nos referimos a una empresa que tiene como objetivo principal la explotación comercial y la logística a través de los trenes, pero también hablamos de una red que atraviesa diecisiete provincias. Además, esto implica el desafío de reactivar y potenciar ocho talleres ferroviarios, que si me permiten los quisiera nombrar: Güemes, en Salta; Alta Córdoba, en Córdoba; San Cristóbal, en Santa Fe; Mendoza y Palmira, en Mendoza; Monte Caseros, en Corrientes; Concordia, en Entre Ríos, y Tafí Viejo, en Tucumán.

Los quería mencionar porque este proyecto tiene rostros, nombres y apellidos, un pasado

de desilusión y un futuro de esperanza. Digo esto porque son miles de familias y de trabajadores los que a lo largo y ancho de la República Argentina acompañan este proyecto de ley. Pero no lo hacen de manera ciega u obsecuente detrás de un proyecto político; lo hacen porque a esta propuesta está atado el futuro de esas familias, de esos trabajadores y de las economías regionales.

Entonces, no minimicemos la capacidad de reflexión de los argentinos. Los trabajadores y sus familias acompañan este proyecto –como acabo de señalar– porque saben que con esta iniciativa, gracias a una decisión que es estratégica para nuestro país, se recupera un futuro de crecimiento.

Además, con este proyecto impulsamos el desarrollo del corredor bioceánico, que nos brinda la posibilidad de acceder a los puertos de agua profunda del norte de Chile para toda la producción del Norte de nuestro país. También implica la posibilidad de potenciar la conexión con Bolivia a través de Pocitos, el paso de Posadas hacia Paraguay, de Paso de los Libres hacia Brasil, y de Concordia hacia Uruguay.

Esta decisión que tomó la presidenta de la Nación tiene la visión estratégica de potenciar el corredor bioceánico y la integración con el Mercosur.

Para que se entienda por qué hoy es posible hacer esto voy a aportar algunos datos. Si comparamos la información del mes de septiembre de 2012 con el mismo mes de 2013 veremos que se registró un aumento del 110 por ciento en las toneladas transportadas. Ahora, si comparamos el período que va de junio a septiembre de 2012 con igual lapso de 2013 veremos que las toneladas transportadas aumentaron un 55,15 por ciento, ya que de 375.000 toneladas transportadas pasamos a 525.000.

Quería aportar estos datos que demuestran que éste es un país distinto. Hablamos de un país que ha decidido impulsar una alianza estratégica con China, que permitirá una inversión de 2.470 millones de dólares, tomar financiamiento a quince años y recuperar la infraestructura en el corredor de Joaquín V. González, en la provincia de Salta; Avia Terai y Barranqueras, en el Chaco, y Rosario, en Santa Fe.

Estos proyectos de inversión y esta nueva alianza estratégica con China –que son posibles gracias a la decisión política adoptada por la presidenta de la Nación– permitirán a la Argentina crecer sin depender de nadie. De este modo vamos a implementar nuestra propia política de crecimiento a través de las decisiones estratégicas que se vayan adoptando.

A partir de ahora Ferrocarriles Argentinos se convierte en una nueva herramienta de crecimiento dentro del plan de inclusión social que ha implementado nuestro gobierno a través de la señora presidenta y que nosotros impulsamos desde nuestra fuerza política.

Por último, hoy alguien preguntó si estábamos interesados en dejarle el gobierno a tal o a cual. En realidad, queremos dejar el gobierno a todos los argentinos y un país creciendo, floreciente, con perspectivas de futuro y sin relatos pesimistas. La oposición sigue pensando en un relato pesimista, y la Argentina y los argentinos siguen viviendo en una realidad de crecimiento que va a favorecer a todos. *(Aplausos.)*

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Depetri.** – Señora presidenta: sin duda, estamos por sancionar una de las leyes emblemáticas de la gestión de Néstor Kirchner y de Cristina Fernández de Kirchner. En estos años en que para nosotros la recuperación del rol del Estado en la sociedad ha cumplido una tarea fundamental, siempre hemos dicho que el Estado no es malo ni bueno sino que depende de qué intereses representa, qué proyecto de país y qué modelo de sociedad se quiere construir.

No hay ninguna duda de que el desguace, la privatización, la entrega y el saqueo del patrimonio nacional tuvieron en los ferrocarriles argentinos una cuestión central. Allí se perdieron miles y miles de puestos de trabajo, condenando a la desocupación, a la pobreza y la miseria a los trabajadores. Al mismo tiempo que se privatizaba, se cerraban o se concesionaban empresas como YPF, ENTEL, empresas de producción para la defensa, Gas del Estado, y se liquidaba el patrimonio nacional, se planteaba un modelo de país con la exclusión de la mayoría de la población y la concentración de la riqueza en pocas manos.

De ese modelo de privatización formaba parte también la acumulación y concentración de la riqueza nacional en los sectores de la clase dominante y más altos de esta sociedad, con una apertura indiscriminada de la economía, rebajas salariales, extranjerización, flexibilización de las condiciones de empleo, transferencias de la educación y la salud a las provincias y la definitiva desintegración del territorio nacional.

Por eso hoy nosotros votamos este proyecto convencidos de todas las decisiones que hemos tomado y que podamos repasar en esta Cámara y en la sociedad.

En 2004 anulamos la concesión del espacio radioeléctrico a la empresa francesa Thales Spectrum, lo que nos permitió construir 83 estaciones de TV digital –que brindan cobertura al 82 por ciento de la población–, tener el ciento por ciento de las escuelas rurales con ese servicio y nueve estaciones de igualdad cultural. Desarrollamos un plan satelital geoes-tacionario de telecomunicaciones. Está en órbita el satélite ARSAT, que es un orgullo de los argentinos.

En 2005 nacionalizamos AYSA, también con discusión por parte de la oposición. AYSA tenía las tarifas dolarizadas; había agua con arsénico en el conurbano bonaerense; había incumplimiento de inversiones. A partir de nuestra nacionalización hemos desarrollado la planta de tratamiento del Bicentenario, las plantas potabilizadoras Juan Manuel de Rosas, de Virrey del Pino y de Glew, la ampliación de la planta depuradora del Sudoeste, la ampliación de las cloacas en Quilmes e Ituzaingó. Hemos ampliado la planta depuradora del Norte y El Jagüel. Tenemos el plan de saneamiento de la cuenca Matanza-Riachuelo con una inversión de 13.000 millones. Hemos construido 17.000 kilómetros de cañerías de agua y 22.000 kilómetros de cloacas terminadas, que incluyen a 9 millones de habitantes. Ha habido más de 2.500 obras hídricas en todo el territorio nacional.

Fíjese, señora presidenta, que en la gestión privada concesionada el embajador francés estaba más preocupado de cuándo el ministro De Vido subiría la tarifa a la empresa que del plan de inversiones que ésta debía desarrollar. La decisión de inversión del Estado implicó que

hayamos reducido los casos de hepatitis de 60.000 por año a menos de 300, y en los barrios dotados con agua potable los casos de diarrea infantil se redujeron un 70 por ciento y los de mortalidad infantil, un 35 por ciento.

También fue nacionalizada por este Parlamento la empresa YPF. Teníamos un déficit energético de casi 10.000 millones de dólares por la caída de producción de la empresa privatizada. La producción nacional de hidrocarburos logró revertir en 2014 la tendencia declinante de más de ocho años; en petróleo, se revirtió positivamente un 25 por ciento, y un 84 por ciento en 2013.

En el caso de YPF, la producción de hidrocarburos creció en 2014 un 13,5 por ciento, compuesto por 5,13 en petróleo y 25 en gas.

Ni hablar de Aerolíneas Argentinas, empresa emblemática si hablamos de nacionalizaciones y del nuevo rol del Estado que este gobierno ha instalado en la sociedad. El 17 de julio de 2008 la presidenta envió el proyecto y el 17 de diciembre lo convertimos en ley. Ahora volamos a 35 destinos federales, crecimos en la red un 88 por ciento, mejorando la conectividad en la Argentina. Nos expandimos en la región para continuar con la integración de la UNASUR, fortalecimos las rutas internacionales en mercados estratégicos. Pasamos de tener un valor de flota operativa de 342 millones de dólares a 1.335 millones de dólares. Mejoramos el servicio, aumentamos la puntualidad y redujimos las cancelaciones.

También podemos mencionar nuestro plan nuclear. Fue abandonado el plan nuclear en la Argentina; la central nuclear con tecnología alemana fue abandonada con la devaluación. Nuestros técnicos se hicieron cargo y pusieron en marcha la central nuclear Néstor Kirchner, de 745 megavatios.

Ampliamos la planta de agua pesada en Neuquén. Recuperamos la planta de enriquecimiento de uranio. El primer reactor de baja potencia está en ejecución, con 25 megavatios, y se logró una extensión de la vida útil de la central de Embalse, con un ciclo nuevo de treinta años.

Podemos hablar también de la medicina nuclear, porque esta tecnología mejora la salud de los argentinos.

Fue clara la decisión de la presidenta de la Nación cuando vino a plantear la nacionalización en el Día del Ferroviario. Hay 1.200 coches nuevos, se están construyendo 120 estaciones y 37 pasos a nivel, incorporamos 3.500 vagones de carga y 8 talleres propios.

Nosotros tomamos esta decisión para seguir fortaleciendo el modelo de crecimiento de la economía. Estamos haciendo lo que ya hizo Perón entre los años 45 y 55, poniendo al Estado como garante del interés colectivo, del bien común. Acá hay una pelea muy fuerte entre capital y trabajo, y el Estado es el único garante para intervenir en esa puja, para distribuir equitativamente la riqueza de la Nación.

Por eso, concebimos no un Estado presente sino un Estado propietario, soberano, que intervenga en las áreas fundamentales y estratégicas para poder asumir la necesaria construcción de un país en el que todos estemos incluidos.

No se puede analizar esta nacionalización sin ver la decisión del gobierno de Cristina de seguir sosteniendo y profundizando un modelo de desarrollo industrial con creación de empleo, con sostenimiento de paritarias, con mejora de la calidad de vida del pueblo argentino, con un Estado que se haga cargo de la demanda de nuestro pueblo y que hoy la pone en práctica y la termina concretando.

No somos nosotros los que vamos a venir a reprivatizar las áreas estratégicas del Estado nacional; no somos nosotros los que estamos diciendo que vamos a privatizar las AFJP, abrir la economía o dar cabida al capital importado. Nosotros vamos a seguir trabajando con esta ley para fortalecer nuestro modelo de acumulación, que tiene al trabajo como cuestión central, y fundamentalmente vamos a aprovechar esta oportunidad para desarrollar la industria ferroviaria nacional y para hacernos cargo de las dificultades que tiene nuestro pueblo, para seguir mejorando todos los días la calidad de vida de nuestros compañeros. *(Aplausos.)*

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Jujuy, quien comparte su término con el señor diputado Mestre.

**Sr. Giubergia.** – Señora presidenta: antes de comenzar mi exposición quiero rendir un

homenaje a las víctimas de Once, del 22 de febrero de 2012, y a Mariano Ferreyra.

No voy a solicitar ahora un minuto de silencio, pero sí pido se lo haga antes de la votación en honor a las víctimas de Once y de Mariano Ferreyra.

Quiero comenzar mi exposición recordando las palabras del diputado preopinante sobre la importancia que se quiere dar a Ferrocarriles Argentinos. Llama poderosamente mi atención que una cosa sea el relato y otra, la realidad.

Cuando miramos los presupuestos asignados a Ferrocarriles Argentinos y a Aerolíneas Argentinas, lógicamente debemos entender que para este gobierno los privilegiados no son los pobres sino quienes viajan en avión: el presupuesto aprobado por el Frente para la Victoria para el ejercicio 2015 establece para los ferrocarriles una partida de 4.185 millones de pesos –el 0,35 por ciento del total–, es decir, mucho menos que los 4.800 millones de subsidios para Aerolíneas Argentinas.

Si queremos hablar, debemos hacerlo con la seriedad y la responsabilidad que el tema conlleva. Se ha dicho, por ejemplo, que a partir de la sanción de este proyecto de ley se abrirán los talleres ferroviarios. Recuerdo que el 1º de octubre de 2003, el presidente Kirchner afirmó en Tucumán que se reabrían los talleres de Tafi Viejo. En este recinto están presentes diputados de esa provincia que pueden contar la realidad de ese lugar; cualquiera de los legisladores que provenimos del Norte del país podemos pasar por allí y ver la realidad y no el relato.

No pondremos palos en la rueda pero sí plantearemos algunas modificaciones. Una de ellas, que como dijo la miembro informante ha sido incluida en el dictamen del oficialismo, se refiere a la presencia de los usuarios en el directorio. En este punto, nosotros exigimos que también formen parte las provincias argentinas, para que no ocurra lo que ya pasó en la década del 90 cuando un gobierno les tiró a los gobernadores los ferrocarriles por la cabeza. Asimismo, creemos que en el directorio tiene que estar presente un representante del Congreso de la Nación.

El artículo 1º del proyecto contenido en el dictamen de mayoría declara de interés público nacional y como objetivo prioritario la política



de reactivación de los ferrocarriles, la renovación y el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria y la incorporación de tecnologías y nuevos servicios.

Sabemos que entre la declaración de interés público y la enunciación de la categoría de servicio público no hay una mera diferencia semántica. Por eso, desde la Unión Cívica Radical proponemos la declaración de servicio público; no de interés público. A nuestro entender, el servicio público implica la obligación de explotar de manera regular y continua, en todo el territorio de la República, el servicio que ha sido adjudicado. De esto es de lo que se trata.

El proyecto de ley habla de metas de inversión, garantizando que formarán parte de un objetivo prioritario. Por eso leía cómo fueron asignados los presupuestos por parte de este Congreso de la Nación, que han sido subejecutados por el Estado nacional. En 2009 se ejecutó el 96 por ciento; en 2012, el 89 por ciento; en 2013, el 89 por ciento, y en 2014, el 66 por ciento.

Se sostiene que la relación será importante y que van a otorgar recursos para que los ferrocarriles funcionen. Nosotros sostenemos que debemos ver qué dicen las leyes que este Congreso votó y los recursos que dieron a Ferrocarriles Argentinos. Además, veremos que el Poder Ejecutivo no ejecuta esos recursos que deberían estar dirigidos a beneficiar al pueblo argentino.

Es necesario recuperar los ferrocarriles en forma integral para todos los argentinos. Los que somos de las provincias del Norte recordamos lo que era el Ferrocarril General Belgrano: más de 10.000 kilómetros de vías, transportando más de 5 millones de toneladas por año. Hoy transporta un poco más de 600.000 toneladas. De esto se trata cuando decimos que no queremos poner palos en la rueda; deseamos que los ferrocarriles funcionen y que estén al servicio de la gente. No se trata de un mero relato.

Recuerdo que en 2003 nos decía el ex presidente Néstor Kirchner que se iban a reactivar los talleres ferroviarios. Hoy, los talleres de Tafi Viejo siguen esperando. Deben ponerse en funcionamiento para la generación de nuevos puestos de trabajo.

Es necesario asumir una decisión irrevocable: que la Argentina vuelva a tener un sistema de ferrocarriles al servicio de todos los argentinos. El Estado debe retomar el manejo de los trenes de larga distancia.

Nosotros pertenecemos a ese partido de Hipólito Yrigoyen que el siglo pasado tuvo la visión de hacer posible el Ramal C 14 de Huaytiquina. Recuerdo que mi padre contaba –porque había trabajado allí– que “Huaytiquina paga 6,40. ¡Viva Hipólito Yrigoyen y el partido radical!”.

De eso se trataba: de unir a los pueblos y de tener un servicio ferroviario en beneficio del pueblo argentino. (*Aplausos*).

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

**Sr. Mestre**. – Señora presidenta: venimos a acompañar la sanción de este proyecto de ley. En primer lugar, porque queremos resguardar un valor muy importante para los hombres de la Unión Cívica Radical: la coherencia.

Jamás el radicalismo se opuso a la nacionalización de los ferrocarriles.

Queremos contribuir a la mejora de la infraestructura ferroviaria, y por eso vamos a apoyar esta iniciativa, no sin antes realizar una serie de observaciones.

La primera tiene que ver con este carácter irracional que hemos visto al tratar este proyecto en comisión, ya que hemos notado una actitud de apertura y de atención de las propuestas que planteamos por parte del oficialismo. En nuestra disidencia parcial hemos dicho que nos parecía muy importante que en el directorio de esta nueva empresa que se va a crear –Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado– estén incluidos los usuarios, porque son ellos los que usan el servicio. Son ellos quienes más conocen de este servicio y justamente está destinado a los usuarios.

Hay que realizar una breve reseña de lo que han sido los ferrocarriles en la Argentina. Este sistema nació para vertebrar internamente la Argentina, para darle unión, para llegar a todos los rincones de nuestro país, y, fundamentalmente, para que las economías regionales puedan seguir creciendo y de esta manera apuntar al mejoramiento de la producción. Si tenemos un sistema ferroviario que funciona bien segu-

ramente los costos serán más bajos, los productos argentinos podrán tener mayor competitividad y podrán abrirse más mercados, no solamente en el interior del país sino también en el exterior. Esto generará una reindustrialización en la Argentina, lo que nos parece muy importante.

Cuando hago esta breve reseña observo que en su momento este sistema funcionó, luego envejeció y llegamos a la década del 90. Distintos legisladores oficialistas hicieron uso de la palabra sin reconocer que fue el mismo Partido Justicialista el que decidió privatizar los ferrocarriles. De esta manera se dio un golpe de gracia a los ferrocarriles, porque no hubo planificación estratégica, y a raíz de esta decisión perdimos un rol político, social y económico.

Quiero detenerme en los fundamentos que se dieron en su momento para tomar esta decisión. En este mismo ámbito se dijo textualmente que “era para modernizar los servicios, para hacerlos más rápidos, más seguros y menos costosos para el erario público”. La pregunta es la siguiente: ¿alguno de los más de cuarenta millones de argentinos cree que esto realmente ocurrió?

También quiero decir a mis pares que nosotros, los radicales, nos hacemos cargo de nuestros errores, pero los peronistas también tienen que hacerse cargo de esa década del 90, de ese desguace de los ferrocarriles que aislaron a muchos pueblos y dejaron sin trabajo a miles de trabajadores.

Lo peor no fue lo que sucedió en la década del 90 sino lo que ocurrió después con este propio gobierno, a partir de 2003. ¿Por qué digo esto? Porque a partir de 2003 las concesionarias no fueron controladas de ninguna manera. Por eso, el señalamiento y el mantenimiento de las vías y del material rodante fueron cuestiones absolutamente olvidadas.

¿Por qué no hubo control? ¿Por qué el Estado a través de sus funcionarios, de la Secretaría de Transporte y del Ministerio de Planificación no intimó a las empresas concesionarias a que cumplan con sus obligaciones contractuales, con sus pliegos y con las inversiones a las que estaban comprometidas? Evidentemente, no se hicieron esos controles porque hubo conniven-

cia del poder político y de los funcionarios del gobierno con esas empresas concesionarias.

Esto no lo dice un diputado de la oposición en un discurso político en este recinto. Me quiero remitir a las pruebas. Me quiero remitir a un análisis que hemos hecho, en el que nos basamos para afirmar lo que estamos diciendo. Más de noventa denuncias penales tiene el ministro De Vido. Más de veinte denuncias penales tiene el ex secretario de Transporte, Ricardo Jaime, y en tres de esa veintena de denuncias penales no sólo se lo ha investigado, imputado y procesado sino que tiene tres causas elevadas a juicio por defraudación y, sobre todo, por no controlar y recibir dádivas de las empresas a las cuales tenía que controlar.

Entonces, uno empieza a comprender por qué llegamos a la tragedia de Once, a las cincuenta y un personas muertas y a las más de seiscientas personas heridas; ahí comprendemos el crimen de Mariano Ferreyra; ahí comprendemos también la tragedia de Castelar.

Por supuesto que cuando hablamos de esta connivencia del poder político con los concesionarios también debemos hablar de los subsidios. Exigimos que el gobierno nacional termine con la impunidad de los subsidios. Exigimos transparencia, igualdad de oportunidades y, sobre todas las cosas, que se respete el artículo 1º de la Constitución Nacional, que establece el federalismo.

No vemos que en la política de subsidios se respete el federalismo. ¿Por qué digo esto? El 75 por ciento de los subsidios se destinan al AMBA, Área Metropolitana de Buenos Aires. Me pregunto, ¿acaso el 75 por ciento de los argentinos vive en el AMBA? Si así fuera, ¿sería justo que no se respete al resto de las jurisdicciones, por ejemplo, la provincia de Córdoba, de donde provengo?

Los subsidios no sólo se dan en el transporte ferroviario sino también en el transporte urbano de pasajeros, que en el área metropolitana de Buenos Aires cubren el 70 por ciento, cuando en el caso de Córdoba no llegan al 20 por ciento. Como si esto fuera poco, los subsidios no van a los usuarios sino a los concesionarios, y ya sabemos lo que sucede. Esos subsidios han sido un agujero negro en todo este período de gobierno nacional.

Desde 2003 se han destinado más de 10.000 millones de pesos a subsidios. El año pasado, según cifras oficiales, más de 7.400 millones de pesos al transporte ferroviario aunque, evidentemente, no se ven los resultados; el servicio no ha mejorado para nada.

Retomando el articulado de este proyecto, cuando desde el radicalismo presentamos esa disidencia parcial no sólo lo hicimos en relación con la integración del directorio sino que –como lo expresó muy bien el señor diputado Giubergia– reclamamos que la nacionalización de los ferrocarriles no sólo fuera declarada de interés público sino que debería incluirse que sea servicio público, y que este servicio público fuera esencial. De esta manera se garantizarían ciertos servicios mínimos ante el derecho de huelga que es ejercido por algunos gremios.

Nosotros reconocemos la importancia que tiene el derecho de huelga para los trabajadores, los gremios y la sociedad. Es un derecho constitucional que está establecido en el artículo 14 bis de la Carta Magna. Pero también debemos reconocer que hay otros derechos constitucionales que están en pugna cuando se ejerce un derecho de huelga que no está debidamente fundamentado, y cuando se toman medidas intempestivas, inconsultas, que en muchos casos son declaradas ilegales por el Ministerio de Trabajo.

Entonces, lo que estamos pidiendo es que nos den la posibilidad de debatir en este recinto un proyecto que he presentado el año pasado para que justamente se incorpore al artículo 24 de la ley 25.877 como servicios esenciales no sólo los servicios sanitarios y hospitalarios sino también el transporte público de pasajeros.

Para finalizar, quiero decir que también hay que exigir que se hagan auditorías a las empresas concesionarias antes de tomar la decisión de rescindir los contratos. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires, quien comparte el término de veinte minutos con el señor diputado Asseff.

**Sr. Solá.** – Señora presidenta: este proyecto de ley que envía el Poder Ejecutivo no es un proyecto de reestatización. Es un proyecto de ley de reordenamiento, nuevamente, de las estructuras del Estado, burocráticas –en el

buen sentido del término “burocrático”– y administrativas, para el mejor funcionamiento de la conducción parcial de los ferrocarriles que tiene.

Esta norma no estatiza nada que no haya sido estatizado antes y no privatiza nada que no haya estado privatizado antes, en términos de las concesiones. Es casi como si nos pidieran una ley de ministerios en minúscula, y nosotros pensamos que al Ejecutivo siempre hay que darle las leyes de ministerios, los cambios administrativos, las disposiciones y las estructuras que necesita para gobernar.

Adicionalmente, reconocemos que desde hace dos años estamos con una energía diferente, desde el Ministerio del Interior y ahora también desde el Ministerio del Interior y Transporte, en términos de los ferrocarriles metropolitanos, y en mucho menor medida, en términos de los ferrocarriles de larga distancia, de pasajeros.

El servicio de cargas sigue absolutamente estancado en la Argentina. Este servicio es carísimo para el Estado, no tanto para los que cargan. Esos servicios están absolutamente estancados en términos de volúmenes, de número de frecuencias, de cantidad de vagones o de la forma en que se lo quiera medir. Pero, fundamentalmente, están estancados en términos relativos en relación con el crecimiento económico, sobre todo el que se registró durante los primeros años de este siglo, ya que entre 2003 y 2008 hubo un crecimiento muy fuerte.

Por eso, vamos a votar a favor de esta iniciativa.

–Aplausos en las galerías.

**Sr. Solá.** – Les agradezco los aplausos, muchachos, pero dentro de unos momentos me van a chiflar.

Además, toda mejora en los ferrocarriles tiene que ser entendida por la oposición como algo que necesitamos todos. También tiene que ser entendida como un intento válido de mejorar un desastre, que no es sencillo. Fue desastrosa la gestión de los ferrocarriles de los 80. Mírenlo en términos de pasajeros y de cargas. Fue realmente desastrosa, y además sin ningún tipo de mantenimiento, reparación o inversión, ni del material rodante ni de la infraestructura.

Después vino otra desastrosa decisión, que fue creer que los privados harían las cosas mucho mejor que el Estado, porque el Estado las había hecho muy mal hasta ese momento. Ese dogma nuevo llevado al extremo hizo que se privatizaran y que los entes de control que se designaron no tuvieran como misión controlar sino ratificar el éxito de la privatización. ¿Por qué? Porque era la medida más importante que había que ratificar desde el punto de vista ideológico del gobierno.

Entonces, no sirvieron los entes de control. Las empresas hicieron lo que quisieron. En una década volvió a empeorar el nivel global del material rodante y de la infraestructura de vías. Se beneficiaron algunos privados. Después vino la devaluación y el decreto de excepción de Duhalde, donde cambiaba absolutamente la mirada que teníamos sobre la Argentina a raíz de la terrible crisis.

Después de todo eso vino la decisión del gobierno de Néstor Kirchner de renegociar con los privados, con los concesionados, todo lo que había que renegociar: tarifas y situaciones. En junio de 2003 se creó una unidad especial.

En los considerandos del proyecto que nos envía el Poder Ejecutivo está clarísimo el resultado de esa renegociación. Uno de sus párrafos, dice: “El proceso de renegociación de los contratos de concesión citados se debió al fracaso de los planes de negocios previstos por los operadores privados y al incumplimiento de las metas comprometidas, especialmente en materia de inversión y de mantenimiento de los bienes concesionados.

”La renegociación contractual estableció límites mínimos de inversión o ‘pisos’, pero bajo ninguna circunstancia pretendió erigirse como medida normal o esperable de inversión, descontando que las concesionarias asumirían los riesgos necesarios que permitieran el salto incremental de calidad que los servicios ferroviarios requerían”.

Después de diez años de que las concesionarias hicieron lo que quisieron, el gobierno establecía pisos, pero esperaba, no sé si ingenuamente –como figura en los considerandos de la norma–, que los niveles de inversión fueran mucho más altos. Entonces, ¿por qué no aumentaron los pisos o establecieron aquellos que realmente necesitaba el sistema?

“Así, los hechos han demostrado que las empresas se han ajustado al mero cumplimiento de estas metas sin vislumbrarse un compromiso mayor para el crecimiento del propio sistema, resultando entonces insuficiente para revertir la tendencia negativa que el sistema mostraba desde antes de la renegociación”. Esto se dice ahora, en el año 2015.

“Con relación a la infraestructura dada en concesión, la misma se ha degradado de manera significativa, llevando a la red al límite...”, etcétera.

“La situación resulta aún más preocupante al considerar la escasez de la garantía del cumplimiento del contrato y el hecho de que el monto asegurado en las pólizas de caución, no permitirán siquiera cubrir montos mínimos por mantenimiento no realizado...”. ¿Quién estableció los montos de las pólizas? La renegociación del gobierno de Néstor Kirchner, iniciada en 2013.

Ustedes también dicen: “Asimismo, es dable destacar que tanto la producción agrícola, como la minera y la cementera han crecido...”. Por supuesto que lo hicieron, desde 1989 en adelante, y de qué forma; el tren quedó fijo, lo cual es cierto, porque cada vez se transportaba menos por tren y lo que crecía era la producción. Se llenó de camiones y con aplausos obtuvimos créditos para comprar. IVECO es la firma que auspicia los partidos de fútbol. Las rutas se han convertido en trampas mortales por la cantidad de micros que circulan, porque la gente tiene que moverse, y la enorme cantidad de camiones que deterioran absolutamente no sólo la situación de las rutas, punto a punto, sino también los alrededores y las ciudades más importantes de país. El tránsito en la Argentina es insoportable a raíz de la falta de trenes y de la promoción permanente de camiones y medios de transporte automotor.

“En consecuencia, el modo ferroviario de cargas renegociado no sólo no ha podido acompañar el crecimiento de la producción de los productos masivos, sino que tampoco logró captar demanda de bienes...”. Esto es lo que tenemos que rever, según los considerandos. Con esta frase de gestión kirchnerista se pasan a cuartos nueve o diez años de los ferrocarriles. Tal vez sea injusto, porque puede existir alguna excepción, pero está claro cuál es el planteo



histórico de los diez años transcurridos hasta 2013, cuando empieza a ponerse en marcha un cambio en la actitud de los transportes, se lo pasa a manos del Ministerio del Interior y Transporte con un ministro que es bastante ejecutivo, se muestra bastante, pero de paso hace campaña electoral para presidente de la República con nuestra plata que le sirvió para comprar los trenes chinos.

La pregunta es: ¿qué ha pasado en estos años? Mientras esto transcurría, pasaron tres cosas más. En primer lugar, como ya dijimos, se ha dado un pésimo resultado de las negociaciones no sólo producto de hechos de corrupción o mala fe sino de que el Estado no se animó a administrar los trenes que estaban concesionados. En ese proceso, empezó a implementar cada vez más subsidios para el traslado de pasajeros –subsidios que no tenían ningún control, ya sabemos lo que pasaba en cuanto a la desviación de su uso– y, sobre todo, a las concesionarias de cargas que son concentradas, con nombres conocidos, y de esta forma, se intentó mantener, por lo menos, un mínimo de cargas durante la década.

El Estado no se animó a administrar; reemplazó con caja lo que no se animaba a administrar, y ahora se habla de reestatización. Nunca la hubo, lo que existió fue una creciente toma de la actitud administrativa que espero termine en algún momento, cualquiera sea el gobierno, con una decisión definitiva que no pasa por declarar de interés público al servicio ferroviario. Si lo declaramos de interés público lo que estamos haciendo es prohibir las huelgas, y no creo que alguien quiera prohibirlas en el país. De modo que está bien que sea de interés público.

Otra cuestión se vincula con el terrible episodio del intento de mejorar los trenes comenzado por Néstor Kirchner y proseguido durante la etapa de la actual presidenta Cristina Fernández de Kirchner.

Quiero referirme al episodio de las compras efectuadas a España. Concretamente, se adquirieron a ese país y a Portugal 300 unidades, entre locomotoras y vagones. De ese total, solamente menos de 80 están operativas. Tengo aquí el número de unidades que se encuentran paradas. De las que se compraron a España, sólo 29 están en uso. Y de las 148 que se adquirieron al señor Sócrates, que era el primer

ministro de Portugal y que actualmente se encuentra preso, solamente 57 están en funcionamiento.

En el medio se metió una empresa que le compró un departamento y autos a una novia de Jaime, le pagó viajes en avión, etcétera. Si bien todo eso parece estar en cabeza de Jaime, en realidad se trata del Ministerio de Infraestructura, es decir, pasó delante del ministro De Vido. En otras palabras, todo eso se vio. ¿O nadie vio qué pasaba con los trenes españoles o los vagones portugueses? Se compró al voleo; había que ajustar o aumentar trochas de los propios vagones, etcétera. Se trató de una cosa espantosa que hoy sería inexplicable. Al lado de la gestión de Jaime, la de Randazzo no parece directamente una gestión del primer mundo porque allí también son muy corruptos, pero sí una gestión ordenada y elogiada.

De todos modos, lo cierto es que resulta una vergüenza las cosas que el oficialismo tapa cuando invoca los cambios efectuados desde 2003 en materia de inversión y del tema social.

Se gastaron 1.500 millones de pesos en material ferroviario. Esto se tiró a la calle. Como gobernador fui muchas veces a la Casa de Gobierno a acompañar al ex presidente Néstor Kirchner a actos que guardaban relación con los ferrocarriles. Lo acompañé a los talleres de Los Hornos y de Chascomús. No lo acompañé a los de Taffí Viejo y de otros lugares porque no estaban en la provincia de Buenos Aires. Se dijo que esos talleres iban a ser reactivados, pero nunca lo fueron. En Los Hornos, de cinco muelles solamente dos fueron utilizados por la empresa Acton, que después se fue.

De manera tal que hubo muchas mentiras. Como nosotros creemos que ahora está pasando algo importante en materia de ferrocarriles suburbanos y que puede llegar a ocurrir algo también significativo en otras áreas –aunque nos cameleen y nos digan que el tren a Rufino está fenómeno cuando en realidad hay una formación que el viernes sale con destino a esa ciudad y vuelve recién el domingo–, resulta muy difícil la administración y pensar que la reestatización absoluta va a resolver todos los problemas.

Por lo expuesto, vamos a apoyar esta readequación administrativa y jurídica para ver si el proyecto sigue y en el próximo gobierno pode-

mos lograr una mejora permanente del tema. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires, quien dispone de ocho minutos.

**Sr. Asseff.** – Señora presidenta: luego de haber escuchado al señor diputado preopinante, me resulta muy sencillo encarar lo que quiero señalar en nombre del bloque al que represento.

En primer término, deseo señalar que aquí no se ha sido justo con la historia ni con quien impulsó, en 1909 –hace 106 años–, la ley 6.257. Me refiero al presidente José Figueroa Alcorta, el único argentino que presidió los tres poderes. Esa ley creó la empresa Ferrocarriles del Estado.

En nuestro país hay antecedentes, pero muchas veces creemos que la historia comienza con nosotros mismos o con nuestra contemporaneidad. El presidente Figueroa Alcorta impulsó esa ley, y fue así que tuvimos ferrocarriles del Estado bien administrados. Todos sentimos respeto por las políticas públicas, porque son indispensables, y respeto por el rol del Estado, porque también es fundamental. Pero sería justo rendir homenaje, por ejemplo, al ingeniero Pablo Nogués, que administró admirablemente aquellos ferrocarriles, que primero recorrían 3.000 kilómetros, más adelante –en 1925–, 6.000, y 10.000 en la década del 30. Incluso, como una suerte de transiberiano, llegaban hasta La Paz y, como bien se recordó recién, con la visión geopolítica del doctor Hipólito Yrigoyen, cruzaron los Andes y llegaron a Antofagasta. También se prosiguió con el ferrocarril hasta Santa Cruz de la Sierra.

Ésta fue toda una visión estratégica del país. Después, con la nacionalización de 1947, llegamos a tener una esplendorosa red ferroviaria. Ya conocemos lo que sucedió luego. No voy a insistir con el tren bala, con los 100.000 millones de pesos de subsidios descontrolados y corruptos ni con el tren de los Pueblos Libres. ¡Qué sueño era ése de unirnos con la República Oriental mediante un ferrocarril! Naufragó casi antes de empezar a navegar. ¿Qué pasó con el tren Gran Capitán? El tren a Córdoba tarda 19 horas, mientras que hace un siglo se llegaba en 11 horas.

El actual ministro es muy “marketinero” y evidentemente ejecutivo. Su gestión es indudablemente muchísimo mejor que la de los diez años anteriores. Este ministro coloca vagones nuevos importados de China en la Plaza Mitre, en Mar del Plata, donde yo aprendí a andar en bicicleta, y en la Plaza Colón. ¿Por qué esos vagones no están circulando? En todo caso, que ponga una foto. ¿Por qué tiene que poner los vagones con los rieles, con los costos que eso significa? ¿Por qué tanta publicidad y tanto marketing?

En esta cuestión es vital para la Argentina rehabilitar sus ferrocarriles para salvar vidas, para ahorrar plata, para mejorar el transporte, para evitar la contaminación y para hacer todo lo que tienen que hacer los ferrocarriles. Desde un punto de vista de pésima administración y de manera insensata –ya sea con los ferrocarriles concesionados o, en los últimos tramos, estatales– hemos llegado a esta situación ruinosa. Nosotros vamos a ayudar con nuestro aporte votando este proyecto de ley, pero lo haremos con una sensación agridulce. Digo esto porque por un lado tenemos la dulzura de pensar en los ferrocarriles rehabilitados pero, por el otro, tenemos la acritud de sospechar que es muy tardío, que no está bien modelado el pensamiento de cómo hacer esta rehabilitación, pero además por lo que uno escucha. ¿Cómo puede ser que a esta altura de los acontecimientos de un país moderno, que aspira a crecer y a proyectarse como una nación grande y fuerte, alguien diga en este recinto que no interesa el deber y el haber de una cuenta administrativa? Aunque sea del Estado y aunque sea un servicio vital –como lo es– tienen que interesar el deber y el haber, porque tenemos que administrar bien. No es cierto que el Estado tenga que ser un barril sin fondo. El pueblo argentino quiere ferrocarriles. Ojalá que esta ley ayude a que se rehabiliten, pero mejoren la forma de pensar las cosas, porque no es cierto que el pueblo argentino esté dispuesto a pagar, pagar, pagar y absorber las deudas. ¿Por qué, en forma simultánea con este proyecto que estamos tratando, no hay una auditoría para saber qué se hizo desde 2003 hasta 2010, 2011 o 2012 en materia de administración de los subsidios? ¿Por qué tenemos que absorber esto, lavararlo, esconderlo y pensar ahora para el futuro? Incluso, como

bien lo manifestó el diputado Solá, pareciera que en los propios fundamentos pasaran por alto nueve o diez años como si fueran diez minutos. Realmente es una sensación agri dulce.

Apoyamos esta iniciativa, pero que no se diga algo distinto de lo que es: un intento de rehabilitar los ferrocarriles. Vamos a respaldar dicho intento, pero no nos hagan creer que estamos cambiando mágicamente el país, porque en todo caso lo están haciendo muy tarde, después de haber desaprovechado diez años, que no son una anécdota en la vida ni siquiera de un pueblo.

Adelanto que los integrantes del bloque Frente Renovador vamos a apoyar este proyecto de ley. Como habrán advertido, tenemos enormes reservas y muchas dudas, pero también muchísimo sueños; de ahí nuestro acompañamiento. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – A continuación compartirán el término de veinte minutos los señores diputados Sturzenegger y Pinedo.

En primer término, hará uso de la palabra el señor diputado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sr. Sturzenegger.** – Señora presidenta: creo que con el tratamiento de este proyecto de ley hemos alcanzado algo más de normalidad, al menos para quienes integramos esta Cámara hace tan sólo un año. Lo digo porque éste fue un proceso en el que participaron varias comisiones, en las que pudimos plantear nuestras opiniones. De hecho, alguna de las cosas que propusimos –tal como lo indicó la señora miembro informante– fueron tenidas en cuenta.

Pero como parecería que ése es el proceso natural y correcto de sanción de las leyes, tengo que hacer una reflexión al respecto: ojalá éste sea el preludio de lo que va a venir en términos de cómo tratar y trabajar las diferentes iniciativas.

En este recinto hemos hablado mucho sobre la diversificación de la matriz productiva de la Argentina –esto es algo que repetimos todo el tiempo–, pero poco hemos dicho sobre la diversificación de la matriz del transporte. Al respecto, cabe señalar que para que un país

se desarrolle plenamente, su matriz de transporte tiene que estar diversificada.

Existen muchos métodos de transporte: fluvial, ferroviario, vial y aéreo. Todos ellos son importantes, porque cada uno sirve a alguna economía regional o a alguna producción puntual. Así, por ejemplo, la minería utiliza al ferrocarril y la floricultura recurre al avión.

–Ocupa la Presidencia la señora presidenta de la Comisión de Asuntos Constitucionales, doctora Diana Beatriz Conti.

**Sr. Sturzenegger.** – Si un país tiene una matriz productiva desbalanceada, no crecerá ordenadamente; si tiene una matriz de transporte también desbalanceada, tampoco podrá tener economías regionales pujantes y un crecimiento verdaderamente federal y balanceado. De esto se trata el proyecto de ley que estamos considerando en este momento.

En lo que hace específicamente a la actividad ferroviaria, sabemos que nuestro país creció desbalanceado en ese sentido. También sabemos que en lo que respecta al transporte de pasajeros y de cargas a través del ferrocarril se ha registrado un retroceso muy significativo.

Sería importante que hiciéramos un poco de historia. El partido que hoy representa al oficialismo en 1948 nacionalizó los ferrocarriles. Así, en 1950 se registró el nivel máximo de carga transportada –aclaro que me estoy refiriendo solamente a transporte de carga–, que fue de 17.300 millones de toneladas por kilómetro transportado. Ésa fue una versión extrema del nacionalismo absoluto.

Por los motivos que fueren, ese sistema no funcionó muy bien. Tanto es así que en 1992, luego de una caída gradual, la cantidad de mercadería transportada llegó sólo a 3.729 millones de toneladas. Es decir que de 17.300 millones de toneladas se pasó a 3.700 millones, lo que prácticamente representa un quinto del valor máximo. La miembro informante del proyecto señaló que la cantidad de vías se redujo a la mitad, pero la carga se redujo mucho más.

Así, el mismo partido que en 1948 había decidido la nacionalización extrema, a principios de 1990 tomó otra decisión, que fue la privatización extrema.

Entre 1992 y 2011 el nivel de carga transportada pasó de 3.700 millones de toneladas a

12.200 millones. Podríamos decir que algo se recuperó, pero en una economía que creció en estos últimos veinte años, la participación del tren en la carga transportada siguió cayendo. En consecuencia, no se logró revertir esa declinación secular que tuvieron los ferrocarriles en el transporte de la carga argentina.

Lo que tiene de interesante este proyecto es que no se ubica en ninguno de los dos extremos; no se ubica en el extremo del nacionalismo absoluto y tampoco en el de la privatización absoluta; lo que hace es buscar un balance, y en mi opinión lo encuentra. Como es un balance interesante, desde un primer momento dijimos que desde este bloque íbamos a acompañar la propuesta en tratamiento.

Ese balance radica en el hecho de que la infraestructura de vías estará en manos del Estado. Al respecto cabe señalar que esa infraestructura tiene un costo importante, pero también riesgos jurídicos e institucionales de expropiación importantes, que hacen difícil que el sector privado se anime a realizar esas inversiones. Como el Estado no se expropia a sí mismo, no corre ese riesgo y entonces tiene sentido que esa estructura la maneje él.

Ésa sería la parte más nacional del proyecto, pero éste combina también la característica del acceso abierto a las redes sobre las vías, inicialmente, como se dijo, para transporte de carga, y a partir de nuestra sugerencia, también para transporte de pasajeros. Se habló del acceso abierto como la democratización del sistema de transporte en la Argentina y me parece una expresión interesante.

El acceso abierto permite la competencia del operador estatal con operadores privados y de operadores privados entre sí. Creo que esto es extraordinariamente sano, no sólo porque surgen ideas, innovaciones y posibilidades de hacer cosas sino que incluso obliga al operador estatal a estar mucho más despierto y atento. Lo digo desde la perspectiva de alguien que condujo un banco público. Los bancos públicos en la Argentina compiten con la banca privada, por lo que siempre se les exige brindar más servicios y mejorar la calidad de las prestaciones.

Éste es un proyecto que pone al Estado donde tiene que estar y permite la competencia entre lo público y lo privado. Creo que esa competencia

dará la posibilidad de un gran desarrollo de la industria y de nuevas posibilidades. De hecho, el ministro comentó que a través de los privados había surgido la iniciativa del tren Posadas-Encarnación. Piensen que hoy las máquinas diésel viajan a una velocidad de 160 kilómetros por hora, por lo que teniendo las vías en condiciones apropiadas para el transporte de pasajeros, imaginen la cantidad de servicios que se podrían ofrecer con ese tipo de tecnología. Considero que hoy no podemos ni avizorar lo que se puede lograr en términos de desarrollo y crecimiento en los próximos años.

—Ocupa la Presidencia la señora vicepresidenta 1ª de la Honorable Cámara, profesora Norma Amanda Abdala de Matarazzo.

**Sr. Sturzenegger.** — En definitiva, apoyamos el proyecto porque recupera tanto la inversión pública —la focaliza y orienta, y es claro dónde tiene que trabajar el Estado— como la inversión privada.

La inversión en infraestructura ferroviaria en los próximos cinco o seis años tiene que superar los 16 mil millones de dólares; es decir que es una parte muy importante del plan de infraestructura y de inversiones en la Argentina.

Éste es un proyecto que permite sumar nuevos actores al mercado y la actividad ferroviarios, todo lo cual resultará en una baja de costos. Ello es importante porque el transporte ferroviario implica la federalización del país al disminuir las distancias entre localidades. La inversión es más trabajo, pero en definitiva estamos hablando de un proyecto que crea más federalismo.

Antes de ceder la palabra al señor presidente de nuestro bloque, diputado Pinedo, me gustaría plantear un tema que se debatió en comisión, pero lo dejo para una discusión futura. Me refiero a la figura jurídica de la sociedad del Estado. Esta figura tiene los beneficios y las contras que uno le pueda asignar, pero hay un aspecto que quiero resaltar para un debate futuro y es cómo realiza sus balances contables.

Los balances contables de una sociedad del Estado no están sujetos a las reglas de contabilidad habituales del Consejo Profesional de Ciencias Económicas sino a las pautas de la Contaduría General de la Nación, que de hecho no están reglamentadas.



Pienso que si los balances de una empresa pública van a ser –como dijo el ministro– homologables con el resto del sector privado, como ocurre con los balances de los bancos públicos, tenemos que darnos el tiempo para pensar que esos balances deben ser confeccionados con las mismas normas contables del resto de las empresas, lo que permitirá ganar en transparencia en la gestión pública, tanto en esta actividad como en cualquier otra.

Me hubiera gustado definir específicamente este tema en este proyecto. Sin embargo, no fue incorporado, pero es interesante plantearlo para el debate.

Para terminar, éste es un proyecto de ley que genera un marco regulatorio, que pienso que es muy bueno para los últimos meses de este gobierno y, sobre todo, para que el gobierno que venga a partir de 2016 pueda hacer una política ferroviaria en serio y la Argentina vuelva a desarrollar sus ferrocarriles, tanto de pasajeros como de cargas.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sr. Pinedo**. – Señora presidenta: la Argentina tiene en su plataforma continental 3 millones de kilómetros cuadrados, y varios miles de kilómetros de extensión, de punta a punta, de manera tal que el transporte y las comunicaciones son absolutamente esenciales para un proyecto de desarrollo nacional.

El interior es muy variado, como todos ustedes saben, y brinda una multiplicidad de oportunidades para el desarrollo de la inversión y el trabajo de los argentinos. Pero para eso se necesita que existan los igualadores mínimos de oportunidades, que solamente un Estado activo y presente puede otorgar a todo el territorio.

La idea de la integración territorial está en nuestro país desde el momento de su organización jurídica. Por eso el trabajo que el Estado argentino haga en este sentido –es un trabajo que solamente puede hacer el Estado nacional– es absolutamente imprescindible para que exista la igualdad de oportunidades. Esto es válido no sólo para las provincias desde el punto de vista territorial sino también para sus poblaciones, que necesitan poder desarrollar

sus propias expectativas y potencialidades para el progreso personal y colectivo.

El hecho de fomentar una presencia activa del Estado nacional para igualar oportunidades es un aspecto que debería ser básico y una política de Estado en un país como el nuestro.

La necesidad de generar vías de transporte de carga desde el norte argentino hasta los puertos de exportación, de complementar esos troncales de cargas ferroviarias con troncales secundarios y después con asistencia de camiones para el abastecimiento final o de distribución local, es absolutamente esencial para tener una matriz productiva como la que mencionaba el diputado Sturzenegger. De manera tal que lo que hoy tenemos en consideración es un proyecto que va al corazón de lo que tienen que ser los próximos años en materia de inversión pública y privada de nuestro país.

La infraestructura en la Argentina en materia de caminos y de vías de ferrocarril, de puertos y de energía está muy destruida, con una calidad muy baja, lo cual genera una enorme pérdida de oportunidades a nuestro país en su conjunto. Por eso creo que la inversión que va a tener que hacer la próxima gestión de gobierno en materia de infraestructura es extraordinaria.

Afortunadamente, la situación de financiamiento para este tipo de obras de largo alcance es favorable por las tasas de interés actuales, lo cual puede generar una cantidad muy grande de trabajo en nuestro país en los próximos años y la posibilidad de tener una plataforma de desarrollo muy fuerte para los años subsiguientes. Creo que éste es el deber de la próxima gestión y es lo que planificamos si nos toca gobernar.

En estas condiciones, tener un proyecto como el que ha presentado el Poder Ejecutivo, que da herramientas al gobierno para hacer un desarrollo potente de la infraestructura ferroviaria, es un aporte muy relevante. El sistema que se propone, además de racionalizar la organización estatal de las empresas ferroviarias, permitirá que la sociedad y sus distintas organizaciones participen en el transporte de sus propias cargas y en la prestación de mayores servicios a terceros. Esto generará más oportunidades para el traslado de personas y de bienes y, sobre todo, condiciones para bajar los costos de producción del interior argentino, lo

que resulta esencial en un mundo competitivo e interconectado como el nuestro.

Por las razones expuestas, por ser el ferrocarril uno de los pilares del desarrollo del federalismo y de la economía, como asimismo del progreso de nuestros pueblos, nuestro bloque, estimados compañeros –como dijo la señora presidenta el día que inauguró el período de sesiones ordinarias–, votará favorablemente el proyecto en consideración. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires, quien comparte el término de veinte minutos con los señores diputados Troiano y Valinotto.

**Sra. Donda Pérez.** – Señora presidenta: en honor a la brevedad, y también a la sinceridad que debemos a quienes estamos representando desde estas bancas, me parece conveniente hacer un análisis para entender desde dónde parte esta discusión.

Estamos de acuerdo con el objetivo declarado en el proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo nacional. El problema es que no está plasmado en su articulado. Se habla de una supuesta estatización, pero a nuestro criterio no está garantizada y voy a explicar por qué haciendo un poquito de memoria.

Ha sido la ausencia de controles lo que permitió la utilización de fondos públicos para engrosar las arcas privadas. Es en este escenario donde la tragedia de Once se transforma, al no ser un hecho inesperado, en una masacre. Basta con ir a los tribunales de Comodoro Py, donde todavía desfilan los testigos de esa masacre, para escuchar las condiciones en las que nos acostumbramos a viajar quienes somos usuarios de los ferrocarriles.

Es cierto que nos encontramos en este estado desde la mitad del siglo pasado como consecuencia del desguace del que fueron responsables quienes se hicieron cargo de los sucesivos gobiernos, pero sobre todo a partir de las leyes menemistas. Es cierto, y creo que en este punto coincidiremos todos, que esas políticas tuvieron resultados horribles para la comunicación entre nuestros pueblos; muchos quedaron aislados y se perdieron fuentes de trabajo. También es cierto que cuando no hay planes sociales para la construcción de viviendas, los

espacios de los ferrocarriles son tomados por personas que no tienen dónde vivir.

De la misma manera, es cierto que los gobiernos no hicieron nada respecto de la pérdida de nuestro patrimonio. Desde 2008 se sancionaron leyes y se dictaron decretos para reorganizar la actividad ferroviaria. Ni ADIF ni UGOFE significaron un cambio cualitativo para el sistema ferroviario. Es más; siguen vigentes normas que permiten que viejos concesionarios sean intocables y no se hagan cargo de los estragos que sufrió el sistema ferroviario. Las leyes de emergencia pública y de reforma del régimen cambiario, así como también el decreto 2.075/02, de emergencia ferroviaria, han permitido que esos concesionarios sean intocables para el Estado. Nosotros necesitamos cambiar el sistema ferroviario. Es necesario que existan prácticas, controles efectivos y sanciones ejecutables. Hay que cobrar multas a los concesionarios que no cumplen y no otorgarles facultades extraordinarias como las que se dictaron al amparo de la ley de emergencia para posibilitar que los concesionarios nunca se hagan cargo de las inversiones en infraestructura que debían realizar conforme a sus contratos.

Lo ridículo de todo eso es que mientras el ministro Randazzo hace campaña y anuncia penalidades para las concesionarias incumplidoras, éstas se acogen a lo que prescribe la ley de emergencia económica y recurren administrativa y judicialmente con el fin de que las sanciones y penalidades sean absolutamente incobrables. Este proyecto no resuelve dicha situación. No modifica el actual estado de las cosas.

Dicha iniciativa transfiere al gobierno las inversiones más costosas en materia de infraestructura, dejando a pie a los operadores privados de carga y pasajeros. Es más: en el proyecto que nos ha enviado el Poder Ejecutivo no queda en claro si se pretende ir a fondo contra los concesionarios de pasajeros y cargas –tal cual se declara en el proyecto– o van a renegociar.

El principal problema del proyecto es que no anuncia la base de delegación en condiciones estrictas que posibiliten al Estado nacional su situación de privilegio como titular de dominio

en las vías ni como garante último de un servicio esencial.

No existe un párrafo que hable de la necesidad de contar con un inventario de bienes, que debió haberse hecho desde 1991 a la fecha. Tampoco se habla de la necesidad de contar con una auditoría sobre la totalidad del material y su estado actual.

Nosotros decimos que, salvo la creación de esta nueva empresa coordinadora denominada “Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado”, todos los cambios que propone el proyecto de ley y las acciones que se pretenden tomar se pueden llevar a la práctica en la actualidad con las normas y contratos vigentes.

En el proyecto se dice que tiene por objeto la recuperación definitiva de la administración de los ferrocarriles, partiendo de la idea de que el Estado puede gestionar mejor que los privados. Sin embargo, en el mismo artículo 3° se faculta al Poder Ejecutivo a desafectar bienes, rescatar, reconvenir o en su caso renegociar los contratos de concesión. De esta forma se desdice con lo que plantea en el artículo 1°. Es así como la estatización prometida es simplemente un discurso. Van a seguir existiendo los operadores privados, como muy bien ha dicho el señor diputado Sturzenegger. Además, la ADIF podrá contratar empresas privadas para que se hagan cargo de la renovación y mantenimiento de las vías.

Nuestro proyecto iba en una dirección contraria a esa. Planteábamos no sólo que debíamos ser una empresa nacional o una sociedad del Estado, sino que debía gozar de autarquía en el ejercicio del gobierno administrativo, con plena capacidad jurídica para actuar en todos los ámbitos del derecho público y privado. Decíamos en el proyecto que sólo mediante una ley especial del Congreso y de un dictamen de la Auditoría General de la Nación se podía autorizar la enajenación, el traspaso, la cesión o cualquier otra forma de enajenación de bienes muebles o inmuebles de Ferrocarriles Argentinos. Esto lo hacíamos para evitar una nueva década del 90 o una nueva década perdida como la que acabamos de vivir.

Nos preocupa el planteo del artículo 12 del proyecto de ley, ya que se establece un bajísimo nivel de control.

Queremos decir en forma enfática que vamos a apoyar nuestro dictamen de minoría, porque queremos hacer realidad que exista un espacio político que planee la necesidad de que los ferrocarriles sirvan al pueblo y para el desarrollo de la Nación. Estamos convencidos de que entre el macrismo y el Partido Obrero debe existir un espacio que plantee realmente que se puede gobernar sin corrupción. Por eso nosotros vamos a abstenernos de votar el dictamen de mayoría.

Creemos que tenemos que terminar con esta práctica del oficialismo de hacer estatal lo que ya no pueden sostener privadamente por el desmanejo, la corrupción y el descontrol en la gestión de los servicios básicos. Pretenden hacer creer a la sociedad que lo que están haciendo es una gesta heroica cuando en realidad están tapando los chanchullos de sus amigos y de los funcionarios públicos que debían responderle.

Esta situación ya la vimos cuando se estatizó Ciccone Calcográfica y con la estatización de las acciones de Repsol, a quien terminamos pagando más de lo que le debíamos, perdonándole además el pasivo social y ambiental que nos dejaron.

Por lo tanto, teniendo en cuenta que no vamos a ser cómplices de una nueva mentira, pedimos autorización para abstenernos, y adelanto que vamos a sostener el dictamen que presentamos.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

**Sra. Troiano.** – Señora presidenta: quiero expresar que para el bloque del Partido Socialista todo lo que tiene que ver con la política ferroviaria es una cuestión muy sentida porque entendemos que la Argentina es un país federal cuyo eje tiene que ser el ferrocarril, que no sólo tiene que cumplir la función de sacar las materias primas fuera del país sino también integrar las regiones.

Ojalá nunca hubiésemos llegado a esta situación. Ojalá nunca el peronismo y el Partido Justicialista hubiesen cambiado de opinión con respecto a los ferrocarriles y hubiésemos mantenido al ferrocarril en manos de nuestro Estado.

Creemos que la iniciativa en análisis deja muchas dudas. Si bien toma el modelo francés, no cumple con el concepto de que esta empresa sea ciento por ciento estatal, sino que habla de un *holding* de tres empresas.

Vemos con agrado que se haya decidido cambiar la política del gobierno porque en nuestras regiones observamos que hay cuestiones planteadas en la presente ley que no son realidad. Por ejemplo, me refiero a la recuperación de los talleres. Tal como ya han dicho varios diputados preopinantes, los talleres sólo se dedicaron al desguace y no a la capacitación ni a la formación desde las universidades nacionales y desde los mismos empleados ferroviarios.

Tuvieron que ocurrir varias muertes para que se empezara a rever el rol que el Estado tiene que cumplir, porque la Auditoría General de la Nación ya se ocupa del contralor. Podemos leer todos sus informes, pero la presente ley no deja en claro ni establece ningún mecanismo acerca de cómo se van a renegociar o repactar todos los incumplimientos de las distintas empresas concesionarias.

Tampoco vemos plasmada en este proyecto de ley la declaración del ferrocarril como servicio público, que sí la mantenemos; y también queremos hacer hincapié en que uno de los sectores más importantes de la red ferroviaria —que es el transporte de carga, por constituir la parte económica sustancial de la empresa— queda en manos del Belgrano Cargas Sociedad Anónima, pero ella ya tiene incumplimientos y de ninguna manera queda claro en la ley qué es lo que se va a hacer.

Quiero también manifestar que en la actualidad existe un ramal por el que vienen reclamando los ciudadanos de la zona de Melchor Romero, que es el tren La Plata-Brandsen. En reiteradas oportunidades se ha pedido que se haga el estudio de viabilidad, pero aunque se siguen juntando firmas ello aún no se ha logrado. Agradezco a la Universidad Nacional de La Plata que nos ha apoyado desde el primer momento para que se haga este estudio de factibilidad y se pida al gobierno nacional que trabaje fuertemente en esta recuperación. Esto posibilitaría a los vecinos de las distintas localidades acercarse e integrarse, y el tren les permitiría acceder a la educación.

No quería dejar de mencionar —y ya dejo el uso de la palabra al señor diputado Valinotto— que este proyecto de ley permitirá el blanqueo de un montón de situaciones existentes e incumplidas por parte de las empresas, que de ninguna manera queremos avalar con nuestro voto. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). — Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba, que dispone de cinco minutos.

**Sr. Valinotto.** — Señora presidenta: sé de su amabilidad y sé que me va a dar un minuto más.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). — Hoy no se puede, señor diputado.

**Sr. Valinotto.** — Este proyecto de ley genera un doble efecto. Uno es positivo, porque todos somos muy sensibles al tema del sistema ferroviario, y otro, decepcionante, porque no vemos un proyecto de ley que realmente tenga posibilidades de regenerar lo que dice que va a regenerar.

Bastante tarde, pero al fin, llega la decisión política de valorar la importancia del sistema ferroviario y el territorio de nuestra República, pero el servicio de transporte en general es servicio público y es de interés público; no hay país en que no sea así. Eso se entiende tácitamente, razón por la cual declararlo por medio de una ley es absolutamente superfluo. Por eso no debería figurar así en el artículo 1º.

Debía ocurrir la tragedia de Once para que se forjara un cambio de pensamiento sobre el servicio de trenes y a partir de allí se tomara conciencia de que el ferrocarril en realidad debía estar concebido como un servicio esencial y no como un negocio de privados consentido por el Estado. En ese momento ya no había más vías ni vagones apropiados, las formaciones iban y volvían, los usuarios no tenían otra alternativa y viajaban totalmente hacinados, casi tratados como animales. A los concesionarios casi no les importa cobrar el pasaje porque con el subsidio alcanzaban y alcanzan pingües ganancias.

El proyecto de ley en tratamiento no tiene un contenido objetivo, práctico; parece más bien un acto demagógico. Es una forma de desligar al gobierno y sus funcionarios de los errores, desaciertos y actos reñidos con la ley en los úl-



timos años. Digo que es demagógica porque se pretende titular como nacionalización o estatización del servicio ferroviario cuando en realidad ese servicio nunca dejó de ser nacional. Se declara de interés público lo que naturalmente siempre fue de interés de toda la ciudadanía. Esta norma complica la burocracia creando empresas que superponen sus acciones.

Hoy no se nacionaliza nada, señora presidenta. El servicio ferroviario y su infraestructura fueron efectivamente nacionalizados a mediados del siglo XX por el gobierno de Juan Domingo Perón de mano de capitales ingleses. Pero en el desguace de fines de ese mismo siglo se privilegió a privados y se les otorgaron concesiones con fuertes subsidios, y prácticamente no ha habido control alguno de sus obligaciones en cuanto a mantenimiento e inversión.

El transporte de carga a granel, tal como el que se hace desde Tucumán a Rosario, se realiza con un extraordinario sobrepeso porque vienen los trenes con lo producido en Bajo La Alumbra, generando grandes problemas en vías y durmientes y nadie lo controla.

Se crea la empresa Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, quien controla a Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado y también a Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado. A su vez, la primera es controlada por el Ministerio del Interior y Transporte. Además, se crea una Sociedad Anónima para el Belgrano Cargas.

Esto genera una confusión terrible y una torre burocrática muy difícil de desentrañar. Nada responde a un plan serio delineado para reconstruir la red que unía a todos los puntos del país; hasta ahora sólo se trata de algunas acciones aisladas. Es decir, no ha habido acciones, ni se están implementando por esta norma, que realmente nos generen satisfacción o la idea de que se están reconstruyendo los ferrocarriles.

Es mucho más lo que podemos decir a modo de crítica. Lo que sí podemos decir a favor es que hay una decisión política clara, pero en definitiva lo que estamos tratando es meramente una expresión de deseos. Se trata de una declaración política. Esto no parece un programa claro ni serio. De todos modos, no hay un solo argentino que no esté ilusionado con un siste-

ma ferroviario moderno; todos están esperando una propuesta.

Más allá de las críticas a su texto, este proyecto, al que vemos como algo insulso e insípido –como el agua–, demuestra un cambio en el pensamiento del gobierno, y sólo por esta razón no se puede dejar de acompañar. En definitiva, en su contenido medular es una declaración política de gran interés de la ciudadanía. Por eso, el Frente Cívico de Córdoba va a votar afirmativamente en general este proyecto de ley.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, quien comparte el término de quince minutos con el señor diputado Javkin.

**Sr. Sánchez.** – Señora presidenta: no comparto lo que dijo el señor diputado preopinante al final de su discurso pero sí la mayoría de las afirmaciones que hizo en su exposición. No creo que el gobierno haya cambiado de idea o de posición respecto de la política de ferrocarriles. Pienso que, como la mayoría de las veces, el Frente para la Victoria, el PJ, tiene espíritu de supervivencia; siempre lo tiene y no lo abandona.

Después de la tragedia de Once era absolutamente ineludible e indispensable hacer algunos cambios, pero no porque se hayan dado cuenta de que a partir de algunos errores los ciudadanos viajábamos de la peor manera en la República Argentina –esto hay que decirlo: en nuestro país, la política de transporte en su conjunto es mala, cara y corrupta– sino porque se dieron cuenta de que ya la indignación de los ciudadanos empezaba a costar en resultados políticos, en resultados electorales. Cincuenta y un ciudadanos muertos en Once eran muchos ciudadanos muertos en un mismo día. No eran muchos muertos en la ecuación de la próxima elección sino muchos muertos en un mismo día.

El otro día el señor ministro Randazzo se enojó porque le dije que la administración de trenes de Néstor y de Cristina Kirchner no se medía sólo en kilómetros ni en trenes sino también en muertos. Dijo que yo tenía que respetar el juicio civil y penal que se está llevando adelante por la tragedia de Once.

Yo no me refería solamente a los cincuenta y un fallecidos en la tragedia de Once sino a todos los hombres y mujeres que mueren, que son lesionados físicamente y que son lesionados en su dignidad todos los días en las redes ferroviarias de la República Argentina. Esto ocurrió durante los últimos doce años.

A esos me refería yo, a los que el ministro Randazzo llamó “identificaciones culturales”. Dijo que a los argentinos nos encantaba viajar colgados de los trenes porque eso formaba parte de nuestra cultura; no, es porque en la Argentina las puertas de los trenes no cierran automáticamente y llevan el doble de pasajeros de la capacidad permitida.

Hay que destacar que el gobierno nacional hizo algunos cambios por la simple necesidad de supervivencia. Debemos reconocer que el ministro Randazzo viene haciendo algunas cosas –no podemos dudarle ni negarle–, pero también es cierto que durante los doce años del kirchnerismo fue el primer funcionario público que admitió que de los sesenta años de desgracia, desguace y atraso de la política ferroviaria, diez estuvieron conducidos por Néstor y Cristina. No es cierto, como dice la señora presidenta de la Nación, que hoy viajan muchas personas en tren porque antes no tenían adónde ir. Eso es una falta de respeto enorme. Los argentinos, cuando tienen trabajo, viajan a sus trabajos, y cuando no, viajan para buscar trabajo; no porque alguien se los dé, sino porque a la casa hay que llevar el sueldo. Debemos reconocer que el ministro Randazzo hace una declaración del estado de situación de lo que encontró en ese ministerio, en dicha materia.

Nosotros vamos a votar favorablemente este proyecto de ley, pero lo haremos no con pocas diferenciaciones respecto del articulado en particular y críticas que nos merece la norma. La política de trenes en particular, y la de transportes en general, llevada adelante por el ministro de Planificación Federal, Julio de Vido, ordenada por el ex presidente Néstor Kirchner y por la señora presidenta de la Nación, se convirtió en una verdadera máquina de tragar recursos públicos. Los subsidios pasaron de 458 millones en 2005 a 4.700 millones en 2012. Hablo del año 2012 porque fue la época en que Randazzo se hizo cargo de la administración de los trenes.

Como ya se dijo, no se está estatizando absolutamente nada. Lo único que se hizo fue correr las empresas que llevaban adelante el gerenciamiento y la conducción de los negocios de las distintas líneas de ferrocarriles, a medida que iban ocurriendo tragedias –primero fue Taselli, después Cirigliano y seguramente sigan otras–, pero nunca por reconocer los enormes y generalizados incumplimientos de los contratos de concesión, por la simple razón de que compartían el negocio.

La Comisión Nacional Reguladora del Transporte –sobre esto versaba una de las preguntas que formulé al ministro Randazzo, pero lamentablemente no me contestó– formaba parte del encubrimiento del desguace, el desvío de los fondos públicos y, en consecuencia, de la manera como viajábamos los argentinos. Esto lo dijo la Auditoría General de la Nación. No es cierto –como señaló Randazzo– que los informes de la CNRT sirvieron para establecer las sanciones a las concesionarias.

En el año 2008 formé parte de la Comisión Renegociadora de los Contratos de los Servicios Públicos. Todas las sanciones que supuestamente debían aplicarse a las concesionarias terminaron siendo perdonadas, y formaron parte de la información de los pliegos para su renegociación. Cuando uno advertía lo que se suponía eran incumplimientos de los contratos de los privados –de los que habló el miembro informante, esos que no terminan de irse ni de mejorar nunca en la gestión de un servicio esencial–, llegaba a la conclusión de que resultaban útiles para afirmar que eran grandes incumplidores pero también lo era el Estado. Como las tarifas estaban congeladas y, por lo tanto, estaban incumpliendo con el contrato, ellos también incumplían. En el medio, todo lo que se les ocurra: se robaban el material rodante, el subsidio al combustible y el pago de empleados, y las nuevas contrataciones. No es nuevo que algunas de las empresas contratadas para la renovación de material rodante terminaba siendo de los mismos propietarios de las empresas que explotaban el servicio de algunas líneas.

Ni Néstor ni Cristina se dieron cuenta de nada de eso hasta el último mensaje que la señora presidenta de la Nación dirigió al pueblo argentino en este mismo recinto.

Si se empezaron a dar cuenta de que la ejecución de esos servicios por parte de esos privados –no de los privados, sino de esos privados– que ellos eligieron era muchísimo más cara no sólo respecto de la que podía prestar el Estado sino también en relación con la que podía brindar cualquier persona que estuviera a cargo de la explotación de esos servicios.

Jamás cumplieron con el pago del canon. Como ya dijimos, nunca se les aplicaron sanciones. Siguieron aumentando los subsidios hasta el infinito. Hubo una absoluta falta de transparencia en materia de control.

Ésta no es la primera vez que el oficialismo anuncia una revolución. La verdad es que no se puede venir a este recinto con un proyecto que efectivamente es inocuo. Esto lo demostró el propio ministro. La mayoría de los cambios se pueden hacer sin este proyecto de ley, que es muy parecido a la norma legal sancionada en 2008, con la que se suponía que por segunda vez venían a reordenar el sistema ferroviario, que ya contaba con una ley de 2002 en materia de emergencia ferroviaria. Es decir que el oficialismo tenía todas las herramientas administrativas para mejorar el servicio, pero éste seguía empeorando.

Recuerdo que en ese entonces, en 2008, nos enfrentábamos al mismo dilema: ¿debíamos votar en favor de una herramienta que se suponía que nos iba a ayudar a mejorar el sistema ferroviario o debíamos votar en contra de lo que habían hecho hasta ese momento? Nosotros dijimos que íbamos a votar en contra porque la valoración que hacíamos respecto de las herramientas y de lo que habían hecho tenía mucho más peso que la ley en sí misma.

En esa oportunidad, el entonces diputado Agustín Rossi, un enorme justificador de revoluciones que nunca llegan, dio una larga lista de lo que se suponía que se había hecho bien desde 2003 hasta 2007. En ese sentido, enumeró la ejecución de obras en ese período por un valor de 220 millones de pesos. Pero lo cierto es que nada de eso se hizo. En la década del 90 habían vaciado y depredado el sistema ferroviario; entre 2003 y 2007 querían arreglar con 220 millones de pesos lo que habían hecho en el mencionado período.

También enumeró la ejecución de obras civiles por un valor de 140 millones de pesos y de

obras integrales por un monto de 4 millones de la misma moneda.

Supuestamente habían avanzado en la compra de vagones que nunca llegaron. También se mencionaron proyectos especiales que estaban en ejecución y que habían sido enunciados veinte veces –esto lo puedo decir porque me encargué de leerlo en el presupuesto nacional–, como por ejemplo el pedraplén de la laguna La Picasa, por valor de 140 millones de pesos.

De manera tal que siempre hacen lo mismo: traen el listado de lo que hicieron pero se olvidan de justificar el dinero que gastaron porque la suma no da. Entonces, uno después ve los resultados.

En esta oportunidad, como el gobierno se está yendo y se supone que en algo están ordenando el sistema y el desastre que hicieron durante diez años en esta administración y en el transcurso de la década de gestión de su propio partido con la presidencia de Menem, nosotros vamos a votar favorablemente este proyecto de ley porque sabemos que se trata de una norma que va a afectar a un ordenamiento desde el punto de vista legal pero no en lo concerniente a la ejecución de la política.

De todos modos, nuevamente advertimos que este proyecto de ley no arregla el desastre anterior que hicieron.

El ministro Randazzo no tiene derecho a enojarse con ninguno de nosotros. En todo caso, se estaría enojando con los usuarios del servicio de transporte de pasajeros, pero creo que no tiene derecho a hacerlo.

Vamos a darle una oportunidad al próximo presidente y haremos que la presidenta Cristina Fernández de Kirchner termine los pocos meses de mandato que le quedan sin la posibilidad de que nos digan que aquello que no pudieron hacer ha sido por culpa nuestra.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe, quien dispone de tres minutos.

**Sr. Javkin.** – Señora presidenta: complementando lo expresado por el señor diputado preopinante, quiero dejar asentadas algunas dudas respecto del texto de este proyecto de ley, que acompañaremos en general.

En primer lugar, deseo resaltar una modificación importante que se hizo en comisión,

que tiene que ver con el acceso al concepto de vías abiertas también para pasajeros.

En el año 2008, como diputado por la provincia de Santa Fe, presenté un proyecto de ley provincial de ferrocarril, que en 2011 fue votado por unanimidad. La provincia de Santa Fe hoy tiene una ley ferroviaria, y si algo necesitábamos –y nos habíamos comprometido a plantearlo– era una ley nacional que permitiera el acceso de las vías abiertas también para pasajeros. Es un avance incompleto. Creo que la federalización del sistema ferroviario va a requerir normativa posterior, pero vale el reconocimiento de una modificación que no estaba planteada, porque solamente era para la carga, no para los pasajeros.

Asimismo, nos preocupa cómo queda en el artículo 15 la posibilidad de ceder la infraestructura a terceros. Si algún mérito tiene este proyecto de ley es la idea de reconocer que la infraestructura debe quedar bajo el manejo público. La redacción del artículo 15 fue modificada con un aporte del diputado Kosiner, pero entendemos que debería ser todavía más estricta en lo que respecta a la definición de terceros y a qué es lo que el Estado puede ceder en materia de infraestructura. Nos parecería correcto que se pudiera modificar la redacción en esta oportunidad; de lo contrario, seguiremos insistiendo.

Por otra parte, queda una deuda en lo que respecta a los talleres y a los viejos empleados ferroviarios. Hubo veinte años ininterrumpidos de los 90 y gran parte de los 2000 de vaciamiento de los talleres y de pérdida de capital humano experto en materia ferroviaria. Hoy se intenta un cambio, o por lo menos así se lo fundamenta. Queda pendiente, lo vamos a plantear. No está incluido en este proyecto, pero debiera incluirse la protección y recuperación de los talleres ferroviarios nacionales, porque casi toda la inversión que se está haciendo hoy es de infraestructura externa y con mano de obra de otros países.

Por último, hay un enorme capital a recuperar de los viejos ferroviarios a quienes deberíamos privilegiar en esta recuperación, incorporándolos nuevamente al sistema ferroviario al cual pertenecieron gran parte de su vida. Me refiero a maquinistas, técnicos y miembros de los talleres, muchos de ellos graduados de

escuelas técnicas que han trabajado en el funcionamiento de los ferrocarriles y que hoy no quedan incluidos en esta norma.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra la señora diputada por San Luis.

**Sra. Arenas.** – Señora presidenta: por ser peronista y por practicar una doctrina que es humana y cristiana, mi análisis de esto que es un servicio va a estar centrado en el ser humano.

Debemos tener en cuenta que las personas son seres individuales, pero para su supervivencia, crecimiento y desarrollo necesitan interactuar y comunicarse con la comunidad y con su entorno.

Desde sus orígenes, el traslado físico propio y de sus pertenencias ha llevado al individuo a utilizar e inventar medios de transporte terrestre, marítimo y posteriormente aéreo.

En el mundo, el ferrocarril –que es el medio que nos ocupa hoy– jugó un papel trascendental y estuvo vinculado a las transformaciones políticas, sociales, económicas y culturales más grandes del mundo. Fue usado por las grandes potencias mundiales como un elemento de avance, de penetración, de invasión, de dominio territorial, económico y político para avanzar, por supuesto, con un sentido colonialista.

Facilitó entonces el traslado de la producción artesanal al principio, pasando luego a la industrial, y también el traslado de las materias primas.

Nuestro país no fue ajeno a esta etapa colonial. Se desarrolló una fantástica infraestructura que llevó a nuestros trenes a diferentes puntos del país. Pero todo eso estaba a cargo de Gran Bretaña, que no debemos olvidar que tenía como único propósito el económico. Lo que buscaban era extraer nuestras riquezas, arrastrarlas hacia el puerto y luego trasladarlas a Europa. Por supuesto que todo esto vino acompañado del beneplácito de los gobiernos colonialistas y liberales de ese entonces.

Así se dieron las cosas hasta que irrumpió el peronismo, es decir, cuando el pueblo tomó el gobierno. A partir de ese momento al material que ya existía se le dio un sentido nacional. Esa fue la nacionalización de los ferrocarriles que llevó adelante Juan Domingo Perón. No



lo hizo sólo por una cuestión económica sino también como una forma de recuperar la soberanía nacional sobre los trenes, para darle a ese sistema de ramales, de talleres y de estaciones distribuidas por todo el país un sistema federal y de identidad nacional. Esa fue la época de oro de los ferrocarriles argentinos.

Después del golpe militar de 1955 que derrocó a Perón comenzó la decadencia, la corrupción, el desmantelamiento, la falta de inversión y los despidos masivos de obreros. Esa penosa situación se reiteró en todas las dictaduras militares.

No menos penosa fue la década de los 90, porque con esa justificación se decidió llevar adelante el proceso de privatización, con licitaciones millonarias y con contratos que no se cumplieron. Así, se entregaron los tramos ferroviarios ubicados en las zonas más pobladas, es decir, en las zonas metropolitanas –que son los más rentables– y se subsidió sin control. En medio de esa situación quedó la lucha y defensa que ejercieron los obreros –que fue constante– y también el siempre castigado usuario. El corolario de todo eso fue la desaparición de muchos poblados que habían sido prósperos y que habían crecido a la par de las estaciones ferroviarias.

En el mundo, mientras tanto, el desarrollo, el crecimiento, la modernidad y la innovación en materia ferroviaria fue el común denominador. Ejemplo de ese desarrollo son los trenes de alta velocidad, que en algunos países hasta cuentan con un sistema denominado de levitación, como ocurre en España, Alemania, Japón y China.

Hoy nos encontramos con que el Poder Ejecutivo nacional envía al Congreso un nuevo proyecto de ley, que se suma a otras iniciativas que recientemente ha girado al Parlamento. Probablemente lo haya hecho aprovechando el momento político y preelectoral. De ahí la urgencia, sobre todo si tenemos en cuenta que el ministro a cargo del área, el contador Randazzo, es precandidato a presidente por el oficialismo. Seguramente éste es el motivo por el cual se anuncia con bombos y platillos la llamada nacionalización o reestatización de los ferrocarriles.

Lo cierto es que a las estructuras existentes –Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado,

Administración de Infraestructura Sociedad del Estado y Belgrano Cargas y Logística Sociedad del Estado– se suma otra sociedad del Estado, denominada Ferrocarriles Argentinos, que va a coordinar e integrar las funciones de las anteriores. Además se anuncia tibiamente que la nueva estructura va a ejercer algún tipo de control sobre las empresas privatizadas. En realidad, tendríamos que decir que se trata de un nuevo organigrama.

Por lo tanto, este proyecto en sus fundamentos tiene bastante riqueza en cuanto a la historia, pero en su articulado es pobre y poco ambicioso. Es uno de los nuevos proyectos que nos envía el oficialismo para transparentar las compras directas que se han realizado a China, que por supuesto no son los trenes que levitan sino que son trenes prácticamente del siglo pasado.

Le falta a esta ley un sentido federal, una verdadera participación de las provincias, el compromiso de elaboración de un plan estratégico a mediano y largo plazo que realice un profundo diagnóstico de situación, que fije prioridades, que participen y sean convocados los académicos, ingenieros y arquitectos, que diseñen maquinarias y ramales acordes a las necesidades y características geográficas de nuestro país, que investiguen, que capaciten, que haya una decisión política de gastar presupuesto, no pensando en términos económicos sino en resolver los costos sociales que ha tenido esta historia ferroviaria.

En ese marco quiero decir que soy de una provincia que trabaja con planes maestros y planes estratégicos, conducida políticamente por un gran estratega, el doctor Adolfo Rodríguez Saá, y fuimos parte de la historia de los ferrocarriles en la Argentina. Fuimos beneficiarios del Acta de Reparación Histórica con el general Perón en 1973, que se expresó a través de la ejecución de una promoción industrial, con el asentamiento de cientos de industrias promocionadas; aunque este gobierno por supuesto se ha negado a ratificar la promoción, no sólo en nuestra provincia sino también en La Rioja y Catamarca.

Ante esto, el gobierno de la provincia de San Luis visualizó las fortalezas y para evitar el desplazamiento de estas industrias ofreció infraestructura, dentro de la cual está la construc-

ción de una zona de actividades logísticas en mi ciudad, Villa Mercedes, el centro del país, que actualmente está en pleno funcionamiento.

En esta zona de actividades logísticas, además de la infraestructura que hay, llegan todas las autopistas; tiene comunicaciones; fuimos los primeros en utilizar la circulación de bitrenes; tiene carreras de estudios afines en la Universidad de la Punta; tiene depósitos y silos, y realizamos la compra de una locomotora, que es nuestro orgullo, para el traslado de granos y productos en sus vagones. Hoy tenemos funcionando trenes que llegan a Buenos Aires y a Rosario y que también circulan dentro de la provincia.

Por eso tengo la esperanza de que esta ley puede ser una herramienta, y su interpretación y utilización dependerá del próximo gobierno, que ojalá sea ejercido por un estratega, lo que daría lugar a resolver nuestros sueños y a que esta nacionalización de los ferrocarriles preste un servicio como un bien social, como un emblema de soberanía nacional, política y económica.

Por todo lo expuesto, y a pesar de mis críticas, el bloque Compromiso Federal va a acompañar este proyecto.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Santiago del Estero.

**Sr. Oliva**. – Señora presidenta: a lo largo de la historia nuestro país ha recorrido muchas veces caminos sinuosos, con marchas y contramarchas, muchas veces adoptando posturas pendulares, yendo de un extremo absoluto al otro en muy poco tiempo, perdiendo a veces la posibilidad de encontrar el equilibrio necesario en aquellas cuestiones centrales que hacen al interés del país.

No tengo dudas de que en materia de ferrocarriles argentinos es donde nuestro país ha cometido uno de los más grandes errores políticos, que nos ha costado tanto a los argentinos en las últimas décadas, fundamentalmente a partir de los años 80 y 90, como ya lo han referido muy bien quienes me han precedido en el uso de la palabra.

Como hombre del interior quiero decir que las consecuencias han sido muy profundas y aún hoy se sienten. Como consecuencia del

cierre de los diferentes ramales, cientos de ciudades del interior han quedado convertidas en verdaderos pueblos fantasma. Se ha cortado el circuito económico, se ha pulverizado la industria regional y ha cundido la desesperanza en cada uno de estos pueblos, a punto tal de que la mayor expectativa que podía tener un joven del interior era irse de su ciudad, desarraigarse en busca de nuevos horizontes, seguramente buscando como destino la Capital Federal o el Gran Buenos Aires.

Estas consecuencias gravísimas que ha tenido nuestro país son producto de decisiones tomadas por los partidos mayoritarios, porque muchas veces funcionarios que provienen de ellos se han visto encandilados por las luces del pensamiento neoliberal, y estos servicios, estas herramientas estratégicas para la Nación, han sido considerados estrictamente con un criterio economicista, sin pensar en la importancia que tienen para el desarrollo del país profundo y de cada uno de los puntos de la República Argentina.

Hoy estamos considerando un proyecto de ley que remitió el Poder Ejecutivo a través del cual se declara de interés público nacional y como objetivo prioritario a las políticas de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de carga, y a la vez se constituye la sociedad de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado.

Nosotros, desde nuestro bloque, el Frente Cívico por Santiago, que representamos a una provincia del interior, del Norte del país, no tenemos más que expresiones de alegría y satisfacción por el momento histórico que hoy nos toca vivir. Queremos valorar enormemente la decisión política que ha tenido el Poder Ejecutivo en este momento, una decisión firme y oportuna de avanzar en la estatización de la administración de los servicios de Ferrocarriles Argentinos, porque en la consideración que hacemos nosotros de esto, que es un servicio absolutamente estratégico para el desarrollo, necesariamente debe estar en manos del Estado nacional, independientemente de que su ejecución pudiera estar en manos de algunas sociedades o de particulares. El Estado nacional debe direccionar en aquellos sectores donde tiene que generarse la conectividad de ramales tanto de trenes de pasajeros como de carga.

No tengo dudas del impacto positivo que todo esto tendrá en las distintas regiones del país. Esta conectividad va a funcionar como un incentivo, como un aliento para los nuevos emprendimientos productivos que se puedan desarrollar, y va a ser un atractivo para nuevas inversiones, y para las que hoy están localizadas sobre todo en lugares alejados de los puertos va a servir como un aliciente, porque todos sabemos que no es fácil luchar contra las asimetrías que hoy padecen algunas regiones.

El componente de transporte o flete es uno de los más significativos en la formación de un precio cuando hay que trasladar las producciones del interior del país hacia los puertos de las ciudades de Buenos Aires y Rosario.

Por las razones expuestas, valoramos enormemente esta decisión política y este momento histórico. Ojalá que los errores que hayamos cometido en el pasado y que trajeron como consecuencia deficiencias en la administración nos sirvan para aprender de las malas experiencias y no repetir las en el futuro.

En nombre de mi bloque, adelanto nuestro voto afirmativo al proyecto de ley en consideración. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra la señora diputada por Neuquén.

**Sra. Comelli.** – Señora presidenta: desde el Movimiento Popular Neuquino queremos decir con gran satisfacción que apoyaremos la sanción de esta iniciativa. Lo haremos con la íntima convicción de que es necesario un plan integral de desarrollo del transporte ferroviario, que conllevará un gran trabajo hacia adelante.

¿Cómo no vamos a compartir la reactivación del transporte ferroviario de pasajeros y de carga, la renovación y el mejoramiento de su infraestructura, la incorporación de tecnología y, en general, la modernización de todo el sistema público ferroviario? Estamos convencidos de que el Estado debe retomar el manejo de los trenes, ya que es la única forma que tenemos de garantizar la integridad del territorio, su conectividad y el desarrollo de las distintas regiones.

En mi bloque conocemos la trascendencia que el ferrocarril ha tenido en la historia de la

Patagonia. A la vera de las vías nacieron y crecieron muchos pueblos; el tren contribuyó a su desarrollo cultural y económico, cumpliendo así un rol estratégico en la integración social y la seguridad en el transporte.

En junio de 1992, con la publicación en el Boletín Oficial del decreto 1.168, sentimos que se cubría de sombras gran parte de nuestro territorio y que en muchos casos las ciudades eran llevadas al ostracismo total.

El artículo 1° de aquel decreto decía textualmente: “Suprímense los servicios de pasajeros interurbanos, prestados por Empresa Ferrocarriles Argentinos a partir del 31 de julio de 1992, con exclusión del corredor Plaza Constitución-Mar del Plata-Miramar”. Así comenzaron a evaporarse los sueños de la integración territorial y los innumerables beneficios que el ferrocarril había traído al interior de nuestro país.

En el caso de la Patagonia, la historia se remonta incluso a antes del siglo pasado, cuando el 31 de mayo de 1899, gracias al entonces Ferrocarril del Sur, se puede inaugurar la línea completa hasta la confluencia de los ríos Neuquén y Limay. De esa forma se dio vida a las palabras de uno de nuestros fundadores, Juan Bautista Alberdi, quien en sus *Bases* escribió que el ferrocarril era el medio para dar vuelta al derecho lo que la España colonizadora había colocado al revés en nuestro continente.

La llegada de la máquina de vapor 205 a lo que entonces era el pasaje Confluencia, un caserío al que sólo se podía acceder en balsa por el río Neuquén, cambió la historia de nuestra región. Gracias al ferrocarril, dos años después nació la ciudad de Neuquén al tiempo que se transforma notoriamente el norte de la Patagonia. Imagínense los señores diputados que antes de la llegada del ferrocarril, cuando éramos todavía territorio nacional, la posibilidad de ir de Buenos Aires a Chos Malal –la capital en aquel entonces– podía demandar un mes e incluso algo más. Con el ferrocarril, hasta la estación Limay –que estaba en Cipolletti– se pudieron acortar los plazos a ocho y quince días. Posteriormente, ya en 1903, queda habilitada Neuquén como punta de riel.

Cuento todo esto porque para los anales de la historia, para las palabras que quedan registradas en las versiones taquigráficas, es im-

portante que podamos recordar precisamente cómo impactó todo esto en cada una de las regiones, cómo lo vivieron y lo sintieron. Por eso es tan trascendente el tren para las localidades de mi provincia.

No hace mucho recordábamos la fecha vinculada con el centenario de la llegada del primer tren. Fue un acto emotivo, porque revivimos el trayecto del Zapalero, que unía Buenos Aires con Zapala. Luego hubo dos guerras mundiales, la Gran Depresión, la estatización y el Plan Larkin, al que no volveré a referirme. No debemos olvidar el desguace ferroviario de la década de los 90.

En 2004 se inicia un nuevo camino para tratar de evitar el abandono total al que habían sido sometidas grandes localidades de nuestro país. Si bien se avanza en la derogación del decreto 1.168, por lo menos las provincias de la Patagonia no pudimos ver incluido en esa reactivación lo que fue el tren Estrella del Valle, que una vez más se vería postergado.

Por eso, nos parece fundamental avanzar con este proyecto de ley, porque se trata de un verdadero programa para el desarrollo del transporte ferroviario.

Hemos crecido en lo que tiene que ver con el transporte de cargas, pero en estas regiones se ha sobrecargado el transporte automotor con el que se quiso reemplazar al ferrocarril. Hablo de los casos vinculados con la minería, el petróleo o las refinerías que tenemos en Plaza Huincul y Cutral-Có. Es imposible continuar trabajando con los camiones, ya que hablamos de grandes volúmenes a transportar. De esto hablamos cuando nos referimos a lo estratégico, lo cultural y lo social que significó el ferrocarril para nuestras provincias.

Quiero hacer un aporte, aunque no figure en la letra del proyecto de ley, que entiendo que se puede instrumentar por parte del Poder Ejecutivo fortaleciendo una mayor participación de todos los sectores. En esto incluyo a las provincias en la promoción de políticas públicas en materia ferroviaria y a los usuarios con la intervención de la Defensoría del Pueblo de la Nación. No es necesario explayarse sobre el beneficio que esto representa para los Estados provinciales. La política ferroviaria tiene que ver con el desarrollo de esas economías regionales que deben ser coordinadas con los

Estados provinciales y los municipios vecinos. Seguramente el día de mañana veremos un consejo federal actuando en ese sentido.

Debemos dotar de herramientas claras a los usuarios –por eso mencionaba al defensor de pueblo de la Nación– para que las recomendaciones que formule tengan un tratamiento obligatorio en el seno del órgano de administración, porque ellos son los que más conocen y pueden dar cuenta del servicio.

Por último, no quiero terminar sin reconocer las organizaciones sociales y vecinos del Alto Valle de Río Negro y del Neuquén. Tampoco me olvido de la Comisión Pro Tren del Valle, que aun en los tiempos más adversos luchó, como tampoco de La Fraternidad.

Todos tuvieron perseverancia, constancia y permanencia en el reclamo por la vuelta del tren. No me olvido de Hugo Tamborindegui y Pantaleón Guanque, porque ellos siguen trabajando para fortalecer su sindicato. Se trata de una actividad muy cara a sus sentimientos la que lleva a cabo La Fraternidad.

Para cerrar, aprovechando que estamos en campaña, quiero decir que hace poquito el ministro Randazzo estuvo en la provincia que represento y puso fecha cierta al recorrido del tren entre las ciudades de Neuquén y Cipolletti. Esperamos que así sea.

En realidad lo que queremos es un plan de infraestructura vial ferroviaria, porque tantos años de abandono se notan, por ejemplo, en lo que hace a la seguridad. Por lo tanto, va a ser imperioso trabajar no solo desde los pasos a nivel sino desde la cultura misma de la gente, es decir, desde las escuelas. Por lo menos en mi ciudad nos hemos olvidado de lo que es convivir con un ferrocarril: los chicos no crecieron mirando para ambos lados cuando llegaban a las vías, porque no circulaba ningún tren de pasajeros, aunque de vez en cuando pasaba un tren de carga que iba a Loma Negra.

Por eso, estamos convencidos de que debemos apoyar este proyecto, porque constituye el primer paso de un enorme esfuerzo tendiente a recuperar aquella red ferroviaria que nos unía, nos acercaba y permitía desarrollarnos, y se encuentra en el eje de cada uno de los pueblos del norte de la Patagonia, que es donde habita-



mos, es decir, el Alto Valle de Río Negro y de Neuquén. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sr. Heller.** – Señora presidenta: me permito empezar esta intervención citando a Raúl Scalabrini Ortiz, quien en la época en que los ferrocarriles eran de los ingleses decía lo siguiente: “El ferrocarril extranjero es un instrumento del antiprogreso”. Y avanzaba en el análisis diciendo: “Los ferrocarriles pueden extraer sus rentas del modo que a ellos les convenga. Ellos pueden matar industrias, como las mataron. Pueden aislar zonas enteras del país, como las aislaron. Pueden crear regiones de preferencia, como las crearon. Pueden inmovilizar poblaciones, como lo han hecho, de acuerdo a sus conveniencias. Pueden aislar puertos, como los aislaron. Pueden ahogar cierto tipo de cultivos, como los ahogaron. Pueden elegir gobernadores, como los eligieron”.

Esta cita me pareció una excelente definición que nos permite poner en marco la importancia del manejo de los recursos ferroviarios, que como todos sabemos y recordamos, fueron estatizados en 1948 a partir de la creación de la empresa estatal Ferrocarriles Argentinos, que pasó a controlar la red ferroviaria. A partir de allí, se dio un fuerte impulso a la industria ferroviaria en toda la amplitud del término.

Sin embargo, justamente a partir del golpe de Estado de 1955 se revirtió ese proceso y, más precisamente, unos pocos años después, durante la presidencia de Arturo Frondizi, en 1958, se puso en marcha el denominado Plan Larkin, en alusión al general norteamericano Thomas Larkin, cuya incorporación –recordemos– fue alentada por el entonces ministro de Hacienda Álvaro Alsogaray.

Habría que decir que la mayor parte de aquel plan no se logró implementar dado que la resistencia gremial fue muy importante, pero de cualquier manera el Plan Larkin marcó un punto de inflexión en la política ferroviaria.

Quiero referirme a algunos conceptos que están contenidos en la Constitución de 1949, y voy a tomar un párrafo textual del artículo 40, que dice así: “La organización de la riqueza y su explotación tienen por fin el bienestar del

pueblo, dentro de un orden económico conforme a los principios de la justicia social. El Estado, mediante una ley, podrá intervenir en la economía y monopolizar determinada actividad, en salvaguardia de los intereses generales y dentro de los límites fijados por los derechos fundamentales asegurados en esta Constitución”. Agrega: “Los servicios públicos pertenecen originariamente al Estado, y bajo ningún concepto podrán ser enajenados o concedidos para su explotación. Los que se hallaran en poder de particulares serán transferidos al Estado, mediante compra o expropiación con indemnización previa, cuando una ley nacional lo determine”.

Son guías orientadoras. Claro que derogaron la Constitución del 49 y aquellas cosas quedaron en el camino.

A estas citas que he mencionado quisiera agregar algunas que tienen que ver con el posicionamiento que el movimiento cooperativo del que formo parte tiene sobre los temas de la propiedad pública y sobre la gestión de las empresas públicas.

En una serie de documentos que comenzaron en 2001, que se denominó “Propuesta Cooperativa para Refundar la Nación”, que tuvo sucesivas ediciones en 2002, 2003, 2005 y 2008, se mantienen con matices algunas cuestiones que me gustaría también reseñar para marcar por qué nosotros estamos de acuerdo con este proyecto, que no es algo que venimos a asumir ahora sino que viene de lo más profundo de nuestra convicción. Dice la Propuesta Cooperativa: “El Estado debe ser el constructor de la infraestructura material del país para el crecimiento económico y el desarrollo social. Debe también favorecer la inversión reproductiva e implementar planes sociales de vivienda de fuerte efecto multiplicador”.

Dice también: “Las distintas modalidades de prestación de los servicios públicos impactan sobre todo el sistema económico y directamente sobre el nivel de vida del pueblo, y debe ser este quien decida, a través de la representación de los trabajadores y usuarios, las políticas de estas empresas. Por ello propiciamos que todas las empresas de servicios públicos deban organizarse bajo la forma de empresas de propiedad pública o de formas solidarias.

Las empresas de propiedad pública son aquellas cuyos activos pertenecen al conjunto de la comunidad y cuyo representante jurídico es el Estado nacional, el Estado provincial o el municipio. La gestión de las empresas de propiedad pública deberá ser tripartita, formada por representantes del Estado, de los trabajadores de la empresa y de organizaciones sociales representativas de los sectores involucrados en la actividad. Por ejemplo, organizaciones de usuarios, consumidores, productores y proveedores.”

Estas citas que he realizado apuntan a dejar claramente expresada la continuidad y la coherencia de nuestro pensamiento respecto del rol del Estado y la gestión pública.

En el discurso de apertura de las sesiones ordinarias del Congreso de este año la presidenta Cristina Fernández nos trajo la propuesta que hoy en forma de proyecto estamos tratando, que justamente parte de la idea central de que el Estado puede gestionar incluso de una manera más eficiente que los privados un recurso vital para el desarrollo del país.

Éste es un tema clave, porque todo lo que pasó en la Argentina de los 90 se construyó sobre el trabajo ideológico previo de instalación de la idea de que la eficiencia era sinónimo de la actividad privada, y que lo público era sinónimo de ineficiencia. En ese marco se crearon las condiciones para llevar adelante todo el proceso de desguace del Estado y de privatización de todas las empresas del sector público.

Los que tienen ese pensamiento son efectivamente aquellos que creen que la eficiencia se mide con el último renglón del balance, es decir, cuánto ganan las empresas, porque las conciben siempre desde el punto de vista del lucro, y no entienden que hay una razón más trascendente, que es el fin social que cumplen. Y cuando uno habla de la eficiencia de una empresa de servicio público, lo primero que tiene que ver es si cumple adecuada y eficazmente la labor que le ha sido asignada.

El dictamen de mayoría, que vamos a acompañar, ya en su artículo 1º declara de interés público nacional la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas. ¿Por qué decimos que es un paso importante? Porque cuando se habla del interés público nacional se está diciendo que el interés del conjunto

de la sociedad prima sobre el interés particular, sobre el afán de lucro, sobre el objeto mercantil de la actividad económica, que no debería tenerse en el caso de la prestación de servicios esenciales, de servicios públicos.

También resulta un avance el mandato que se otorga al Poder Ejecutivo en el artículo 3º, que dice que deberá adoptar las medidas necesarias a los fines de reasumir la plena administración de la infraestructura ferroviaria en todo el territorio nacional y la gestión de los sistemas. Además, se señala la modalidad de acceso abierto a la red ferroviaria nacional para la operación de los servicios de transporte de cargas y de pasajeros, contemplada en el artículo 4º.

En síntesis, como dije al principio, la propiedad estatal de las empresas de servicios públicos es una cuestión esencial. Seguramente el proyecto que estamos tratando es perfectible, pero sin dudas estamos dando un paso de enorme trascendencia. Tenemos que pensar que podremos seguir avanzando en estas cuestiones en la medida que las relaciones de fuerza nos permitan imponer cambios de mayor profundidad, porque finalmente siempre se trata de eso.

Hoy estamos dando un paso importante, como es la incorporación en el proyecto —según el debate que se dio en las comisiones— de la representación de los usuarios. Creo que habría que avanzar más, porque en el proyecto que vamos a aprobar se habla de la representación de los usuarios designada por el Ministerio del Interior y Transporte, y creo que con en el tiempo deberíamos formalizar y fomentar que los usuarios se agrupen en sociedades de interés común para mejorar el servicio y detectar las eventuales falencias que ese servicio tiene.

Es decir que estamos empezando un largo camino que tiene que recorrer la sociedad, tanto los usuarios de los servicios ferroviarios como los de otros servicios públicos. Me parece que desde el ámbito legislativo estamos desbrozando el camino para ir empoderando a nuestra sociedad, cuestión que nos parece fundamental.

Porque creemos que este proyecto de ley va en esa dirección, adelantamos que el bloque del Frente Nuevo Encuentro va a votar afirmativamente. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

**Sr. Schiaretti**. – Señora presidenta: sin duda, estamos tratando un tema que en los países desarrollados y en aquellos que han llegado a ser potencia en el mundo es considerado estratégico. El desarrollo del ferrocarril en países de gran extensión y con pocos habitantes, como el nuestro, es considerado un servicio estratégico y forma parte de las políticas nacionales a lo largo del tiempo.

Basta ver que las grandes naciones de la Tierra tienen los ferrocarriles estatales. Los países más desarrollados mantuvieron a lo largo de la historia los ferrocarriles estatales, porque algo que es estratégico precisa siempre de la conducción del Estado, más allá de quien pueda prestar determinado servicio de una labor estratégica.

En nuestra Argentina, sin duda los ferrocarriles fueron los que permitieron poblar nuestro suelo hacia finales del siglo XIX e inicios del XX. Muchas localidades de nuestro país se fundaron al lado de las vías del ferrocarril. O sea que más allá de que el tendido de la red ferroviaria es un embudo hacia el puerto de Buenos Aires, cumplió el rol de poblar la Argentina, aunque con este defecto, porque se hizo de acuerdo al diseño que convenía a los ingleses, en esa oportunidad.

Quiénes somos hijos de empleados ferroviarios, que nacimos en hogares peronistas y aprendimos a leer con el libro de tapa amarilla del primer Plan Quinquenal del general Perón, una de las cosas que nos impactaron fue advertir cómo toda la red ferroviaria de nuestra Argentina confluía hacia el puerto sin unir las localidades del interior de la patria. Sin duda, quienes somos hijos de empleados ferroviarios también destacamos el orgullo que tenían nuestros viejos por trabajar en una empresa estatal, de todos los argentinos, y cómo la cuidaban.

Lamentablemente, por errores o políticas deliberadas, luego de la caída del general Perón en 1955 comenzaron las políticas erráticas –como ocurrió en muchas otras actividades estratégicas de nuestra patria–, que determinaron que un país plano que está llegando a los 150 millones de granos, prácticamente hoy no tenga transporte de carga en los ferrocarriles.

Cuánto darían muchos países de la Tierra por tener la geografía de la Argentina, donde la infraestructura vial es mucho más barata. Sin embargo, nuestro país ha dilapidado algo estratégico en las últimas décadas. Esto es necesario para que nuestra patria nuevamente pueda tener un esquema federal y de progreso, a fin de recuperar la red ferroviaria y plantearla con otro esquema al que tuvo cuando la pusieron en marcha los ingleses con el fin de traer las cosas al puerto.

Es indispensable tener en cuenta los corredores de la integración del Cono Sur de América Latina. También es necesario que los corredores ferroviarios consideren la comunicación entre el Atlántico y el Pacífico, y las particularidades regionales. Esta es la hora que enfrentamos en el siglo XXI: la del comercio en el Pacífico y en el Asia. Nuestra Argentina está en el corredor más importante de la zona de desarrollo de América del Sur. Por lo tanto, debemos tener un sistema ferroviario acorde con esta situación. No es posible que todavía no tengamos túneles a baja altura con sistemas ferroviarios que nos unan con los puertos de Chile o que sigamos manteniendo cuatro tipos de trocha, como lo impusieron los ingleses cuando trajeron los ferrocarriles a nuestro país.

Por todo ello, es importante que avancemos en la estatización del servicio ferroviario y el manejo de los ferrocarriles. Si es estratégico, los pueblos deben manejarlo a través del Estado. Éste dirá si puede haber o no prestadores privados, pero tendrá el control estratégico, porque es una herramienta de progreso y desarrollo para un país.

Advertimos que en este proyecto de ley existen muchos errores. Por ejemplo, no se lo trata como un servicio público cuando evidentemente el sistema ferroviario es público y también estratégico. Nos hubiera gustado que esa fuera la definición, es decir, “servicio público estratégico”.

Por medio de esta norma se crea una nueva empresa que viene a cubrir y coordinar una sarta de empresas que se crearon por los sucesivos parches que se hicieron para administrar la existencia del ferrocarril en la Argentina.

En el marco del rol estratégico del Estado no queda claro si se dan en concesión las vías a sectores privados, cuál es el marco regulatorio,

para no tener la vergüenza que sufrimos hoy de que las vías no andan porque la Argentina cometió un error clave al entregar la privatización no a quienes eran operadores especializados sino a aquellos cuyo único interés era precisamente abaratar el costo del flete.

Está faltando una clara definición de cuál es el rol y el marco regulatorio para evitar lo que nos ha estado pasando en estos últimos veinte años.

También me parece que más allá de estos errores y de lo incompleto de este proyecto, que también tiene detrás intereses en el sentido de lograr objetivos políticos de corto plazo, la iniciativa está direccionada a garantizar que la conducción de un servicio público estratégico de la patria quede en manos del Estado nacional, como corresponde.

Por los argumentos expuestos y rechazando algunos artículos del proyecto, anticipo que el bloque Unión por Córdoba votará favorablemente en general esta iniciativa que propicia la estatización de los ferrocarriles argentinos. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). — Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

**Sr. Riestra.** — Señora presidenta: declarar de interés nacional la política de reactivación de los ferrocarriles siempre es positivo. Incluso, aplaudimos esta iniciativa cuando fue anunciada por la señora presidenta de la Nación, el 1º de marzo del corriente año.

Tampoco pongo en duda las intenciones, porque si en realidad tomara en cuenta todas las conjeturas que se hicieron respecto de la falta de definiciones que presenta el proyecto en consideración, sinceramente entraría en abierta contradicción entre mi voluntad de votarlo o rechazarlo.

Creo que aquí estamos tratando —esto es lo positivo—, por primera vez y desde hace muchos años, nada más ni nada menos que el tema de los ferrocarriles. Aquellos que en las décadas del 60 y del 70 nos formamos, incluso sindicalmente, con las luchas de los ferroviarios, de los petroleros y de los telefónicos, tenemos una cultura respecto de lo que para nosotros significó la pelea por mantener los ferrocarriles.

Todavía da vueltas en mi memoria un volante que editábamos en defensa de estas lu-

chas de los ferroviarios, que se llamaba “Cara y seca” y donde mencionábamos claramente el Plan Larkin, que aquí fue citado, explicitando en función y en favor de quién se venía saqueando y destruyendo sistemáticamente este recurso.

No solamente nos destruyeron anímica y moralmente, sino que inclusive hicieron creer a estos pobres ferroviarios, a aquellos trabajadores, que en esta derrota política que sufrimos ellos eran los responsables por no haber administrado correctamente los recursos o por haberse llevado una llave inglesa a su casa.

Sinceramente, estamos hablando de un tema muy sensible para las generaciones mayores, como la que represento. Pero también es cierto que estamos desarrollando un debate que es absolutamente ideológico. El carácter de esta discusión es ése, porque inclusive me atreví a establecer un correlato entre lo que fue el debate de la educación efectuado en la década del 90 y el que estamos realizando ahora respecto de los ferrocarriles. Ambas discusiones estuvieron cruzadas por este tema de actuar a demanda. Me refiero tanto a la educación como a toda la cuestión que hoy podríamos definir como la conectividad de nuestro país.

Por supuesto que en el caso de la educación todavía tendríamos para defender la vieja ley 1.420, que en materia de posibilidades nos igualó con la educación pública.

En el caso de los ferrocarriles esto resulta aún más difícil, al menos en cuanto a su trazado. Scalabrini Ortiz, respecto del cual me alegro que haya sido mencionado después de casi cinco horas de debate, nos mostraba claramente cuáles eran los intereses que se movían en esa traza ferroviaria. Era el modelo de primarización de la economía, tal como lo decimos con las palabras de hoy, el extractivismo, aquello que se llevaban para los puertos. Esta traza todavía sobrevive en esta lógica a pesar del desguace. Pero lo más trágico de todo, después de toda la historia transcurrida, es que mantengamos la lógica extractivista de aquellos años. Esto sí que me aflige, a punto tal que por eso digo que en este debate ideológico, lo que tenemos que discutir de cara a las nuevas generaciones es qué país queremos, cuál es la sociedad que pretendemos para el futuro. Es allí donde me aflige la pobreza de recursos, de



argumentos y de fundamentaciones que tiene el proyecto, contrastando –repito– con lo expresado por nuestra presidenta el 1° de marzo pasado, que nos alegró infinitamente.

Soy consciente de que estoy dando un voto a futuro, un voto de deseo, que incluso tiene más que ver con la voluntad política de que las cosas vayan en determinada dirección.

Sinceramente, si sigo fundamentando en contrario, se va a parecer más al lamento del cornudo que a la voluntad política de querer sostener esta discusión que nos divide como sociedad, como país, pero también como proyecto futuro.

Mi compañero diputado Lozano ya se ha referido a la absoluta duda sobre los artículos 6°, 9°, 15, 17 y 19. En realidad, no son dudas sino certezas acerca de las correcciones necesarias en este proyecto, del cual rescatamos aspectos positivos pero que consideramos absolutamente insuficiente a la hora de dejar establecido claramente esto.

Quiero referirme a una cuestión que ha aparecido a lo largo de este debate. Otra de las dudas que me surge tiene que ver con la composición del voto de la Cámara. Scalabrini Ortiz dijo: “No debemos olvidar en ningún momento –cualesquiera sean las diferencias de apreciación– que las opciones que nos ofrece la vida política argentina son limitadas. No se trata de optar entre el general Perón y el Arcángel San Miguel. Se trata de optar entre el general Perón y Federico Pinedo. Todo lo que socava a Perón fortifica a Pinedo, en cuanto él simboliza un régimen político y económico de oprobio y un modo de pensar ajeno y opuesto al pensamiento vivo del país”.

Sinceramente, me apareció esta duda en cuanto a la composición del voto actual. Por eso, quiero terminar con otra frase del gran Scalabrini Ortiz, del año 1946, antes de que se diera el gran paso que significó la nacionalización de nuestros ferrocarriles, que dice así: “Todo lo que no se legisla, se legisla implícitamente a favor del fuerte. La igualdad teórica es una desigualdad práctica a favor del poderoso”. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Brown.** – Señora presidenta: nos encontramos hoy abocados al tratamiento del proyecto del Poder Ejecutivo cuyo objetivo declarado es la recuperación definitiva de la administración de los ferrocarriles por parte del Estado.

Podríamos hablar de una política cuasi fundacional en materia ferroviaria por parte del gobierno nacional. Sólo se nos escapa un pequeño detalle: este gobierno lleva más de doce años ininterrumpidos de gestión del país, y consecuentemente del sistema de transporte.

¿Recién ahora se acuerdan de que el país y sus habitantes necesitan un sistema de transporte eficiente y seguro? Sólo una tragedia de magnitud, como la acontecida hace más de tres años en la línea Sarmiento, con el irreparable saldo de cincuenta y un vidas perdidas, pudo generar el reconocimiento por parte de este gobierno de una realidad que, como tantas otras, había decidido ignorar: el calamitoso estado del sistema ferroviario.

Décadas de malas políticas y sistemática desidia llevaron a la total desarticulación de nuestro sistema de transporte ferroviario, desintegrando enormes áreas de nuestra geografía con un fuerte impacto sobre las economías regionales.

Las citas de Scalabrini Ortiz que los legisladores preopinantes recién han hecho son aplicables a lo que he señalado, pero fundamentalmente a estos tiempos y circunstancias. Más allá de dónde situemos en el tiempo el inicio de este proceso de degradación, lo cierto es que para superar la crisis de 2001, durante 2002 se inició una nueva etapa en la que se declaró en estado de emergencia la prestación de los servicios metropolitanos de trenes y subtes, se congelaron los cuadros tarifarios y se suspendieron algunas obligaciones contractuales de los concesionarios –particularmente en materia de inversiones–, habilitando al Estado nacional a financiar parte de los costos.

Esas medidas, que se tomaron forzadas por la extrema gravedad de las circunstancias, contribuyeron a contener presiones inflacionarias y evitar un mayor deterioro en el poder adquisitivo de los trabajadores.

Superado lo peor de la crisis, el gobierno entrante en 2003 en lugar de iniciar el camino hacia la normalización contractual del servicio

subsana los errores del proceso privatizador, muy por el contrario decidió profundizarlos. En efecto, la administración Kirchner, en connivencia con los concesionarios privados, encontró en el plexo normativo que declaró la emergencia la cobertura ideal para montar, perfeccionar y perpetuar un ineficiente y perverso sistema de subsidios. Fue un verdadero “club del subsidio”, esencialmente corporativo, en el cual todo se definía y repartía entre media docena de vivos. Mientras el Estado hacía de socio bobo, los trabajadores eran tercerizados –todos hemos visto lo que pasó– y los usuarios pasaban a ser rehenes.

Como consecuencia de ello la fenomenal masa de recursos públicos transferidos no se tradujo en una mejora sustancial del servicio sino que, por el contrario, el deterioro fue *in crescendo*.

Ese sistema implicó crecientes transferencias directas del Estado nacional a los concesionarios de la red ferroviaria, algo que advertí hace algunos años en diversos artículos periodísticos. Así, de los 174 millones de pesos transferidos directamente del Tesoro en 2003, se pasó a 3.500 millones de pesos al cierre de 2010. Es decir que el monto de las transferencias en ese período se multiplicó por veinte.

Asimismo, en junio de 2013 la Secretaría de Información Pública de la Presidencia de la Nación señalaba que los subsidios otorgados por el Estado nacional a los trenes y colectivos superaban los 7.800 millones de pesos. Para 2015 el presupuesto nacional estima que los subsidios al transporte alcanzarán la suma de 39.800 millones de pesos.

Vale aclarar que las asignaciones del Estado han tomado la forma de un subsidio a la oferta, por el cual se transfieren recursos a las empresas privadas a título de resarcimiento tarifario como una manera indirecta de compensar a los usuarios. Pero lo peor es que dicho subsidio se otorga sin garantía de que la oferta sea eficiente y con el riesgo de que se estén generando rentas extraordinarias a los operadores. Un ejemplo de esto son las empresas de colectivos, que reciben un importe fijo por cada vehículo declarado, sin verificación alguna de que lo declarado se corresponda con la realidad.

En lo que hace al transporte de cargas, la inconclusa reactivación del Belgrano Cargas,

con una red de 10.841 kilómetros, clave para el desarrollo productivo de las provincias del Noroeste y Noreste, constituye otra palmaria muestra del fracaso del gobierno. Enhorabuena que el gobierno descubra la importancia estratégica del ferrocarril, a pocos meses de concluir su mandato.

Necesitamos una ley producto del consenso, que fije una verdadera política de Estado, en línea con lo que hacen muchos países del mundo. Debemos poner en valor y reposicionar estratégicamente al ferrocarril, integrándolo a un sistema multimodal de transporte, tanto de cargas como de pasajeros, como un componente esencial; a su vez, los diferentes modos de transporte deben complementarse eficientemente: automotor, ferroviario, fluvial, hidroviático y aéreo.

La preeminencia otorgada al transporte automotor en detrimento del ferroviario, profundizada durante la última década, no ha dado los mejores resultados, y esto debe revisarse.

Junto con las restricciones energéticas, el costo de la logística se encuentra entre las principales limitaciones en materia de competitividad para nuestra economía a mediano y largo plazo en general, y particularmente para aquellas regiones más marginales de producción, que literalmente quedan fuera de competencia.

Quiero ahora puntualizar algunas objeciones concretas al proyecto de ley en cuestión, a saber: este proyecto tiene grandes semejanzas con los casos de YPF y Aerolíneas Argentinas, donde se buscó ocultar años de inacción y complicidad por parte del gobierno detrás de objetivos loables y grandes consignas, aplicando parches sin crear un marco legal que verdaderamente solucionara la problemática de fondo.

Conforme al proyecto, la nueva sociedad estatal quedaría totalmente liberada para asociarse a gusto y paladar con terceros privados para la construcción, rehabilitación y mantenimiento de infraestructura ferroviaria, así como para llevar adelante la prestación de servicios de pasajeros o carga sin restricción legal alguna. ¿De qué estatización están hablando? Es lo mismo que pasó con YPF: una sociedad privada con el 51 por ciento del Estado, sin control de ningún organismo público, con capacidad y posibilidad dadas por la ley de realizar cual-

quier tipo de contratación con cualquiera, sin dar ningún tipo de explicación de ninguna naturaleza.

El estatuto de la nueva sociedad no está incluido en el proyecto, facultándose para su aprobación sin más al Poder Ejecutivo nacional.

Es de particular interés aquí todo lo referido al régimen de contrataciones. No establece la más mínima pauta ni concurso ni mecanismo alguno para la designación de personal jerárquico y directivo, dando lugar a que suceda lo mismo que en Aerolíneas Argentinas, donde una plantilla plagada de personal sin experiencia ni conocimiento en la materia ha engrosado notablemente las nóminas de personal y de autoridades.

No prevé un régimen informativo mínimo ni participación alguna de las comisiones permanentes competentes en materia de transporte del Congreso de la Nación.

Sigue quedando pendiente la definición de un marco regulatorio por ley, conforme al artículo 42 de la Constitución Nacional, y deja en pie, tal como está, a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, hija de los 90, y cabe recordar, resultante del proceso de desguace del sistema ferroviario.

Los ferrocarriles argentinos fueron estatizados y nacionalizados por decisión del general Juan Domingo Perón el 13 de febrero de 1947; luego fueron concesionados a privados en la década del 90, y estas privatizaciones fueron sostenidas por este gobierno durante los últimos doce años. No traten de confundirnos. ¿De qué estatización estamos hablando?

Es por ello que desde el bloque FE no podemos acompañar este proyecto y habremos de abstenernos. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Plaini.** – Señora presidenta: mucho se ha hablado hoy aquí de los ferrocarriles. Indudablemente, pocos servicios públicos como el ferrocarril copian de manera tan perfecta las diferentes realidades socioeconómicas que vivió nuestro país a lo largo de los últimos ochenta años. Cuando uno lee el proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo puede observar cómo en diferentes momentos de nuestro país

los kilómetros de vías aumentaban o disminuían, y esto obedecía al modelo económico reinante.

Por eso, aquí se habló del peronismo del 45 al 55, cuando Perón nacionalizó los ferrocarriles, que estaban en manos de los ingleses, y unió nuestro país a lo largo y a lo ancho. Luego vino el golpe de Estado. Aquí se recordó el Plan Larkin, con innumerable cantidad de compañeros despedidos y perseguidos. Sabemos lo que significó la sangrienta dictadura militar para el desmantelamiento ferroviario, y los 90, con la llegada del neoliberalismo, que infiltró a un sector importante del peronismo, con aquella frase tremenda de “ramal que para, ramal que cierra”. Hubo un ministro de Economía de apellido Cavallo, con perdón al animal, el fiel animal caballo, que decía que los ferrocarriles eran el cáncer del Estado.

Es verdad que este proyecto no es todo lo acabado que desde el sector del trabajo uno quisiera, que hay cuentas pendientes y que deja abierta una puerta a la administración privada, que tanto daño ha hecho a este país en algunos de estos temas en particular.

Si bien estas críticas que estoy desarrollando tienen asidero, también hay que reconocer que el proyecto va en la dirección de una mejora del sistema ferroviario. Por eso, nuestro bloque va a acompañar este proyecto, pero no hay que dejar las puertas abiertas al sector privado, porque sabemos lo que sucede en la Argentina, y los trabajadores más que nadie hemos padecido las consecuencias.

Quiero recordar en este momento dos pensamientos. Uno de ellos es de Raúl Scalabrini Ortiz, que decía: “El ferrocarril debe cesar de estar al servicio de su propio interés. Debe dejar de perseguir la ganancia como objetivo, debe cambiar por completo la dirección y el sentido de su actividad para ponerse íntegramente al servicio de los requerimientos nacionales”.

El otro pensamiento que quiero traer a este recinto pertenece nada más ni nada menos que a nuestro creador, Juan Domingo Perón, que decía: “El que quiera conducir con éxito tiene que exponerse; el que quiera éxitos mediocres, que no se exponga nunca, y si no quiere cometer ningún error, lo mejor es que nunca haga nada”.

Celebramos que se haga, pero fundamentalmente lo que más celebra nuestro bloque es que en esta representación estén los trabajadores, que son los que generan la riqueza del país. *(Aplausos.)*

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por La Pampa.

**Sr. Fernández Mendía.** – Señora presidenta: desde el bloque del PJ-La Pampa, como peronista que soy no puedo menos que apoyar este proyecto. Hoy estamos a casi setenta años de aquella decisión histórica de nuestro líder, el general Perón, de estatizar el ferrocarril y terminar con un paradigma que venía desde el diseño de Campbell, de los ingleses, de esta red portuaria que conducía toda la materia prima al puerto. Su desarrollo ideológico tal vez más consumado fue el Plan Pinedo, que hablaba de la gran rueda de la economía que movía la materia prima, que significaba el esfuerzo de todo el interior para traerla a la Capital y que esté en manos de las grandes compañías, para riqueza de pocos y sufrimiento de muchos.

Después hubo un gran deterioro, como se ha señalado. Podemos llorar sobre la leche derramada e intercambiar culpabilidades, pero la realidad es que en cada una de nuestras provincias, en cada una de las localidades, la gente nos pide que vuelva el tren.

Hay algunos compañeros que ahora aparecen haciendo la ve de la victoria. Uno de estos días nos vamos a encontrar con que desde el PRO van a mencionar a Scalabrini Ortiz como uno de sus pensadores, y cada vez vamos a estar más confundidos. Más allá de esto, también se da la paradoja de que un Pinedo haga la ve de la victoria... Situaciones como esta significan –aclaro que lo digo con simpatía y no con sarcasmo– que en algunos puntos vamos coincidiendo. Como decía el general Perón, de una u otra manera todos los argentinos nos transformamos en peronistas.

El ferrocarril es reclamado en la totalidad de nuestras provincias. En cada una existe un movimiento para que vuelva el tren; para terminar de pintar la aldea sobre qué es lo que cada uno puede hacer, permítaseme decir que en La Pampa festejamos hace pocos meses el regreso de un tren que tarda diecinueve horas en recorrer 600 kilómetros. Lo festejamos como un triunfo pese a que no es el tren que queremos;

nos gustaría que al menos pudiese volver uno como aquel en el que yo viajaba con mi abuelo hacia Buenos Aires, que tenía camarote y tardaba doce o catorce horas en llegar. O sea que demoraba no mucho menos que este, pero nos permitía trasladarnos; además, sobre todo, era un medio de transporte seguro y barato que daba a quien menos tenía la posibilidad de comunicarse.

A veces, cuando se hacen análisis meramente economicistas, al ferrocarril se le cargan todas las cuentas. Las estaciones, la amortización de las vías ferroviarias y las boleterías son pagadas por el servicio de tren, pero si analizamos qué ocurre en otros medios de transporte llegaremos a la conclusión de que no siempre es así. Las estaciones de micros no son pagadas por las empresas y lo mismo ocurre con la amortización de las rutas.

Hay servicios en los que se acumula una cantidad importante de subsidios que hacen que las cuentas les cierren mejor que a los ferrocarriles. Entonces, no podemos hacer un simple cálculo de cuánto cuesta el servicio de trenes sin analizar el beneficio social, las amortizaciones y las externalidades económicas de los otros medios de transporte.

Proviengo del interior del país –bien del interior, de La Pampa, que se encuentra en el medio del territorio nacional– y puedo decir que en General Pico, en el norte de la provincia, no hay acceso a ninguna vía navegable. No solo carecemos de una salida al mar sino que no contamos con acceso a las vías navegables; aunque estamos en el medio del país y muchos podrían pensar que por eso somos privilegiados, paradójicamente se da la situación de que tenemos serios problemas en materia de comunicaciones debido a ese esquema pensado desde todo el país hacia el puerto.

Hacia el año 1854 Urquiza dictó un decreto por el que establecía que una de las obligaciones primarias del Estado era abrir vías de comunicación para el intercambio entre las provincias. Con el tiempo este criterio se fue desdibujando y llegamos al país que tenemos hoy, donde Dios está en todas partes pero atiende en Buenos Aires.

Es fundamental que la producción del país pueda salir como lo hacía antes, cuando éramos chicos. La mayoría de nosotros pasó la mitad



de su infancia en el campo y seguramente pudo ver cómo la producción iba del campo al pueblo y de allí era trasladada a los centros de comercialización mediante el tren. Este esquema se desdibujó con la aparición de los camiones; además, cada vez comenzaron a utilizarse más los micros para el transporte de pasajeros, lo que hizo languidecer —y en algunos casos morir— a centenares de localidades en todo el país que vivían de, por y para el ferrocarril.

Es aquel escenario el que añoramos todos los argentinos, sobre todo los del interior, porque el tren daba muchísimo trabajo y posibilidades a la gente que vivía en las localidades más pequeñas. Producto del actual esquema se superpoblaron muchas ciudades, como ocurre con Buenos Aires, con gente que abandonó su localidad en el interior por falta de destino y se vino a ciudades mucho más grandes a vivir en condiciones inhumanas.

Debemos recuperar este servicio nacional que es el ferrocarril, tenemos que poder interconectarlo con los otros países. Aquí se hablaba recién de los transportes multimodales. Nosotros, que estamos en el medio del país, tenemos la necesidad de establecer nodos de transporte para poder lograr un transporte bioceánico para que nuestra mercadería no solo salga por los puertos de Buenos Aires o Rosario, sino por otros lados que se puedan explotar: la región del Mercosur o el acceso a los mercados de oriente por el Pacífico.

Existe una enorme potencialidad que se puede explotar y avanzar. Estoy seguro de que en la medida que exista un acceso abierto a las vías del ferrocarril van a aparecer iniciativas desde las provincias y los municipios para conformar cooperativas que posibiliten la prestación de algunos servicios que hoy no hay.

En virtud de la brevedad que amerita la cantidad de diputados anotados para hacer uso de la palabra, voy a pedir autorización para insertar en el Diario de Sesiones una fundamentación un poco más técnica.

Debo decir que como peronista no puedo menos que apoyar este proyecto, y como argentino y pampeano debo aprobar con las dos manos esta iniciativa, que va en la dirección correcta.

Recién se dijo que este proyecto tenía mucho que ver con lo que ocurrió con Aerolíneas Argentinas e YPF. Estoy de acuerdo: se trata de recuperar soberanía política y nacional, tanto en el caso de YPF como en el de Aerolíneas Argentinas, y hoy, en el de los ferrocarriles. Si algo hay que reconocer a este gobierno es que en los últimos diez años hemos recuperado soberanía e incluso soberanía monetaria; hemos recuperado soberanía en lo que tiene que ver con la energía y los combustibles; hoy estamos recuperando soberanía en el transporte. Son cuestiones estratégicas que tienen que ver con el desarrollo y que se vinculan con la libertad.

Quería expresar mi apoyo al proyecto; seguramente no será la solución definitiva en lo que tiene que ver con la política ferroviaria del país, pero es lo que se puede hacer hoy.

Cuando se gobierna muchas veces los recursos son finitos y las necesidades infinitas. Normalmente, el gobierno tiene que elegir un camino prudente cuando hace las cosas. Antaño, la prudencia era un camino intermedio entre la temeridad y la cobardía, hoy estamos en el camino de lo posible y de lo sensato. Además, tenemos una buena noticia: no nos están prometiendo que vamos a hacer algo con el ferrocarril, porque se ha hecho mucho en los últimos tiempos. Por eso tenemos la esperanza de que esto dará los frutos que quieren los argentinos. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). — Tiene la palabra la señora diputada por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sra. Argumedo.** — Señora presidenta: al igual que lo sucedido con YPF, sentimos que estamos perdiendo la oportunidad de promover un gran proyecto integral de reconstrucción del sistema ferroviario que contemple ante todo la promoción de la industria estratégica en el sector para la producción nacional de locomotoras, vagones, rieles, durmientes y todos los insumos necesarios capaces de crear cientos de miles de puestos de trabajo en la industria central, en las industrias proveedoras —por el carácter multiplicador—, en la recuperación de los pueblos fantasmas y en la dinamización de las economías regionales.

Al mismo tiempo, todo esto servirá para promover el trabajo y el desarrollo de técnicos y profesionales con tecnología autónoma,

que fue lo que caracterizó a la empresa estatal de ferrocarriles hasta los años 70. Sin duda, la privatización y destrucción del ferrocarril que se inicia al calor de los intereses petroleros y de las grandes corporaciones automotrices significaron una barbaridad más que afectó al pueblo argentino.

Fijense ustedes que esto no casualmente se inicia en 1958: de alguna manera es frenado por la resistencia de los trabajadores en el marco del comienzo de la gran expansión transnacional. En ese momento ocurre un cambio en la estructura de las empresas: de las compañías locales exportadoras en los países centrales se pasa a la instalación de empresas en los países periféricos para proveer a esos mercados.

Obviamente, el interés de estas grandes corporaciones petroleras y automotrices da cuenta de la irracionalidad que se tiene tanto en el campo de la carga como en el de los pasajeros, porque un tren tiene la capacidad de transportar el equivalente a la carga de cincuenta camiones, y aproximadamente lo mismo sucede con un tren de pasajeros.

Debido al entusiasmo de la experiencia neoliberal de los años 90 incluso en los países europeos se llevaron adelante procesos de desarticulación de las empresas estatales integradas y se impusieron estos modelos de separación entre operación e infraestructura donde la idea fundamental de esa separación es habilitar en nombre de la competencia y la eficiencia la participación del capital privado.

En los 90 la Argentina optó por un proyecto incluso peor: el de Inglaterra, que fue el de la privatización total del ferrocarril. Esto llevó al levantamiento de 30.000 kilómetros de vías generando un sistema de subsidios que –tal como se ha mencionado suficientemente aquí– se ha caracterizado por la corrupción, la desidia total en las tareas de mantenimiento y el deterioro creciente del sistema. También se perdieron 80.000 puestos de trabajo.

En su oportunidad, participé en un documental que se llamó “La próxima estación”. Parece fácil hablar de 80.000 trabajadores, pero si se conoce el drama humano de todos y cada uno de ellos en función de lo que significó no solo perder el trabajo sino el sentido de la vida –que era la característica de los ferroviarios, así como la de los ypefianos, porque se sentían

absolutamente identificados con sus empresas estatales– estaríamos viendo que el problema fue mucho mayor que lo que pensamos. Las víctimas de esta privatización y de esta distorsión del sistema fueron muchas más que los cincuenta y un muertos de Once.

Ahora se pretende tomar el modelo francés, es decir, este modelo que permite la separación entre el sistema de operación y el de infraestructura. Pero resulta que el año pasado en Francia se votó la unificación del sistema precisamente debido a los grandes fracasos provocados y esto llevó a la utilización de este tipo de desarticulación en dos áreas. Además, debemos tener en cuenta el hecho de que habían comprado material ferroviario que era más ancho que la boca de entrada en las estaciones. En ese momento se dieron cuenta de la irracionalidad que eso significaba.

Sin embargo, además, distintas encuestas señalan que en Inglaterra –la gran protagonista del modelo neoliberal de los 90– el 75 por ciento de los ingleses están pidiendo a gritos una empresa estatal integral del sistema ferroviario.

El tema es que éste proyecto, al continuarse con la concesión del Belgrano Cargas y otras empresas concesionarias –sumada la posibilidad de renegociación de las concesiones privadas– supone la continuación de un régimen de subsidios que tanta distorsión ha generado.

No hablamos ni mencionamos la compra de material obsoleto ni la absoluta falta de control en inversiones y mantenimiento, pero sobre todo debemos considerar la vergüenza que implica que se importe llave en mano material ferroviario de China, llegando hasta la ridiculez de importar durmientes de cemento. La paradoja es que aún funcionan en China –esto lo señalamos muchas veces– locomotoras y vagones que fueron exportados por la Argentina en los años 70.

El problema es que acá se están favoreciendo negocios privados. Por ejemplo, en una de las compras del señor Franco Macri por 10.000 millones de dólares, él y sus socios cobraron una comisión de 400 millones de dólares. Con estas cifras podían iniciar un proceso de inversión para una industria ferroviaria eficiente y generadora de miles de puestos de trabajo.

En la medida que no existe un proyecto integral, no se redefine cuál es la traza de los ferrocarriles que quiere este país; de hecho, se está refuncionalizando el sistema tantas veces denunciado –principalmente por Scalabrini Ortiz– donde de alguna manera se evidencia un país centralista en el cual los ferrocarriles sólo llegan al puerto sin tener las conexiones necesarias que exigiría un proyecto industrial.

No existe una voluntad de desarrollo industrial de una empresa que, además de controlar la operación y la infraestructura, contemple un sector de producción industrial y al mismo tiempo, un centro de formación y desarrollo tecnológico que permita la capacitación de jóvenes que quieran ingresar como ferroviarios, tanto en el nivel de la producción como en el de servicio.

Me parece que esto es fundamental, porque hay que reconocer que tenemos una masa creciente de población joven con dificultades laborales. Según datos de la ANSES, un 75 por ciento de los trabajadores de entre 18 y 29 años están desocupados, tercerizados o trabajan en negro, y esta es la gran oportunidad histórica de la Argentina para iniciar este proceso de industrialización a partir del impulso de industrias estratégicas básicas que realmente permitan el desarrollo de una industria y no transformarnos en meros armadores de piezas importadas.

Para trazar una política de Estado necesitamos un debate con grandeza que nos diga en el mediano y largo plazo cuáles deben ser las características del sistema ferroviario argentino y de su desarrollo industrial, porque estos parches que se van poniendo nos siguen condenando a ser un modelo agrominero exportador, por el cual exportamos a China en un 90 por ciento productos primarios o *commodities* sin ningún valor agregado, e importamos de China en un 90 por ciento productos industriales. Esto nos vuelve a someter a una situación neocolonial similar a la que teníamos con Inglaterra en el siglo XIX.

Por eso, llamo la atención acerca de la necesidad de no manejarnos con parches y buscar verdaderamente un debate que permita la continuidad y el impulso para un desarrollo industrial del país en serio.

No quiero dejar de mencionar que acá se decía que recién ahora se han creado las con-

diciones necesarias para plantearse este tipo de problemáticas. Lo que me pregunto es si este tiempo no fue el suficiente para aquellos que con nombre y apellido participaron en la privatización de YPF, de los fondos de jubilación y pensión y de los ferrocarriles, aceptarían la magnitud del error que habían cometido y tratarían de corregirlo. Esto requiere una actitud de grandeza, una actitud cultural para dejar de lado la idea del “yo no fui”; con cierta humildad plantearnos “nos equivocamos en los 90 y queremos ver cómo se articula esto”, y sin hacer farsa, llevar adelante una política ferroviaria clave para el desarrollo del país.

Por eso, como yo voté con entusiasmo el caso de YPF y de pronto nos encontramos con que en realidad no es YPF sino una empresa que tiene el 15 por ciento de la producción petrolera y gasífera, pero al mismo tiempo se ha sancionado una ley de hidrocarburos que entrega por cuarenta y cinco a cincuenta y cinco años la totalidad de los yacimientos de gas y petróleo del país a las corporaciones extranjeras y a los socios locales, tengo miedo de volver a ilusionarme y equivocarme.

Por lo expuesto, señora presidenta, adelanto que voy a pedir permiso para abstenerme de votar. Hasta tanto no se haga este gran debate, prefiero abstenerme.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

**Sra. Pucheta.** – Señora presidenta: desde nuestro bloque Frente por la Inclusión Social, respecto de la declaración de interés público nacional y objetivo prioritario la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y cargas, expresamos que no es casual cómo se ha manejado a los ferrocarriles a lo largo de la historia.

Esto habla de un proyecto de país, un proyecto que pretendía una red ferroviaria federal frente a otro que abiertamente se dedicó a desarmar el Estado, mostrándolo ineficiente, con el fin de concesionar inescrupulosamente todos los servicios, de tal manera que no solo se achicó el Estado sino que también se redujo la red vial exclusivamente a los sectores metropolitanos, destruyendo las economías regionales y devastando pueblos enteros, convirtiéndolos en simples pueblos fantasma.

No hay que mirar al costado y negar que esas políticas fueron aplaudidas por la mayoría de los sectores, y que los trabajadores y quienes estábamos en contra de la destrucción del Estado en todos sus ámbitos luchábamos contra la invisibilidad a la que éramos sometidos y los molinos de viento más grandes que jamás se hayan visto.

Los datos resultan letra muerta en ocasiones, pero las estaciones y pueblos fantasma, la gran desocupación y la migración desorganizada han contribuido a un feroz desarraigo y al crecimiento desmedido y desorganizado de todas las grandes ciudades.

No quiero resultar repetitiva con el resultado de políticas de achicamiento del Estado, pero es fundamental remarcar en estas épocas que la tan solicitada mejora del Estado y todos los discursos de optimización de recursos y disminución del déficit ocultan en el fondo –aunque no tan en el fondo– un nuevo corrimiento del Estado que garantice la impunidad empresarial y nuevamente nos ponga en la calle a pelear, repitiendo una película en la cual cuando la gente muere, lo hace de verdad.

Dice eso alguien que no tuvo otra alternativa que alejarse de su lugar de origen buscando un horizonte que no resultó para nada amigable, como le ha pasado a tantos argentinos obligados a dejar atrás sus pueblos o bien a quedarse, y muchas veces, frustrándose en la posibilidad de realizarse como personas dignas.

Lo que tenemos que hacer en este ámbito es no volver hacia atrás. No puede ser que en veinte años se destruyan los ferrocarriles, pasen a manos privadas y luego vuelvan al Estado en peores condiciones en las que fueron entregados. No resulta una decisión más.

Mientras en muchos países resultó ser el motor de su economía y un signo indiscutido de desarrollo, aquí se ha vaciado y destruido el sistema ferroviario dejándolo apenas desarrollado de manera escasa en las áreas metropolitanas y esencialmente en la Ciudad de Buenos Aires y sus alrededores.

El Estado no tiene que competir con el ámbito privado. Debe brindar un servicio de calidad y que llegue a la mayoría de las personas, sosteniendo las economías regionales que se

verían beneficiadas con un costo de traslado mucho más democrático y federal.

En el artículo 2º del proyecto de ley en consideración se consagra la participación pública y privada en la prestación y operación de los servicios ferroviarios, y se habilita la renegociación de los contratos de concesión en transporte de cargas y pasajeros. No estamos de acuerdo con que se privatice lo que es rentable y lo que da pérdida sea para el Estado.

Como muchos de los compañeros presentes en este recinto, planteamos que este proyecto de estatización no sea un pasamanos, que exista previamente una auditoría y un inventario, ya que el Estado no tiene por qué hacerse cargo de la impunidad de las empresas privadas. El Estado puede gestionar de forma eficiente el servicio, después de décadas de gestión privada.

No podemos permitir más esa gran mentira a la que sometieron al pueblo argentino de que sólo fueron negocios para otros; llamémoslo “capitalismo de amigos”, con personajes partícipes pagos y hablando constantemente de millones de dólares, o pesos, o como quieran.

No debemos tener memoria selectiva –pero sí recordar lo sucedido–, morir por apoyar a trabajadores en lucha por despidos, como fue el caso del compañero Mariano Ferreyra, o morir en la tragedia de Once, que ocurrió en el año 2012, en la que perdieron la vida 51 personas y más de 702 resultaron heridas, como consecuencia del mal estado y falta de control de la línea Sarmiento.

Compañeros: estamos en las puertas de recuperar nuestros trenes. No tengo dudas de que este proyecto de ley no sólo es un avance en lo económico sino también en lo social si logra fortalecer e incrementar la red ferroviaria, sobre todo en el interior del país.

Hay que acompañar esta iniciativa –yo debo acompañarla–, pero no debemos quedarnos de brazos cruzados. Por el contrario, debemos estar atentos y exigir al Estado que no vuelva a retroceder sobre sus pasos, para que nunca más se ponga en manos privadas lo que es una indelegable potestad de generar políticas a largo plazo de inclusión social y real federalismo.

Recordando esa frase que quedó en la memoria de millones de argentinos, nunca más



permitamos que “ramal que para, ramal que cierra”. Se trataba no sólo de desactivar un medio de transporte sino de vaciar estaciones y dejar pueblos en el olvido. No olvidemos jamás que un pueblo sin tren es un pueblo que muere; se los dice alguien que vino de la provincia del Chaco en busca de un destino mejor, cosa que no fue nada fácil.

Recuperemos nuestros trenes, que son nuestros medios de transporte.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Tierra del Fuego.

**Sr. Martínez (Oscar Anselmo)**. – Señora presidenta: quienes humilde pero consciente y consecuentemente hemos formado parte de esa enorme resistencia que dio el pueblo en los años 90 a la aplicación de políticas privatizadoras de los gobiernos neoliberales, aquellos que enfrentamos esa actitud de sumisión, de arrodillarse ante el imperialismo o mantener relaciones carnales con los patrones del Norte, hoy venimos a defender este proyecto de ley, como un acto reparador del enorme daño que se hizo a los trabajadores y al pueblo, con este tipo de decisiones. Lo decimos porque enfrentamos coherentemente ese discurso viejo y remanido de que los ferrocarriles daban pérdida, que llevaba adelante como política de propaganda la derecha más recalcitrante a través de los monopolios periodísticos. Una y otra vez se insistía sobre la situación de los empleados ferroviarios, los que según ellos también eran responsables en alguna medida de las cosas que denunciaban aquellos que hacían los distintos programas pagados por los empresarios, la Unión Industrial Argentina, la Sociedad Rural Argentina y empresas que comercializaban neumáticos.

Siempre hemos defendido el ferrocarril como una herramienta fundamental para el progreso, el desarrollo y la inclusión social generadora también de puestos de trabajo y fortalecedora del federalismo, como una alternativa para ir avanzando en esa relación que necesitamos tener los argentinos como pueblo y, por qué no, a través de la Patria Grande, como se soñó con algunos proyectos que incluso en algún momento fueron realidad.

Nos oponemos a aquellos gobiernos que consideran la política como una forma de ad-

ministrar un negocio. Entonces, más allá de que se rasguen las vestiduras en su enardecida defensa de la Constitución Nacional, son capaces de atacar los derechos más esenciales de los sectores más vulnerables cuando consideran como un gasto a la salud, a la educación, al transporte y a los servicios en general. Esto es lo que les escuchamos decir cuando nos vienen a hablar del gasto público.

Ellos son los mismos que nos anuncian que el próximo 10 de diciembre van a levantar los cepos, pero fueron los responsables de los corralitos, de las devaluaciones y de los ajustes más terribles que han sufrido los trabajadores y los jubilados de nuestro país cuando les sacaron sus salarios. (*Aplausos en las galerías.*)

Creemos que este proyecto constituye un paso adelante, pero no solamente necesita apoyo sino también y fundamentalmente la defensa, de ahora en más, de esta decisión que hoy podemos asumir para lograr que definitivamente se recupere el ferrocarril como un servicio en favor del pueblo, de los trabajadores y, sobre todo, de los sectores más postergados.

Por eso no nos quedamos simplemente con esta cuestión de que se va a crear una empresa estatal, sino que consideramos necesario avanzar en la recuperación de los talleres ferroviarios, de la industria ferroviaria y de los miles de kilómetros de vías, incluso proyectando su extensión para llegar a otros lugares en los que lamentablemente aún sigue siendo un sueño la posibilidad de contar con un transporte como el ferrocarril.

No nos creemos el discurso de algunos que hacen gestos y anuncian que van a votar a favor pero sabemos que están expectantes y agazapados porque su propio jefe político ya ha anunciado no sólo que está en contra de este proyecto, sino también que tiene la apetencia privatizadora de volver atrás con algunas decisiones que ha tomado este Parlamento y que el pueblo ha defendido como suyas. Ellos son parte y representan esos sectores que hicieron enormes negociados, como por ejemplo las privatizaciones del correo, de YPF y de los ferrocarriles, así como también la creación de las AFJP. Entonces, denunciemos que no les creemos y que no nos van a confundir como en la década del 90.

Tenemos la enorme esperanza de que muy pronto los ferrocarriles nuevamente estén recorriendo los distintos extremos del país, es decir, el Centro, el Norte, el Sur, el Este y el Oeste, a fin de volver a comunicar a los pueblos y trasladar pasajeros y cargas, poniéndose al servicio de las necesidades que en materia de desarrollo y de progreso necesita nuestro país.

Tenemos el enorme desafío –por qué no– de imaginar que alguna vez ese transporte llegue también a los confines de nuestro país, a la Patagonia sur, que todavía está postergada. Al igual que la mayoría de los pueblos del interior, necesitamos seguir afianzando el federalismo, contribuyendo al desarrollo del país y aportando a la comunicación. Quienes habitamos en la provincia de Tierra del Fuego, la más austral, la más joven, pero quizás una de las más importantes geográfica y geopolíticamente porque contiene la Antártida, las islas del Atlántico Sur y nuestras queridas islas Malvinas, allí donde muchos imaginan el confín del mundo y donde nosotros creemos que comienza todo, tenemos un enorme sueño de más de seis generaciones postergadas.

Ese sueño consiste en fortalecer la comunicación con nuestro país mediante la aplicación concreta de una ley que se votó en este Parlamento en el año 2012, que significa ni más ni menos que la posibilidad real de concretar el cruce por aguas argentinas para unir Tierra del Fuego con el continente nacional. Ello es para nosotros una necesidad y una obligación. Vamos a repetir esto todas las veces que podamos porque pretendemos, queremos, anhelamos, imaginamos, soñamos y estamos esperanzados en que ese proyecto que han elaborado compañeros de la Federación Popular del Transporte y que nuestra pequeña estructura política ha hecho propio, sea debatido en este recinto para poder unir esa isla lejana, donde miles de hombres y mujeres están esperanzados con la posibilidad de crecer en el federalismo.

Permítasenos tener esa esperanza, soñar con la posibilidad de hacer realidad el cruce por aguas argentinas, como hace muy poco lo expresaron cientos de habitantes de Tierra del Fuego yendo hasta los límites del norte de

nuestra provincia para manifestarse y hacer escuchar su voz.

Eso, junto con el sueño de ver rodar nuevamente los ferrocarriles por todas las vías de nuestro país en manos de una sociedad del Estado, es un compromiso que nos hace votar este proyecto con convicción, pero también con el compromiso y la responsabilidad de defenderlos de cualquier intento privatizador de aquella derecha reaccionaria que está expectante, agazapada, frotándose las manos y con toda la intención de recuperar negocios que en estos últimos años de decisiones populares les han sido quitados de las manos.

Tengan en claro que este pequeño partido comprometido con el crecimiento y el desarrollo de nuestro pueblo, con la recuperación del ferrocarril, y sobre todo de la industria ferroviaria, de los talleres y de los miles de puestos de trabajo, defiende como propio este proyecto, más allá del voto que emita hoy. Lo va a defender en todos los frentes que sea necesario para oponernos a cualquier tipo de política que intente hacer retroceder un milímetro lo que hoy avancemos con la decisión que vamos a tomar a través de nuestro voto. *(Aplausos.)*

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Mendoza, quien será el último orador por bloque.

**Sr. Del Caño.** – Señora presidenta: desde el Frente de Izquierda hemos presentado –tal como lo hicimos cuando se discutió el proyecto relacionado con YPF– una propuesta alternativa de verdadera nacionalización integral de los ferrocarriles, que en nuestra opinión tienen que estar bajo la gestión de los trabajadores y de los usuarios.

Nuestro proyecto ha sido discutido y elaborado conjuntamente con los trabajadores combativos de las distintas líneas ferroviarias, es decir, con aquellos que enfrentaron las privatizaciones en la década del 90, en contra de muchos que hoy se han expresado en este recinto, que fueron funcionarios menemistas y que ahora señalan que van a apoyar la iniciativa en discusión.

Esos trabajadores son los mismos que han hecho frente a la tercerización laboral, de la que fue cómplice la burocracia sindical de la Unión Ferroviaria, que asesinó a Mariano Ferreyra.

Nuestro proyecto propone claramente terminar con las concesiones privadas sin ningún tipo de indemnización. Además, impulsa la creación de una comisión de trabajadores y usuarios que se encargue de investigar qué se hizo durante los últimos veinte años con el dinero de los subsidios y qué hicieron los empresarios con las ganancias que se llevaron. En este sentido, recordemos que la propia presidenta de la República señaló en su discurso ante la Asamblea Legislativa del 1° de marzo que esos empresarios se estaban llevando el dinero del pueblo argentino.

En nuestra propuesta también proponemos el fin de la tercerización laboral y la implementación de un convenio único para los trabajadores que garantice un salario mínimo equivalente al costo de la canasta familiar.

A partir de la presentación de este proyecto pudimos escuchar a los legisladores oficialistas hablar de estatización, pero todos sabemos que eso no es cierto. Lo digo porque el propio articulado de la propuesta en análisis indica que se mantendrán las concesiones y se renegociará con los concesionarios privados. Incluso, va más allá, al abrir el negocio ferroviario de cargas a nuevas empresas, principalmente producto de los acuerdos que se han suscrito con China.

En ese sentido, en el inciso b) del artículo 2° del proyecto del oficialismo se prevé la participación pública y privada en la prestación y operación de los servicios ferroviarios. De esta manera, los grupos Roggio y Emepa no sólo mantienen las concesiones del Ferrocarril Urquiza y Belgrano Norte, respectivamente, sino que además se anuncia su renegociación.

Igual tratamiento se establece para las concesiones en manos de Aceitera General Deheza, que opera Nuevo Central Argentino; Techint, a cargo de Ferroexpreso Pampeano y la cementera brasileña Camargo Correa, que administra Ferrosur Roca.

Por otro lado, la situación del Ferrocarril Belgrano Cargas la podríamos equiparar a lo que en el negocio hidrocarburífero es el yacimiento de Vaca Muerta. Digo esto porque el artículo 6° del proyecto impulsado por el oficialismo señala que se van a mantener las actuales concesiones bajo la forma de sociedad

anónima. Por eso suena irrisorio escuchar a quienes hablan de estatización.

Por otra parte, en el artículo 15 se prevé mantener la tercerización en los ferrocarriles. Pero si faltaba una muestra de que este proyecto nada tiene de soberano y nacional en el desarrollo industrial, se han desmantelado los talleres de EMFER y TATSA, cuyos trabajadores han resistido ese desmantelamiento.

Queda muy claro que aquí no se trata de la búsqueda de un desarrollo nacional. El Belgrano Cargas es un ferrocarril que atraviesa trece provincias que constituyen el corredor sojero y minero. Para eso es este proyecto, para beneficio de las grandes cerealeras, las sojeras y las mineras.

Quiero leer las palabras publicadas en un medio de comunicación, pronunciadas por el diputado del PRO Sturzenegger, y que también mencionó la diputada informante del Frente para la Victoria cuando se refirió a los acuerdos a los que habían llegado antes de la presentación del proyecto, con las modificaciones que hizo el Frente para la Victoria a propuesta de la derecha del PRO. Dice así: “El concepto clave es ‘*open access*’: la idea de que cualquier operador, público o privado, puede usar las vías. En este esquema el Estado pone a disposición la infraestructura ferroviaria, la que puede ser usada por cualquier empresa creada para operar carga por ferrocarril, o por empresas individuales que elijan hacer lo que hoy hacen las adjudicatarias, mantener una operación pequeña y propia para sus necesidades de transporte”.

Luego, manifiesta que “en la versión inicial del proyecto el ‘*open access*’ se restringía al transporte de carga pero, a nuestra sugerencia, hubo un giro novedoso en el oficialismo”, y agrega que los actuales concesionarios no tienen por qué salir perdiendo.

Sobre el final dice: “El gobierno llama al proyecto ‘de Creación de Ferrocarriles del Estado’, pero bien podría llamarse ‘para Incrementar la Participación Privada en el Transporte Ferroviario’ o ‘para Incrementar la Competencia en el Transporte Ferroviario Argentino’. No importa el título, lo relevante es el contenido”.

Decía el diputado Riestra que tenía dudas de votar este proyecto. Además, esta iniciativa

tiene el apoyo de funcionarios menemistas y de la burocracia sindical empresaria que en los 90 entregó a los trabajadores a las privatizaciones, que son y seguirán siendo parte del negocio. Por eso encontramos en la puerta del Congreso a la conducción de la Unión Ferroviaria, que vino a festejar que seguirá estando en los cargos de administración de los ferrocarriles, es decir, que seguirá siendo parte de este negocio.

Nuestro planteo es un proyecto alternativo, que lamentablemente el reglamento de esta Cámara nos impide votar por aquél, e incluso que otros diputados puedan adherir. Es un proyecto de nacionalización integral, a diferencia del proyecto que sostienen los diputados de derecha macrista, aunque cueste caro al oficialismo, que muchas veces habla de enfrentar a la derecha, a las corporaciones, a *Clarín*, etcétera, todo lo que siempre escuchamos sobre la supuesta polarización que se quiere generar, y sin embargo existe claramente ese acuerdo.

Nuestro proyecto es una verdadera estatización que busca un sistema ferroviario integral en función de y para garantizar las necesidades del conjunto del pueblo trabajador. Por eso lo ponemos a disposición de los trabajadores ferroviarios y del conjunto de los usuarios del pueblo argentino, para dar una verdadera lucha por este proyecto que plantea el Frente de Izquierda, para discutirlo entre todos los trabajadores y desenmascarar esta nueva estafa y engaño que quieren presentar como estatización pero que es una nueva privatización del sistema ferroviario argentino. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Damos comienzo a la lista de oradores individuales. Se solicita que respeten el término asignado porque hay noventa diputados anotados para hacer uso de la palabra.

Tiene la palabra el señor diputado por Chubut.

**Sr. Pais.** – Señora presidenta: de las diferentes exposiciones efectuadas por los señores diputados respecto de los dictámenes en consideración surgen algunas sorpresas interesantes.

La primera se vincula con el reclamo de que los ferrocarriles sean declarados un servicio público. Para mí, esto es una sorpresa porque ya son un servicio público; tanto las concesiones como los marcos regulatorios los conside-

ran de esa manera. Es decir que el reclamo es sobre algo que ya existe.

En segundo término, ha habido una suerte de descalificación del concepto de interés público nacional. Para nosotros, es absolutamente trascendente; de ningún modo es una mera calificación vacía de contenido sino que tiene un significado político e institucional, ya que fija una verdadera política de Estado a la que deberán subordinarse no sólo todos los estamentos de la administración pública nacional sino también los particulares.

En función de esas políticas de Estado, no puede haber desviaciones ni marcos de discrecionalidad administrativos. Por el contrario, tanto los funcionarios públicos como los particulares tendrán que subordinarse a la política de Estado que establezcamos con la sanción de este proyecto de ley.

La declaración de interés público nacional no es una mera declamación sino que fija los lineamientos de la futura política que el Estado nacional trazará en relación con los ferrocarriles. Dicha política tiene como objetivo prioritario la reactivación de los ferrocarriles, la renovación y el mejoramiento de su infraestructura y la incorporación de tecnologías y servicios que coadyuven a la modernización y la eficiencia del sistema de transporte público ferroviario a fin de garantizar y hacer plenamente efectivo lo dispuesto en el artículo 42 de la Constitución Nacional, es decir, que este servicio público sea eficiente y proteja y sirva adecuadamente al usuario y el interés público nacional.

La calificación de “interés público nacional” es excepcional; así lo ha entendido el Congreso con sus diferentes composiciones. Para que los señores diputados adviertan que no se trata de una cuestión menor, citaré algunas de las leyes que contienen una declaración de interés público nacional.

La llamada “ley de medios” es de interés público nacional; así la calificó el Poder Legislativo. Lo mismo ocurre con la ley de expropiación de las acciones de Repsol-YPF; pero el interés público fue declarado a los efectos no de la expropiación sino de la fijación de las políticas seguidas por la empresa administrada con mayoría accionaria del Estado nacional.



La ley 26.736, de pasta celulosa y papel para diarios, declara el interés público nacional y fija pautas de una política de Estado. Lo mismo ocurre con la ley por la que se crea AYSA; se establece el interés público nacional en un área tan importante como el derecho de acceso al agua potable. Otros ejemplos son la Ley de Ministerio Público Fiscal y la 26.020, de gas licuado de petróleo, a partir de la cual se articuló el nuevo Programa Hogar. La declaración de interés público nacional ha permitido que se puedan fijar los precios de referencia y se regule adecuadamente el mercado.

No cualquier norma tiene esta calificación excepcional sobre la base de la cual se fijan los objetivos a los que tendrá que subordinarse el Poder Ejecutivo. Esto es lo trascendente, lo importante y lo que tenemos que defender: nos aprestamos a sancionar una política de Estado que no es mentira o una estafa, como algunos han pretendido calificarla para tratar de desvalorizar esta decisión política.

El Estado recuperará la plena administración de la infraestructura ferroviaria y la subordinará a la política de Estado que hoy fije el Congreso.

El Estado tendrá la responsabilidad de gestionar los sistemas de control para la circulación de los trenes y podrá, si no hay una subordinación a sus políticas, rescindir las concesiones o invitar a una renegociación; en caso de que la renegociación no sea aceptada, incluso podrá recuperar el servicio. ¿Por qué? Porque en definitiva ningún particular va a poder incumplir lo que mandará la nueva ley.

En ese marco queremos decir que no existen facultades delegadas de este Congreso al Poder Ejecutivo sino que se da la posibilidad de resolver y rescatar la concesión que figura en los mismos pliegos, incluso la posibilidad de denunciar los contratos, porque se trata de una potestad natural del órgano administrador. Tampoco se trata de una mera facultad delegada, sino que esto emerge de lo que establece el decreto 1.023/01, que ha sido ratificado por el Congreso. En función de ello el Poder Ejecutivo tiene plena aptitud para negociar, rescindir o rescatar las concesiones.

Es imposible pensar que el Congreso cuente con facultades para renegociar. No puede sentarse con los concesionarios para

establecer nuevas pautas en los contratos de concesión. Esto no lo puede delegar porque forma parte de una potestad del poder administrador.

Por otra parte, es importante tener presente que nuestra Constitución, desde 1853, ordenaba la construcción de ferrocarriles. Se fijaba una política de Estado que ordenaba al Congreso arbitrar los medios necesarios para que pudiéramos hacer desde este ámbito lo que hoy estamos haciendo. Hoy estamos fijando los pilares del nuevo marco regulatorio del transporte público de cargas y de pasajeros.

Esta nueva ley se va a tener que integrar a toda la legislación dispersa en materia ferroviaria para que de esa forma se construya un modelo subordinado a los objetivos fijados en los artículos 1° y 2° del proyecto de ley. Son los tendientes a proteger un sistema que sirva a todos los argentinos para nuestro crecimiento y desarrollo. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Mendoza.

**Sr. Cobos.** – Señora presidenta... (*Manifestaciones en las galerías.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Ruego al público que haga silencio.

Continúa en el uso de la palabra el señor diputado por Mendoza.

**Sr. Cobos.** – Señora presidenta: venimos a tratar un tema que ha logrado mucha conciencia en cuanto a la recuperación de los ferrocarriles en manos del Estado. Dicho Estado abandonó a los ferrocarriles en el proceso de las privatizaciones, que comenzó en la década del 90, como bien se dijera acá.

Recuerdo que uno de los argumentos con vista corta que se expresaban tenía que ver con el déficit, que en ese momento ascendía, aproximadamente, a un millón de dólares por día.

Tuvimos ferrocarriles que transportaban personas a mediana y larga distancia, como también hacían transporte de carga.

La historia comenzó en 1870, cuando la Argentina ya tenía 720 kilómetros de red ferroviaria llegando a la década del 50 con 42.000.

Sucesivas políticas de abandono nos llevaron a los años 90 con argumentos meramente

económicos que dieron lugar a un sistema de concesiones que a toda vista ha fracasado en el país y hoy es motivo de una revisión de las decisiones tomadas en aquella oportunidad.

No se tuvo la capacidad de ver el impacto que la política de los 90 iba a causar en lo social, en lo económico, en lo industrial, en lo ambiental y en lo energético. Es así que esta querida red de 42.000 kilómetros terminó con 28.000 kilómetros concesionados, donde operativamente no había más de 12.300 kilómetros, y hoy en día no son más que 7.000 kilómetros los que periódicamente funcionan, y funcionan mal.

Se trata de una red disminuida que percibe 5 millones de dólares diarios en concepto de subsidios, es decir, cinco veces más para una red que no representa la cuarta parte de lo que fue en su momento la totalidad concesionada.

Ahora bien: no se tuvo en cuenta el impacto laboral de los pueblos, y pongo como ejemplo las queridas poblaciones de Monte Comán y Palmira, ambas ubicadas en mi provincia, en donde se genera desempleo por la falta de trabajo ferroviario. Además, hay que tener en cuenta el proceso de desindustrialización que recientemente nos ha llevado a importar de China vagones, locomotoras y hasta durmientes de ferrocarril.

Entonces, frente a esta visión de lo social faltaba también la visión económica para un país que, como bien decía el diputado Schiavetti, tiene grandes extensiones y cuenta con una geografía bastante sana y buena como para que funcione el ferrocarril. En este caso no se midió el impacto de esta situación en nuestra economía: se deterioraron rutas nacionales, se incrementó la inseguridad en nuestras rutas, aumentó el número de accidentes y de muertes y subieron los costos del transporte.

La medida que se maneja en la unidad económica del ferrocarril es tonelada/kilómetro, tal como ocurre en cualquier transporte de carga. Las distancias de recorrido medio en nuestro país, sobre todo en las economías regionales, hacen que el transporte ferroviario produzca una economía considerable con respecto al transporte en camiones. La relación es de dos a tres veces, dependiendo ello de las distancias, y ni que hablar de los aspectos ambientales y del ahorro del consumo de combustible, que

está vinculado al tema energético, que es uno de los problemas que ha condicionado la economía argentina.

Celebro que aquí estemos empezando a hablar de políticas de Estado y de visión estratégica; pero para tener visión estratégica y política del Estado necesitamos continuidad y no cambios pendulares como los que vivimos no sólo en el sistema de servicios públicos, como fueron las concesiones de agua, energía y de transporte aéreo —el caso de Aerolíneas Argentinas—, sino en lo que hace a la educación, como bien se ha dicho acá. Cambiamos cada veinte años y estos procesos de cambio no ayudan a mantener un rumbo estable y constante, tal como necesitamos para tener un país de largo plazo.

Por eso, creemos conveniente recuperar el sistema ferroviario y que esté en manos del Estado, pero debe ser un sistema de transporte de cargas y de pasajeros que forme parte, a su vez, de un sistema integral. La verdadera política del Estado no es el transporte ferroviario sino el multimodal.

No entiendo por qué hace dos semanas, por decreto, el transporte fluvial y marítimo, que ya había sido transferido al Ministerio del Interior y Transporte, se sacó de esa órbita para pasar a la del Ministerio de Economía. Se trata de los decretos 441 y 442.

Necesitamos ministerios y áreas específicas que contemplen la globalidad del problema para abordar con responsabilidad un tema que es sensible desde el punto de vista social y económico.

Vamos a acompañar esta iniciativa con las dos observaciones que hicieron los miembros informantes del bloque en lo que hace al directorio y a la necesidad de que, además de ser considerado de interés público, el ferrocarril sea un servicio público. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). — Tiene la palabra la señora diputada por Río Negro.

**Sra. Soria.** — Señora presidenta: como diputada patagónica, este proyecto tiene para mí un valor especial. No hace falta recordar lo importante que fue el desarrollo del ferrocarril para el progreso de nuestra zona sur. La ciudad de General Roca, como la mayoría de las

ciudades patagónicas, está cruzada por las vías del tren. Nuestras ciudades se desarrollaron y crecieron alrededor de las vías; sus estaciones y comercios por mucho tiempo se desarrollaron y dependieron de ese ferrocarril. Lamentablemente, con el proceso de privatización muchos pueblos que estaban a orillas de ese ferrocarril desaparecieron.

El tren, para nosotros, es mucho más que un medio de locomoción. El ferrocarril en nuestra Patagonia es parte de nuestra cultura, de nuestro desarrollo humano. Como dije recién, es el origen de numerosos asentamientos; nos permitió mostrar nuestras economías regionales y nuestra cultura al resto del país y del mundo.

Sin lugar a dudas, estamos recuperando un servicio estratégico. Honestamente, creo que no pueden existir opiniones en contra, con los objetivos nobles que persigue este proyecto de ley. Hay que integrar el territorio nacional, conectar al país, desarrollar nuestras economías regionales.

Cuesta ver cómo todavía algunos, pretendiendo alzar las banderas de los trabajadores, rechazan este proyecto con un razonamiento simplista. Lo perfecto es enemigo de lo bueno y también de lo posible, y éste es un excelente proyecto, sumamente realizable.

Siento también una gran frustración al escuchar a muchos economistas, algunos diputados –opositores por supuesto–, que miden este proyecto únicamente en términos económicos, de números. Este proyecto debe medirse por sus conquistas sociales en integración regional y en desarrollo de nuestras economías.

Mi provincia, Río Negro, espera ansiosa cargar esos trenes con manzanas rionegrinas para poder traerlas a la gran capital y venderlas a un mejor precio, dejando de pagar los altísimos costos que está pagando por el transporte.

Creo en la administración pública de los trenes. El Estado ha demostrado una vez más una administración excelente. Estamos en un momento en que realmente es necesario que el Estado modernice su sistema ferroviario, priorice las inversiones y recupere las riendas de la política.

Como tengo poco tiempo, pido autorización para insertar el resto de mi discurso en el Diario de Sesiones.

Simplemente, hago propias las palabras de Juan Domingo Perón, quien dijo que los rieles son del pueblo, por el pueblo y para el pueblo. Estoy orgullosa de este proyecto y por supuesto voy a acompañarlo. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Río Negro.

**Sr. Cejas.** – Señora presidenta: es un honor poder participar en esta sesión y votar favorablemente el proyecto que nos enviara el Poder Ejecutivo. Lo hago por distintas razones; entre ellas, por las razones históricas de lo que significó para la República Argentina la nacionalización de los ferrocarriles por parte del gobierno del general Juan Domingo Perón. Lo hago también por lo que significó el ferrocarril en la geopolítica argentina: progreso, desarrollo e integración, la verdadera Nación Argentina de norte a sur y de este a oeste.

Por supuesto que no puedo dejar de sentirme orgulloso de lo que significó para mi provincia aquello que empezó como el desarrollo integral de la norpatagonia a través de los trenes que para nosotros fueron historia y orgullo. Uno es el Zapalero, que ingresaba en mi provincia en el paraje Buena Parada, estación Río Colorado, y seguía sus vías hasta Zapala, en Neuquén. Otro es el que oportunamente se denominó “tren Arrayanes”, que entraba en mi provincia, en Viedma, y llegaba a San Carlos de Bariloche. Todas estas obras fueron realizadas a fines del siglo XIX y principios del siglo XX; realmente, un orgullo para los rionegrinos.

Debo decir también que en la etapa de la privatización de los ferrocarriles un gobierno que no era de mi signo político los mantuvo en la provincia de Río Negro.

En la ruta paralela a la 23, los pueblos sintieron realmente la necesidad de seguir teniendo el ferrocarril. Esto me parece loable y reconocible como hombre de la política que soy.

Quiero rendir un homenaje a tres localidades de mi provincia: Darwin, San Antonio e Ingeniero Jacobacci. Realmente, se sintieron mal los ferroviarios cuando pasó lo que pasó.

En este caso, por una cuestión de coherencia, así como nacionalizamos Aerolíneas Argentinas, YPF y las AFJP, hoy también lo hacemos con Ferrocarriles Argentinos.

Por último, quiero recordar lo que un famoso cantautor argentino dice permanentemente en todos los festivales nacionales: “Mi abuelo, mi padre y yo, los tres fuimos ferroviarios, pero pararon los trenes porque eran deficitarios”. Y si me permiten, voy a citar la última estrofa de este gran cantautor argentino: “Cuando se acaben las vías, no se van a acabar las vías; van a seguir transitando el gran territorio nacional. Tendrán que leer los diarios”.

No pienso recular, y voy a votar favorablemente este proyecto enviado por el Poder Ejecutivo nacional. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Río Negro.

**Sr. Bardeggia.** – Señora presidenta: con algunos diputados preopinantes tenemos la satisfacción de celebrar. Por supuesto que celebramos con todo énfasis la decisión que tomó la presidenta, implementada a través del Ministerio del Interior y Transporte, de recuperar y nacionalizar los ferrocarriles. Pero al mismo tiempo tenemos la satisfacción de celebrar y sentirnos parte de este proceso, ya que hace tres días –realmente nos llena de alegría y orgullo poder decirlo en esta Cámara– la presidenta y el ministro anunciaron el regreso del tren al Alto Valle de Río Negro y a Neuquén, que unirá las ciudades cabeceras de esas dos provincias, desde General Roca, pasando por Cipolletti, hasta la ciudad de Neuquén, donde todos los días miles de personas se movilizan a sus trabajos, a visitar a sus familias y demás.

Quiero que por un momento imaginemos lo devastador que fue el proceso de privatización y desguace del Estado en la Patagonia, o al menos en la norpatagonia, de la que puedo hablar. Pensemos en Agua y Energía, en YPF, en los ferrocarriles, en Iparsa, en Hidronor y en organismos que se achicaron prácticamente hasta la nada, como ocurrió con las delegaciones del INTA, la Comisión Nacional de Energía Atómica y el INVAP, que ahora tantas satisfacciones nos ha dado. En esa época quedaron prácticamente heridos de muerte por un proyecto que lo único que quería era transferir recursos y renta a los sectores más concentrados, que son los que ahora pugnan por seguir obteniendo esos recursos y esa renta.

Creo que en las vicisitudes que observamos en los ferrocarriles a lo largo de la historia seguramente se sintetizan las vicisitudes políticas, económicas e institucionales que el país vivió. ¿En qué sentido? En que se reflejó el proyecto de minoría, que tiene como objetivo central lo que decía hace unos instantes, es decir, concentrar y transferir la renta y los recursos.

Ahora en la vida de los ferrocarriles se expresa el proyecto de las mayorías, que sin duda tiene como prioridad la función social de los recursos estratégicos de la Nación.

Antes de continuar, señora presidenta, quiero solicitar permiso para insertar el resto de mi discurso en el Diario de Sesiones.

De manera que no puedo más que celebrar la decisión que el Congreso toma sobre un proceso que ya venía avanzado, porque no es que arranca ahora o que lo va a hacer dentro de unos días, sino que la presidenta ya había dispuesto –y el Ministerio del Interior y Transporte había instrumentado– una inversión de más de 1.000 millones de dólares, y los trenes en Capital y en distintas ciudades del interior ya están circulando.

Por otro lado, en nuestro caso particular tenemos la enorme satisfacción de sentirnos parte, porque en breve –tal como anunció la presidenta– el tren va a volver al Alto Valle. Además, es bueno decir que hay un calendario con fechas para licitar un tramo que tiene ni más ni menos que 1.600 kilómetros, que une Buenos Aires con Bariloche, que también fue un servicio histórico que en la década del 40 o del 50 hizo que Bariloche se pudiera integrar funcionalmente al territorio nacional; junto a la política conservacionista de la entonces Dirección de Parques Nacionales se logró que Bariloche tuviera el perfil que hoy todos conocemos. Esto fue posible gracias a la decisión y la presencia del Estado a través de las empresas que mencioné anteriormente.

Me olvidé de citar a Vialidad Nacional, que desempeñó una labor heroica haciendo caminos donde nadie había pasado antes. Por todo lo expuesto, junto con los compañeros de la provincia de Río Negro, apoyamos con muchísima satisfacción este proyecto de ley. (*Aplausos.*)



**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Río Negro.

**Sr. Avoscan.** – Señora presidenta: durante el debate hemos escuchado de parte de las bancadas opositoras dos grandes tipos de recriminaciones: la primera, por qué no lo hicieron antes, y la segunda, por qué no van más allá.

Pareciera que no recordaran cómo estaba el país en mayo de 2003, cuando arrancó el proceso liderado por el ex presidente Néstor Kirchner y continuado por la señora presidenta Cristina Fernández de Kirchner. Lo paradójico es que siempre que se avanzaba en una medida que tendía a reformular el modelo de país y el esquema de dependencia heredada a partir de las leyes de emergencia económica sancionadas en 1989 y 1990, recibíamos la queja de por qué nos acordábamos recién ahora y no lo habíamos hecho antes. La razón fue que no estaban dadas las condiciones materiales para hacerlo.

La estatización o nacionalización del servicio ferroviario no se hizo antes porque había otras prioridades y esquemas de trabajo para atender las urgentes necesidades de la sociedad. La política del transporte ferroviario fue prioridad en 2003 a fin de que los pobladores de las grandes zonas urbanas pudieran seguir viajando. La segunda prioridad fue tener precios dignos; es decir, sostener el servicio y que la gran devaluación no impactara sobre el bolsillo del común de la gente. Después se fueron desarrollando otras políticas para reinvertir, hasta que llegamos al punto de la necesidad de contar con una política establecida y fijada por el Estado nacional y no por los privados.

En cuanto a la pregunta de por qué no vamos más allá, resulta graciosa, porque muchas veces la plantean representantes de algunos partidos que cuando tuvieron la posibilidad de ser gobierno o de gobernar en sus territorios nunca han ido más allá y se han conformado con administrar la situación heredada.

Con este proyecto avanzamos en la reconversión de un programa para el país, con el convencimiento de que el ferrocarril es una de las formas de planificar la ocupación del espacio territorial. Así lo entendieron los herederos de la generación del 80 y de principios del siglo XX, con el Pacto Autonomista Nacional, Julio

Argentino Roca, y todos esos estadistas –hoy cuestionados por otras razones– que delinearon la ocupación de la Patagonia y del resto del país a partir de la incorporación del ferrocarril, desde el que se articuló el poblamiento tanto en la Patagonia norte como en la Patagonia sur y en los vastos territorios cordilleranos y del Norte del país.

El impacto de esos ferrocarriles...

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Solicito al señor diputado que vaya concluyendo su exposición.

**Sr. Avoscan.** – Señora presidenta: antes de finalizar mi exposición solicito autorización para insertar mi discurso en el Diario de Sesiones.

Termino con la siguiente reflexión: el impacto que tuvo la privatización y el abandono de la política ferroviaria en los años 90 estará en la antípoda de lo que será este programa de nacionalización y declaración de interés público del servicio ferroviario en nuestro país como prioridad absoluta. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Río Negro.

**Sr. Gagliardi.** – Señora presidenta: con el surgir de los años 90 floreció a nivel mundial y en nuestro país el neoliberalismo, que junto con la globalización después sabríamos que contenía globalizadores y globalizados. Fue por aquellos años que el discurso único intentaba convencernos de que el Estado debía ser mínimo, con una nula injerencia política en los mercados, que éstos debían autorregularse y que oportunamente derramarían sus bendiciones sobre la parte más baja de la pirámide económica. Nos decían también que la solución a todos los problemas llegaría pasando los servicios públicos a manos privadas. ¿Recuerdan las “joyas de la abuela” y demás?

¿Cómo olvidar las horas y horas de prédica con las que en este sentido Bernardo Neustadt, desde la televisión, trataba de convencer a “doña Rosa”?

Hoy, ya sabemos adónde nos condujo todo eso. Creo que en nuestros días sería imposible o al menos increíble para la mayoría el discurso de Neustadt relativo al neoliberalismo, es decir que el Estado es mal administrador y que

cualquier cosa en manos privadas mejora y se vuelve eficiente por el mero hecho de no ser pública.

Lamentablemente, por este concepto que primó durante tanto tiempo perdimos una gran parte de nuestra red ferroviaria, como así también YPF y Aerolíneas Argentinas.

Afortunadamente hoy, mientras en Europa varios países siguen padeciendo los efectos del neoliberalismo, tan nocivos para sus ciudadanos, nosotros ya dimos la vuelta de página y en nuestro proyecto político nacional y popular que conduce la presidenta Cristina Fernández de Kirchner hemos recuperado las banderas de la inclusión social, para lo cual, como siempre supimos por la doctrina peronista, el rol del Estado es fundamental.

Buena parte de dicha inclusión está relacionada con los ferrocarriles. Soy diputado por la provincia de Río Negro, que está cruzada de este a oeste por dos ramales del Ferrocarril Roca. Sería interesante rever el nombre de este ferrocarril, pero éste no es el motivo por el que hoy estamos aquí reunidos.

Como dije, mi provincia es atravesada por dos ramales del Ferrocarril Roca. Uno se extiende desde Bahía Blanca hasta Bariloche, cruzando la provincia por la línea sur. El otro va desde Bahía Blanca, a la vera de la ruta 22, alcanzando Cipolletti y llegando hasta Zapala, en Neuquén. Estos dos ramales fueron creados esenciales para abastecer y comunicar todos los pueblos y localidades de mi provincia. Por eso, es imposible no vincular el ferrocarril con la inclusión social que impulsa y caracteriza nuestro proyecto político.

Creo que la nacionalización de los ferrocarriles reactivará las diversas regiones de mi provincia, algunas de las cuales literalmente se extinguieron con los ramales que se cerraron. Aspiramos a la creación de nuevas fuentes de empleo, mejorando la conectividad del país y contribuyendo así al desarrollo de las economías regionales y la promoción de la equidad y el bienestar.

Como dispongo de poco tiempo para hacer uso de la palabra, solicito autorización para insertar el resto de mi discurso en el Diario de Sesiones.

Para finalizar, quiero decir que seguramente la nacionalización de los ferrocarriles constituía una de las últimas reparaciones que teníamos pendientes y nos debíamos respecto de la década del 90, es decir, de aquellos años aciagos en los que imperó el discurso único del liberalismo.

Por todo lo expuesto, manifiesto el júbilo de todos los ciudadanos de Río Negro en este día que consideramos histórico. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Daer.** – Señora presidenta: tengo que decir la verdad. El 1º de marzo, día de apertura de las sesiones ordinarias de este Parlamento, aplaudimos el discurso de la señora presidenta de la Nación cuando nos habló de los ferrocarriles. En ese momento imaginamos que íbamos a tener por delante una discusión que, con este proyecto, nos parece que queda corta.

Considero que tendríamos que haber encarado el tema ferroviario más universalmente, hablando de proyectos industriales y de la producción de rieles y de todo el material necesario para la señalización y el funcionamiento de los trenes. Pero por sobre todas las cosas tendríamos que hablar nuevamente de la fabricación y reparación del material rodante. En ese sentido quiero señalar que los compañeros ferroviarios esperan que empecemos a abrir nuevamente los talleres y comencemos a trabajar y resolver todas aquellas cuestiones que tienen que ver con el material rodante ferroviario, a fin de no tener que depender de la tecnología extranjera. Fuimos y somos capaces de colocar trenes de primera generación sobre las vías de nuestro país producidas por compañeros trabajadores argentinos. Y lo que es más simple: ni siquiera tuvimos la posibilidad de pensar en fabricar en nuestro país los durmientes de hormigón que, en la recuperación de las vías que se está llevando a cabo, están siendo traídos de otros países.

Al mismo tiempo, quiero reconocer la apertura que tuvo tanto la compañera presidenta de la comisión como los diputados del oficialismo y el propio ministro del Interior y Transporte, Florencio Randazzo, en poder debatir y aceptar las propuestas que desde el Frente Renovador les hicimos llegar. Era fundamental que en la

modificación del artículo 15 se comprendiera que desde ningún punto de vista el Estado puede ceder en lo relativo a la administración y circulación de los trenes por las vías de nuestro país. Efectivamente, esto se comprendió y se pudo resolver.

Por su parte, el artículo 9° también fue fundamental al incorporar a los usuarios, que son los que utilizan día a día el ferrocarril, tanto de carga como de pasajeros, en el directorio de esta empresa que estamos creando. Pero por sobre todas las cosas, fue trascendental incorporar a los trabajadores, a través de la representación de sus sindicatos, en el directorio de esta empresa, a fin de que puedan coparticipar en la ejecución y decisión de las políticas que se llevan adelante en nuestro país en lo que respecta a temas ferroviarios.

Y ya que hablamos de los trabajadores, no puedo dejar de hacer mención a una posición que existió en el bloque de la Unión Cívica Radical con respecto a cambiar el título de este proyecto para convertir el servicio ferroviario en un servicio esencial, haciendo hincapié solamente en poder acotar el derecho a huelga de los trabajadores ferroviarios. Creo que esto no sólo es la negación de un derecho constitucional sino el prejuicio de entender que los trabajadores hacemos una medida de fuerza, porque tenemos el derecho a ello.

Por eso, creo que nos hace bien a todos sostener el título tal como está y el objetivo tal cual lo marca el artículo 1° de este proyecto.

Desde el Frente Renovador vamos a acompañar este proyecto, tal como lo anticiparan los compañeros Solá y Asseff, de nuestro bloque. Lo hacemos convencidos de que tenemos que mirar hacia adelante y de que éste sea el punto de inflexión para volver a discutir y reconstruir los ferrocarriles de nuestro país. No tenemos que echarle la culpa solamente al gobierno de los años 1989 y 1990, porque el que lo precedió —mediante las leyes de reordenamiento del Estado y de emergencia económica, que se aprobaron en 1989— fue también el que le dio los instrumentos para que se destruyera el Estado.

Digo que éste tiene que ser el punto de inflexión para que empecemos a pensar nuevamente en una política ferroviaria en serio. Que otra tragedia no nos tenga que volver a hacer

reconsiderar el tema ferroviario. Este tema llevó al actual gobierno a realizar los cambios necesarios para mejorar el sistema.

Por todas estas razones, reitero que vamos a acompañar el proyecto en tratamiento. *(Aplausos.)*

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). — Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

**Sra. Segarra.** — Señora presidenta: para mí es un honor poder acompañar este proyecto de ley que lleva implícito un fin superior, que es el de concretar el pleno protagonismo del Estado en el diseño, desarrollo e implementación de una única política de servicio público de transporte ferroviario de personas y cargas.

Para nosotros es central recuperar el rol del Estado, porque si bien en 2008 se comenzó a desandar la senda iniciada por el neoliberalismo con la sanción de la ley de actividades ferroviarias, esta propuesta viene a completar las responsabilidades que le son propias para alcanzar mejores niveles de justicia social a través del desarrollo de políticas públicas nacionales en materia de trenes al servicio del pueblo.

Es necesario que el Estado recupere definitivamente la administración de los ferrocarriles a efectos de gestionar de modo más eficiente la prestación, potenciando activamente su rol de operador de las cuestiones públicas.

Como diputada por la provincia de Buenos Aires, como marplatense y como vecina de una ciudad que es el centro turístico más importante de nuestro país, me voy a referir a las líneas de larga distancia de pasajeros que atraviesan el territorio de mi provincia.

En ese sentido, en la línea que va de Plaza Constitución a Mar del Plata, el 19 de diciembre del año pasado comenzó a circular un nuevo servicio, que en sólo doce días transportó a más de 6.300 pasajeros en condiciones de confort y seguridad.

Por otro lado, desde el restablecimiento de ese servicio se han renovado más de 350 kilómetros de vías y se está trabajando en cuatro frentes de obras que son claves, como la que se está llevando sobre el río Salado. Asimismo, se han terminado obras emblemáticas, como la

curva de Chascomús, que fue soñada y comenzada por el doctor Alfonsín en el año 1985.

El programa de modernización del corredor Buenos Aires-Mar del Plata incluye la rehabilitación, renovación y ejecución de vía nueva en diversos sectores del trazado por un total de 312 kilómetros, garantizando así mayores velocidades de circulación, lo cual disminuye notoriamente el tiempo del viaje y mejora los niveles de seguridad de los pasajeros.

Esos trabajos comprenden 20 kilómetros de vía nueva, la renovación total de 50 kilómetros de vía entre Vivotatá y Mar del Plata y entre Camet y Mar del Plata, cuatro etapas de renovación de vía entre las estaciones Chascomús, Maipú y Vivotatá, tres etapas de mejoramiento de vía entre las estaciones Maipú y Vivotatá, renovación del puente del río Salado y puesta en valor de la estación Ferroautomotor de Chascomús.

También están previstos trabajos sobre la vía de larga distancia de Constitución a Chascomús, servicio que opera de lunes a viernes en horario pico. Ese es un viaje que tiene una duración de 120 minutos de un extremo a otro.

Además, se han realizado trabajos en el trayecto que va de Plaza Constitución a Cañuelas, en el que circulan trenes cero kilómetros que unen Cañuelas, Constitución, Tristán Suárez, Ezeiza y Monte Grande.

A partir de enero del año 2014 en el tramo que va de Constitución a La Plata se ha renovado el servicio que circulaba en ese trayecto.

La renovación del servicio de pasajeros es central y estratégica, porque tiene que ver con el sentido de planificación que ya hemos mencionado. Por ello, es necesario declararlo de interés público nacional, como objetivo de la política de transporte ferroviario de pasajeros y de cargas, que apunta a la renovación y mejoramiento de la infraestructura, la incorporación de tecnología para garantizar la integración territorial, la conectividad geográfica y el desarrollo de las economías regionales con más equidad social y creación de empleo.

Por último, quiero decir que esta ley de nacionalización no es una reforma administrativa; es una decisión política que ha tomado la presidenta y es claramente la voluntad política de seguir transformando el Estado, de recupe-

rar el patrimonio nacional de ferrocarriles en todos sus aspectos.

Diseñar una política nacional del servicio de transporte público ferroviario de carga y de pasajeros es una acción pendiente que hoy encuentra el momento para asumir ese compromiso y llegar a todos los lugares, para que todas las personas y eventualmente lo que ellas producen puedan conectarse, circular y por ende desarrollarse social y económicamente, poniendo en valor todas las economías regionales, creando trabajo y acercando más justicia a todo el pueblo de la Nación Argentina. *(Aplausos.)*

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra la señora diputada por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sra. Schmidt-Liermann.** – Señora presidenta: quiero agradecer el tratamiento de este proyecto de ley porque desde el PRO, como dijeron nuestros compañeros de bloque, consideramos que dará una gran oportunidad a la rehabilitación y recuperación de la industria ferroviaria.

Por ello en esta ocasión me permito agradecer a tantas personas, tantos voluntarios, tantas organizaciones que mantuvieron latente y vigente la importancia de contar con una red troncal global para nuestro país. Sin la participación de tantos voluntarios, con mucho esfuerzo y recursos propios, incluso recuperando vagones que habían sido abandonados, hoy no estaríamos tratando este proyecto de ley.

Considero muy importante recordar que hubo una época en la que Ferrocarriles Argentinos exportaba vagones, coches y motores. Había empresas como Materfer que lograron exportar 209 coches de primera clase, 22 de segunda clase, 23 coches restaurante y 15 furgones para encomiendas con compartimiento postal.

Ojalá pronto volvamos a esa época, teniendo en cuenta que para poder lograrlo necesitamos un gran plan de industrialización ferroviaria, que pueda dar puestos de trabajo y facilitar el desarrollo del oficio, que es muy importante para esta cuestión.

Hablando de puestos de trabajo de alta tecnología, es necesario volver a dictar la carrera de ingeniería ferroviaria. No estamos teniendo



ingenieros especializados en ferrocarriles. Si queremos lograr que este proyecto se implemente en forma eficaz, será fundamental poder formar ingenieros en este sector.

Quiero hacer un reconocimiento a la gente de Entre Ríos, porque la Asociación de Emprendimientos Ferroviarios Argentinos, ASE-MFA, me facilitó un estudio realizado por ellos sobre un proyecto casi autosustentable para volver a instalar el tren en el trayecto Basavilbaso-Villaguay-Concordia, que lamentablemente sólo se implementó en parte. Sería muy bueno que se pudiera volver a recoger este proyecto e implementarlo en su totalidad. En el estudio que me facilitó la ASEMFA se demostraría la sustentabilidad del proyecto, no requeriría de aportes estatales y prestaría un importante servicio social en la zona.

Finalmente, me permito hacer referencia al compañero Pitrola –ayer también lo aclaré en la comisión–, quien en su alocución de hoy dijo que la ley tenía una “concepción macrista”. Si con eso el colega se refiere a que el macrismo llegará al poder y podrá el año que viene gestionar la Nación, lo tomamos con muchísimo gusto y ojalá sea así. Puedo asegurar que podremos gestionar el servicio de trenes y, en general, los servicios públicos para dar al ciudadano una vida mejor. *(Aplausos.)*

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

**Sr. Perotti**. – Señora presidenta: vivimos con satisfacción este día tan importante para el país y en particular para la provincia de Santa Fe, que se ha convertido en el centro de recuperación ferroviaria. Después de veintidós años volvió a transitar el tren de pasajeros entre Buenos Aires y Rufino, lo que fue una verdadera fiesta para el pueblo. Desde los primeros días de abril circula con frecuencias normales el tren entre Retiro y Rosario. Hubo una fuerte inversión en las vías y en la estación, ubicada en una zona estratégica, y ello permitió recuperar la ciudad de Rosario, que se está convirtiendo en un centro de comunicación importantísimo porque además de lo que ya se ha expresado en esta sesión se puso en marcha la licitación del ramal hacia Tortugas y de allí a Córdoba, a fin de unir esta ciudad con la de Rosario mediante el tren de pasajeros.

A esto hay que sumar la recuperación del Belgrano Cargas, con una inversión superior a los 1.400 millones, la mitad de la cual será invertida en territorio santafesino: de Santa Fe a San Justo, de San Justo a San Cristóbal y de allí al norte de la provincia y del país, para unir con Chile y con Bolivia. Es una obra realmente trascendente, de un impacto federal importantísimo no sólo para nuestra provincia sino también para el interior del país, porque permitirá trasladar a gente que trabaja o estudia y sacar del aislamiento a nuestros pueblos.

A partir de ahora será clave el rol de los municipios y de cada gobierno provincial; será fundamental la manera como se aprovecha esta inversión para generar mayor competitividad en nuestro territorio. Para quien no lo vea de esta manera, será simplemente una vía por donde pasará una locomotora tirando de unos vagones. Para nosotros, en cambio, el ferrocarril es el desarrollo y el medio que permitirá sacar del aislamiento a los pueblos. Es la posibilidad de integrar el territorio y de mejorar la logística para extender la frontera agrícola, para que cada pueblo tenga fuentes de trabajo y pueda poner en cada vagón el fruto de esa tarea llegando competitivamente a los mercados nacionales e internacionales.

Por las razones expuestas, adelanto mi voto favorable al proyecto de ley en tratamiento. *(Aplausos.)*

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – No estando presente la señora diputada Simoncini, tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

**Sr. Cleri**. – Señora presidenta: como todos los argentinos, estamos muy contentos. Participar de este debate donde encontramos coincidencias con la oposición demuestra que nuevamente una política trascendental fijada por la señora presidenta de la Nación con una mirada de estadista es discutida en el Congreso Nacional. Seguramente los trabajadores, y principalmente los ferroviarios, estarán orgullosos de que este 8 de abril se sancione este proyecto de ley tendiente a reactivar una política ferroviaria que siempre tuvo como eje fundamental el gobierno nacional, quien antes dio el debate de construcción de la legitimidad del poder con una mirada federal para integrar la Argentina. Lo hizo con Aerolíneas Argen-

tinias y ahora lo hace con Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado.

Como nieto de ferroviario que nació y vivió en la ciudad de Pérez, recuerdo que en ese lugar estuvieron los talleres más importantes donde se reparaban los trenes en la Argentina. También recuerdo los de Laguna Paiva y San Cristóbal, en la provincia de Santa Fe, y otros ubicados en Tucumán, Córdoba y tantos otros lugares donde además de talleres ferroviarios se instalaron estaciones de ferrocarriles. Fueron los primeros que se comunicaron porque no sólo se realizó el transporte de pasajeros, sino que se activó el comercio. Además, hubo una integración y una mirada federal.

Tuvimos tres plenarios de comisiones y la oposición asistió sólo a uno. Por eso es bueno que hoy esté presente en el recinto. Hubo un diputado, candidato a jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que vive en una pecera porque habló de no tener memoria. Este proyecto político tiene muchísima memoria. Tenemos tanta memoria que recordamos que el 25 de mayo de 2003 Néstor Carlos Kirchner, sentado en ese lugar, nos vino a proponer un sueño que se va concretando cada día en cada uno de los rincones de la Argentina y por supuesto para los cuarenta millones de argentinos. Era el sueño de la integración de un país federal que ahora se está logrando con hechos concretos.

Hemos tenido debates con la oposición que siempre ha hablado de cosas que no se cumplían. Nosotros decimos que hacemos cosas, mientras otros no hacen nada. Por eso, estamos viendo que con esta política ferroviaria y con las decisiones que se tomaron anteriormente, tanto con Néstor como con Cristina Fernández de Kirchner, vamos a lograr tener un transporte de pasajeros que será competitivo y una mejor logística interna.

La integración del sistema ferroviario nos va a permitir que existan vías navegables para poder comercializar mejor nuestras mercaderías, lo que se suma a la integración que está llevando adelante Aerolíneas Argentinas.

Como nieto de ferroviarios siento el orgullo de votar hoy este proyecto de ley, viendo que cada una de las cosas que se dicen se terminan cumpliendo, porque tenemos memoria y muchísimo futuro. Pensamos que el pueblo ar-

gentino va a seguir apostando a este proyecto político. Hoy vamos a dar sanción a esta iniciativa para continuar conquistando derechos. *(Aplausos en las bancas y en las galerías.)*

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – No hallándose presente el señor diputado Roy Cortina, tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

**Sra. Conti.** – Señora presidenta: me toca informar sobre los enormes avances que ha tenido la línea Belgrano Norte. Se trata de la línea de pasajeros que une la estación de Retiro, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, con Villa Rosa, partido de Pilar, provincia de Buenos Aires, que atraviesa el área metropolitana en un tramo de 54 kilómetros. La línea tiene 22 estaciones...

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Ruego al público presente que respete a la oradora.

Continúa en el uso de la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

**Sra. Conti.** – Señora presidenta: estaba hablando de 22 estaciones que parten de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y atraviesan distintos partidos del conurbano: Vicente López, San Isidro, Tigre, Malvinas Argentinas y Pilar. Debo destacar que actualmente están proyectadas –y se encuentran en plena construcción– dos importantes estaciones: una, ubicada en Aeroparque, y otra, en la Ciudad Universitaria. Ello va a implicar un mejor acceso de la ciudadanía, mediante la utilización del tren, para conectarse con los vuelos en avión o con las facultades de la Ciudad Universitaria. De esta forma, los residentes en la Capital Federal o el conurbano norte podrán cursar sus estudios universitarios utilizando el tren como medio de transporte.

Hasta hoy, en Villa Rosa finaliza la concesión para transporte de pasajeros, actualmente en poder de Ferrovías. Allí empieza la línea de carga de la empresa estatal Trenes Argentinos Cargas y Logística, que sigue hasta el norte del país. No obstante ello, dichos trenes de carga llegan a la estación Saldías en las proximidades de Retiro por el sector en el que se presta el servicio de pasajeros.

La estación Saldías ha tenido enormes cambios positivos. Está ubicada al lado del camino

de acceso al alojamiento de los contenedores y colinda con el barrio de emergencia 31.

Además, por el otro lateral, había que transitar oscuros 300 metros para poder llegar a la avenida Figueroa Alcorta. Antes, ésta era una zona intransitable y peligrosa donde los ciudadanos no caminaban con tranquilidad. Hoy en día esa zona está iluminada y cuenta con medidas de seguridad apropiadas. Todo ello ha logrado que esa estación de tren se convierta en un área de vida plena.

En cuanto a Vicente López –éste es el municipio de la provincia de Buenos Aires en el que yo vivo–, para atravesar la avenida Maipú –cuya continuación es la avenida Cabildo y luego Santa Fe– se construyó un paso a nivel de 15 metros de ancho que se conoce como puente “Saavedra”, y a partir de 1920 se pasó a llamar Aristóbulo del Valle. Esta estación, que también era un antro problemático para la unión de la ciudad con Vicente López –primer partido del conurbano bonaerense de la zona norte–, fue refaccionada y justamente en el día de hoy se puede ver la luz solar. Además, las vías de acceso a dicha estación se transformaron en calles. Por lo tanto, se registró un giro de 180 grados solamente en una semana y cambió en forma total el valor de esa zona en beneficio de los usuarios de transporte de trenes.

Este ramal constituye uno de los servicios de transporte público más usados por la clase trabajadora y por los estudiantes de la zona norte. Es cierto que hay horas pico, pero en ellas hay frecuencias tan seguidas que la mayoría de las personas puede viajar sentada y disfrutando de una agradable temperatura ambiente dentro del tren. Es decir que la calidad humanitaria que se está imprimiendo a los nuevos vagones colabora con el buen vivir de nuestros ciudadanos.

Se incorporaron veinte nuevos coches de fabricación nacional, y se van a ir incluyendo en el trayecto Retiro-Boulogne.

Como servicio rápido y diferencial, existen paradas en Retiro, Ciudad Universitaria y Boulogne, y cuenta con una capacidad de 240 pasajeros. Este servicio diferencial muy apreciado por nuestros vecinos tiene *wi-fi*, puertas inteligentes y otros beneficios.

En fin, anteriormente cada ramal que paraba era considerado un ramal muerto, y ello impli-

caba la muerte de muchos pueblos de nuestro conurbano bonaerense y del resto de nuestro país. En la actualidad, no sólo cada ramal muerto es un ramal vivo sino que las redes ferroviarias vuelven a extenderse con ímpetu gracias a una administración nacional que va a hacer patria ya que brinda transporte barato y accesible para que nuestra ciudadanía viva, trabaje, estudie y se recree con mejor calidad de vida e integración social. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – No encontrándose presente la señora diputada Ana Carla Carrizo, tiene la palabra el señor diputado por Entre Ríos.

**Sr. Solanas.** – Señora presidenta: desde el 1° de marzo, cuando la presidenta anunció el envío de este proyecto al Congreso de la Nación, en nuestra provincia hemos recogido la adhesión de miles y miles de ciudadanos, pero sobre todo la de los compañeros que quedaron a la vera del camino ya que perdieron su trabajo. Muchos de ellos no tenían destino porque sus pueblos quedaron a la deriva después del cierre del ferrocarril.

Hoy, venimos a defender con mucho orgullo este proyecto, por su coherencia.

Hace poco encontré un calco que decía: “Kirchner presidente. Una Argentina en serio”. Con este proyecto estamos cumpliendo con Néstor Carlos Kirchner y Juan Domingo Perón, recuperando los ferrocarriles para la República Argentina pero fundamentalmente para su pueblo.

No me cabe duda de que con esta decisión de la presidenta Cristina Fernández de Kirchner venimos a defender el interés nacional. Es la patria dueña de su destino y no concesionada a los intereses privados. Venimos a defender –decía Néstor– a nuestro pueblo, al interior, como se dice en la Capital. Venimos a defender la historia de los talleres entrerrianos de Strobel, Paraná, Basavilbaso, Concordia y Concepción del Uruguay. Recuerdo la enorme tristeza que produjo esa terrible frase: “Ramal que para, ramal que cierra”.

Creemos en la libertad, en la independencia y también en el progreso de las economías regionales.

Este proyecto nacional ha estado siempre a favor de las mayorías y aquí lo está demostrando.

do, procurando que nuestros pueblos revivan no sólo con la estación ferroviaria sino también con las economías regionales para generar trabajo, y que se queden allí en esta Nación federal que todos procuramos.

Con este proyecto reverdece el pensamiento de Raúl Scalabrini Ortiz. Por eso, vengo a proponer que esta empresa nacional se llame “Raúl Scalabrini Ortiz”; que las llamas de las mayorías populares que se encendieron con YPF y Aerolíneas Argentinas estén presentes hoy en este recinto. Procuremos levantar la voz bien fuerte en función de defender un proyecto nacional que este gobierno nacional, popular y democrático ha instalado para quedarse y defenderlo.

Quiero recordar a “Mecha” Comaleras, la esposa de Raúl Scalabrini Ortiz. Cuando la detiene la dictadura, vuelve al escritorio de Raúl y escribe allí, en rojo, desafiante: “Aquí se defendió la patria”.

Compañera presidenta: siento que hoy, en este recinto, con este proyecto, estamos defendiendo la patria que somos todos. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Entre Ríos.

**Sr. Elorriaga.** – Señora presidenta: solicito permiso para insertar mi discurso en el Diario de Sesiones porque tengo poco tiempo para fundamentar mi apoyo a un proyecto tan importante como el de creación de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado. Consideramos que recuperar su administración es rescatar la memoria, la historia, las costumbres, las relaciones, las rutas de comunicación entre los pueblos y sus habitantes.

Es muy poco tiempo también para apoyar una medida que habla de la historia de la provincia de Entre Ríos, en la que aún resuena el eco del paso del tren de norte a sur con el Gran Capitán o los ramales de la costa del Uruguay, o ramales más cortos como los que unían estación Gobernador Manuel Sola con Raíces, o Durazno con Maciá.

Como decía hoy la miembro informante, cómo no defender este proyecto si uno conoció a mucha gente que trabajó en Ferrocarriles; cómo no defender este proyecto si tenemos a un gobernador como Sergio Urribarri, que vi-

vió su niñez y su adolescencia en una estación de tren; cómo no defenderlo si uno tiene un pariente, un tío que fue jefe de estación en Maciá o en Durazno, que recién mencionaba.

El compañero Solanas nombraba a la gente de Basavilbaso, que fue uno de los ramales del Ferrocarril General Urquiza. Allí conoció también a un señor como don “Paco” García, que después de dedicarle cincuenta años al tren fue echado por la dictadura militar en 1977, sumiéndolo en la tristeza. ¿Cómo no defenderlo si este hombre, junto a otras cuatrocientas personas, fue echado en esa época, faltando muy pocos años para jubilarse? Reconocemos que en la dictadura empezó el declive de Ferrocarriles Argentinos, que culminó con la frase “ramal que para, ramal que cierra”, de la que nos hacemos cargo.

Hoy, venimos a recuperar y a hacer más brillante el esplendor que tuvimos. ¿Cómo no apoyar una ley en la que vamos a trabajar con vías abiertas? Justamente, recién una señora diputada del PRO decía que tomemos de ejemplo la empresa que tenemos en Entre Ríos –la UEFER–, si lograra hacer andar un tren de pasajeros entre Basavilbaso –lugar del que provengo– y Villaguay, por muy bajo costo.

Sí, señora presidenta, vamos a defender esta ley. ¿Cómo no vamos a apoyar este proyecto si cuando uno era chico viajó en tren a Buenos Aires y viajó en el ferry, pasó navegando el Paraná y luego lo cruzó por el Complejo Ferroviario Zárate-Brazo Largo, obra emblemática, no sólo por las comunicaciones o por cómo relacionó la Mesopotamia o Entre Ríos con todo el país, sino desde el punto de vista ingenieril? Se hizo una obra simétrica, justamente, gracias al ferrocarril.

Podríamos hablar muchísimo más sobre estos temas pero el tiempo no es mucho y se lo tengo que dejar a mis compañeros.

Como dije, señora presidenta, nosotros defenderemos este proyecto de ley y toda otra iniciativa que signifique la felicidad de nuestro pueblo. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Entre Ríos.



**Sr. Barreto.** – Señora presidenta: realmente estoy contento y feliz por estar participando de este debate histórico, ya que después de más de veinte años estamos nacionalizando y recuperando para el pueblo argentino nuestros queridos Ferrocarriles Argentinos.

Una señora diputada del PRO mencionaba la provincia de Entre Ríos y reclamaba por un ramal que no está abierto. Le quiero comentar a la señora diputada que en este tiempo hemos recuperado los trayectos Paraná-Concordia, Paraná-Concepción del Uruguay, Caseros-Arroyo Barú, Islas del Ibicuy-Paranacito, Paraná con la ciudad universitaria de Oro Verde, y Paraná con el pueblo nuevo de Colonia Avellaneda.

El abaratamiento que tiene el tren en términos económicos es infernal. Cada trayecto de Paraná a Colonia Avellaneda, donde se trasladan diariamente cientos de trabajadores, o de Paraná a la ciudad universitaria de Oro Verde, donde diariamente se trasladan cientos de estudiantes universitarios, cuesta tan solo un peso, mientras que el transporte público automotor cuesta 4,50 pesos. Es decir que el abaratamiento es impresionante.

Felicito a los señores diputados de la oposición por apoyar finalmente una norma tan importante como ésta. Espero y anhelo que ello no sea por un mero oportunismo electoral. Digo esto porque, por ejemplo, he escuchado decir al jefe del PRO que, en el caso de que llegue a la Presidencia de la Nación en 2015, desea reprivatizar Aerolíneas Argentinas, YPF y los recursos de la ANSES, entre otras tantas cosas.

De todos modos, estoy contento porque hoy finalmente la oposición apoya una norma fundamental para el pueblo argentino. Y le digo al público presente que vamos a tener que ser nosotros los garantes, en caso de que el ingeniero Macri llegue al gobierno, de que no reprivaticen los ferrocarriles argentinos.

–Aplausos en las galerías.

**Sr. Barreto.** – Eso será responsabilidad pura y exclusiva de todos nosotros.

Para terminar –podríamos estar hablando todo el día de esta ley histórica–, quiero recuperar una frase dicha hace unos años por el compañero Néstor Kirchner. El decía: “Con

fierros viejos vamos construyendo y haciendo realidad los sueños nuevos”. A esto yo agregaría: “Ramal que abre, ramal que no cierra nunca más”. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Entre Ríos.

**Sr. Gervasoni.** – Señora presidenta: en primer lugar, solicito autorización para insertar mi discurso en el Diario de Sesiones, ya que tres minutos es poco tiempo para expresarse en un tema de tanta importancia.

En segundo término, quiero resaltar la alegría y el orgullo de estar sentado en esta banca participando y arengando una ley tan importante y cara a los sentimientos de todos los argentinos: la nacionalización de los ferrocarriles.

Sin duda que la historia de la República Argentina es también la de los ferrocarriles. La República Argentina se fue creando a través de los ferrocarriles allá por 1800, época en que se fue formando ese abanico que permitió la confluencia, en el puerto de Buenos Aires, de todas las vías vinculadas con el sistema de coloniaje de Inglaterra, del que dependíamos.

Por el año 1948 llegó el general Perón a estatizar los trenes. Cuando se tomó esa decisión estratégica se pensó en un país integrado, con provincias integradas. El general Perón tenía una visión muy federal de lo que pasaba en la República Argentina. Para nosotros, los trenes no sólo tienen que ver con la integración económica, regional, con las exportaciones y demás, sino con la integración de los pueblos, las culturas y la idiosincrasia de nuestra gente.

Como se ha dicho aquí, todos hemos tenido un tío, un pariente o un amigo que ha sido ferroviario. En mi caso, he tenido un abuelo que ha sido médico ferroviario. Él me contaba la historia de los ferrocarriles en mi Rosario del Tala y de Mansilla. Es muy triste escuchar a esas personas que cuentan con semejante nostalgia las cosas del pasado y lo bien que les hacía la integración de los pueblos.

Hoy hablamos con orgullo porque nuestro gobernador Uribarri no sólo reactivó los trenes con una fuerte voluntad política que viene llevando a cabo desde hace cuatro o cinco años sino que además reactivó, por ejemplo, el tren

que une Paraná con Concepción del Uruguay y pasa por Rosario del Tala. Han quedado pueblos en el olvido, como Andrade, donde antes había una población y luego de que el ramal cerrara lógicamente el pueblo también quedó aislado. Hoy sólo queda una escuela a la que asisten algunos niños.

Con orgullo podemos salir a militar este proyecto y contar a todo el pueblo argentino que aquello que se inició en 2003, con la llegada de Néstor Kirchner y con la presidenta Cristina Fernández de Kirchner, continúa con esta medida que significa dar vuelta una página de la historia y dar un pasito más en esta cuestión estratégica y estructural de los ferrocarriles de la República Argentina.

Yo no viví la época de los trenes, pero tengo la nostalgia de aquel silbato que dejó de sonar en los andenes. (*Aplausos en las bancas y las galerías.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra la señora diputada por Entre Ríos.

**Sra. Gaillard.** – Señora presidenta: hoy es un día histórico. Celebramos la decisión política de la presidenta de la Nación de nacionalizar los ferrocarriles. Soy de un pueblo ferroviario, un pueblo muy pequeño del interior profundo de nuestro país, un pueblo de solamente tres mil habitantes que nació y creció alrededor de las vías del tren; al privatizarse el servicio ferroviario y dejar de pasar el tren sufrió la tristeza, la angustia y la desolación de tantos otros pueblos de nuestra patria que quedaron marginados.

Cuando digo que vivo en un pueblo que está en el medio de la nada quiero expresar que ni siquiera está al borde de la ruta. El único contacto que mi pueblo tenía era a través del ferrocarril, que fue cerrado cuando llegaron las privatizaciones en el marco del modelo neoliberal y de las políticas impulsadas por el Consenso de Washington.

La tristeza y la nostalgia invadieron nuestro pueblo. Solamente volvimos a recuperar la alegría y la esperanza cuando en 2003 Néstor Kirchner asumió el gobierno y trajo obras, políticas públicas y programas para nuestros pequeños pueblos, que habían quedado en el olvido porque electoralmente o en términos

de votos no eran rentables debido a que tenían muy pocos habitantes. Tampoco los circos venían a nuestros pueblos porque no tenían a quiénes vender los boletos.

En esos pequeños pueblos el ferrocarril era todo. Uno iba con la silla a esperar la llegada del tren. Yo tenía 7 años cuando pasó el último tren y 6 cuando viajé con mi abuela a Buenos Aires, ya que había que trasladarse por ese medio por lo menos una vez.

Pude ver cómo moría de tristeza el padre de nuestro gobernador, Sergio Urribarri. Me refiero a don Jorge Urribarri, que fue un ferroviario de fuste que se desempeñó como jefe de estación de Arroyo Barú, un pueblo de 600 habitantes. Cuando cerró el ramal de Arroyo Barú fue trasladado a General Campos, donde contrajo una dura enfermedad y murió de tristeza.

Ese pueblo que quedó sumergido en la tristeza y el dolor por estar totalmente aislado volvió a sonreír y recuperar la esperanza a partir de las políticas impulsadas por este gobierno. Hoy recupera la esperanza nuevamente con esta noticia, relacionada con la decisión política de la presidenta de la Nación de estatizar los ferrocarriles.

Nuestro gobernador, Sergio Urribarri, que como dije es hijo de un ferroviario, ya en 2008, acompañando la sanción de las leyes de creación de la Sociedad Operadora Ferroviaria y de la Administradora de Infraestructura Ferroviaria, dictó el decreto 2.086, por el que se creó la Unidad Ejecutora Ferroviaria de Entre Ríos, cuyo objetivo fue reactivar y mejorar toda la infraestructura ferroviaria existente en nuestra provincia. Es decir que la reactivación del ferrocarril en Entre Ríos ya era objeto de una política de Estado por una decisión del gobernador, que acompañó fielmente las políticas de Néstor Kirchner, en primer término, y de la actual presidenta de la Nación, posteriormente.

Por eso, estamos muy orgullosos de votar favorablemente este proyecto de ley, porque creemos que tiene que ver con la soberanía. Pero esta iniciativa también conlleva nuevos desafíos, como la construcción de una nueva Nación integrada, de norte a sur y de este a oeste, reformulando el trazado de las vías del tren, que en su momento fue dispuesto en forma de abanico a fin de que las materias primas provenientes de las provincias llegaran al puerto de

Buenos Aires. De esta forma, posteriormente los productos eran elaborados en Inglaterra y llegaban a nuestro país. En consecuencia, hay que reformular y federalizar ese tema.

A los trabajadores ferroviarios les queda la enorme tarea de construir un sindicalismo transparente y honesto que luche por sus afiliados, pero también por un ferrocarril del Estado como algo que les es propio y les pertenece.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – La Presidencia recuerda a la señora diputada que ha finalizado el término del que disponía para hacer uso de la palabra.

**Sra. Gaillard.** – ¡Sin olvidar el dolor por la pérdida de Mariano Ferreyra, asesinado por las patotas sindicales, se debe alimentar el compromiso de un sindicalismo limpio y honesto que pueda mirar de frente a los trabajadores y a nuestro pueblo! ¡Sueño con volver a subir al tren en mi querida provincia y venir a esta Cámara viajando en ese tren! (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – No me obligue a cortarle el micrófono, señora diputada.

**Sra. Gaillard.** – ¡Cuando subo a un avión de Aerolíneas Argentinas siento que hemos recuperado nuestra soberanía! ¡Esto es así porque tenemos una presidenta que defiende los intereses nacionales! ¡Por todos los ferroviarios que están aquí presentes y por todos los pequeños pueblos que vuelven a recuperar la conexión con el resto de los pueblos del país, muchas gracias! (*Aplausos prolongados en las bancas y en las galerías.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Reitero el pedido de que respeten el término del que disponen para hacer uso de la palabra. Faltan más de ochenta oradores.

Tiene la palabra la señora diputada por Córdoba.

**Sra. De Ferrari Rueda.** – Señora presidenta: no voy a reiterar los conceptos que se han vertido durante esta sesión, pero sí me quiero referir a dos grandes ausentes que han sido mencionados constantemente pero no como puntos centrales del proyecto. Se trata, en primer lugar, de los usuarios, que están mencionados en el artículo 1º, inciso f), del proyecto en consideración, que remite directamente a los

artículos 1º y 2º de la ley 24.240, de defensa del consumidor. Sin embargo, no han sido tenidos en cuenta; este proyecto no se giró a la comisión que presido, de Defensa del Consumidor, del Usuario y de la Competencia, y ni siquiera se los llamó a una audiencia pública, a pesar de ser los destinatarios directos de un proyecto que pretende mejorar el servicio que utilizan todos los días de su vida.

El segundo gran ausente es el Estado. Lo mencionan permanentemente, ha sido parte de los discursos de toda la jornada y sin embargo, el Estado como tal no se ha encontrado presente. No es ésta la primera estatización que hace este gobierno; ya lo hizo en el año 2008, y sin embargo nunca perdió su capacidad de control y de sanción, y no la ejerció. Se crearon dos empresas, ADIF y SOF, pero en este proyecto de ninguna manera están diciendo qué resultados obtuvieron ni se hace un beneficio de inventario para que en los próximos pasos que se den el Estado no se haga cargo de algún muerto y pueda efectivamente llevar adelante un mejor servicio.

El Estado, que se ha hallado presente en el discurso, también está ausente, porque cuando tenía políticas públicas de largo plazo, la política de los ferrocarriles tenía como destino no solamente su extensión, sino que también incluía la producción, el transporte y la comunicación. Yo también provengo del interior y vi con mucha pena el cierre del ferrocarril que fue fuente de crecimiento y de soberanía a lo largo y ancho de la Argentina.

El Estado también está ausente de las políticas públicas, porque la única política que tuvo el gobierno nacional fue la de los subsidios. Esos subsidios fueron a parar a las empresas y, como bien mencionó la Auditoría General de la Nación, no mejoraron el servicio, tal como fue expresado en diferentes informes.

Se gastó mal, sin control, no se cumplió con los parámetros que tiene la ley de contratación pública; por lo tanto, se compró material rodante y tractivo obsoleto, y eso quedó claramente en un servicio ineficiente. La prueba está en que el Estado se hizo cargo pero no se pudieron evitar las tragedias ferroviarias de los años 2008, 2011 y 2012.

Por otro lado, detrás del Estado –que gestiona, aunque no lo reconozcan– hay un gobierno

que fue privatizador en los 90. Aplaudieron la desaparición de los trenes y reconocieron en Menem al mejor presidente de la historia del país. Aun así, los mismos que entonces aplaudieron hoy dan una vuelta carnero ideológica, se ubican en la antípoda de aquella posición y sólo reconocen al Estado en su mínima expresión como el antagonista del mercado. De este modo, no reparan en que llevan muchos años en el gobierno y que todavía no han logrado la implementación de un servicio eficiente para los usuarios.

Por lo tanto, teniendo en cuenta que han ignorado a los usuarios y que al Estado lo han utilizado como una herramienta para crear estructuras y superestructuras y no para mejorar los servicios, al ocultar el problema y no ubicar a los usuarios en el centro de las consideraciones, ponen en evidencia la política de fracaso en materia de servicios públicos. Esto lo podemos apreciar en la provisión de los servicios de electricidad, gas, telefonía móvil y tantos otros que todos los usuarios pagamos. En este sentido, tengamos en cuenta lo que pasó con la ADIF y la SOFSE, donde hay nombres que se repiten, que nunca rinden cuentas pero que jamás desaparecen de la escena. Evidentemente, utilizan el Estado para hacer negocios condenando a los argentinos, en el mejor de los casos, a ser usuarios de un pésimo servicio y, en el peor de los casos, a ser víctimas de tragedias como las que hemos vivido. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra la señora diputada por el Chaco.

**Sra. Soto.** – Señora presidenta: me causó mucha tristeza escuchar a la diputada que me precedió en el uso de la palabra, porque la oposición no sólo tiene que remarcar los errores sino también reconocer cuando el Estado está presente. En ese sentido, considero que el Estado no está ausente, porque desde que Néstor y Cristina se hicieron cargo de la conducción del país está más presente que nunca.

En lo que respecta al tema en tratamiento, agradecemos la iniciativa que ha tenido la señora presidenta de devolver los ferrocarriles al Estado. Mi provincia –Chaco– cuenta con un trazado que conecta el puerto de Barranqueras. Por ello, para nosotros esta propuesta es muy importante porque beneficia la pro-

ducción y asigna mayor protagonismo a las distintas jurisdicciones.

En aquellas empresas que en su momento fueron privatizadas y que ahora han vuelto a la órbita del Estado –como es el caso de Aerolíneas Argentinas y hoy, el de los ferrocarriles– se observa un mayor índice de actividad, condiciones dignas de trabajo y más fuentes de empleo para los jóvenes en todos los ámbitos del país.

Celebro que la oposición –que siempre está en contra de todo– hoy apoye esta buena iniciativa. Pero como señaló un compañero que me precedió en el uso de la palabra, espero que no lo haga con un fin electoral o para usar ese apoyo en una campaña política. Digo esto porque hay candidatos que se presentan como una alternativa válida para todos los argentinos, pero nosotros sabemos que detrás de ellos sigue estando el Grupo Clarín, que impone la política a través de los medios insistiendo en que el Estado no tiene que producir ni impulsar políticas económicas y sociales. Según ellos, debemos volver a la época de las privatizaciones, cuando miles de jóvenes se quedaron sin sus fuentes de trabajo gracias a la entrega del Estado y al accionar de muchos legisladores que representan a otros partidos políticos en este recinto.

Por eso, es bueno que todos tengamos memoria, para que sepamos dónde estamos parados y cuáles son nuestros principios y nuestras convicciones en esta lucha que venimos librando desde el año 2003.

Gracias a esa lucha la Argentina está nuevamente de pie y nos hemos convertido en un ejemplo para toda Latinoamérica en materia de crecimiento social, político y económico. Creo que esto es lo que tenemos que rescatar y valorar.

Por eso, agradecemos la iniciativa del Poder Ejecutivo, y como legisladora de la provincia del Chaco voy a acompañarla porque reactivar los ferrocarriles es muy importante dado el crecimiento que tenemos hoy en la producción y también para generar nuevas fuentes de trabajo. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por el Chaco.



**Sr. Pedrini.** – Señora presidenta: hoy es un día de júbilo para las grandes mayorías populares y también para quienes adherimos al ideario peronista. Hoy tenemos más soberanía, una construcción importante de la idea de unidad nacional, porque en general, al menos, una gran cantidad de bloques apoyará este proyecto del Poder Ejecutivo.

Creo que esto es lo positivo. Vemos con preocupación que se habla de que el Poder Ejecutivo tiene políticas de corto plazo caprichosas, dependientes de China, y de que hay una reprivatización del sistema ferroviario. Nada de todo eso es cierto. Por decisión de la presidenta nuestro país tiene el Instituto Argentino de Transporte, que viene realizando distintos encuentros federales en Mendoza, Salta y Córdoba, donde hay una visión sistémica de la cuestión del transporte, no sólo del ferrocarril.

Como hombres del interior no podemos dejar de hablar del Belgrano Cargas, columna vertebral de la producción, que abarca trece provincias. Con sorpresa, escuché acá que el proyecto beneficiaba a los acopiadores y grandes compañías multinacionales. Nada más alejado de la realidad. Este proyecto favorece en el Chaco a más de diez mil productores, porque los acopiadores descuentan el precio del flete del trabajo de aquellos, nunca lo pagan ellos. Con este sistema el flete será un 20 por ciento más barato, y ese 20 por ciento es lo que aumentará la rentabilidad de los productores chaqueños. Nunca los acopiadores pagaron, ni un peso, por el transporte hacia los grandes puertos, fundamentalmente, Rosario.

También llama la atención que se habla de la dependencia china. Creo que algunos sectores opositores se tragaron este cuento chino. Todavía no saben que en María Juana se están reparando vagones, y que Fabricaciones Militares los está construyendo en Río Tercero. Es mentira que los durmientes provengan de China; hay ya cuatro fábricas que están haciendo esos durmientes en Camet, San Pedro, Don Torcuato y Ezeiza, y próximamente se abrirá una en Córdoba.

También las universidades argentinas están trabajando. Las universidades de los trabajadores, de San Martín y de Lanús, ya tienen sus tecnicaturas en tecnología ferroviaria. Estamos llevando adelante un plan sistémico.

Adelanto mi voto afirmativo y quiero brindar un homenaje a los trabajadores ferroviarios por su lucha constante. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*) A los únicos que veo trabajando en la reparación de los ramales, de los trenes, de las estaciones, es a argentinos y trabajadores de los pueblos hermanos de Latinoamérica. Todavía no vi a ningún chino trabajando por aquí. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

El único cuento chino es el de la oposición. Quiero homenajear a los trabajadores ferroviarios y decir que hacemos realidad lo que dijo la presidenta en ocasión del Bicentenario: argentinos, tenemos patria. Con los ferrocarriles, argentinos, tenemos mucha más patria. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por el Chaco.

**Sr. Martínez Campos.** – Señora presidenta: hoy es un día no sólo de júbilo sino también de victoria para la República Argentina, y fundamentalmente, para quienes desde hace muchos años hemos abrazado esta causa de la liberación nacional, porque hoy más que nunca las consignas de “liberación o dependencia” y “colonia o patria” son realidad.

Actualmente, la soberanía pasa por recuperar las obras estratégicas y por un proyecto de desarrollo cultural, social, económico y político que emana de una decisión inigualable de coraje de la compañera presidenta Cristina Fernández de Kirchner, a quien debemos rendir un cálido y sincero homenaje, y más que un homenaje, un rotundo apoyo hasta el final de su mandato.

Por eso, se ha tomado esta decisión trascendental de recuperar, de nacionalizar las rutas ferroviarias del territorio nacional, que tienen que ver con desarrollar las economías regionales y devolver la vida a esos pueblos que han muerto luego de haberse privatizado, cerrado, clausurado la actividad ferroviaria. Se ha devuelto a los trabajadores ferroviarios esos cinco ramales que eran orgullo del Chaco, que llevaban pasajeros desde Barranqueras a Los Amores, desde Resistencia a Chorotis, desde Resistencia a Joaquín V. González y a Pocitos, porque por Pocitos bajaban los minerales que transportábamos en nuestros barcos desde el puerto de Barranqueras, décadas atrás.

A partir de esta decisión se va a hacer realidad el desarrollo integral del transporte de bandera nacional, que ha empezado con Aerolíneas Argentinas y hoy seguirá con Ferrocarriles Argentinos. Seguramente, después pasará por la Marina Mercante Nacional, que está esperando la decisión de este Congreso para que tengamos la flota más grande de América, como la que teníamos en los años 50.

Por eso hoy, 8 de abril de 2015, cuarenta días después del 1° de marzo, cuando la señora presidenta tomó la decisión en este recinto, consagraremos el orden jurídico de la soberanía del transporte multimodal de cargas, que va a significar una mejora sustancial para el cuidado del medio ambiente y un avance en el desarrollo de nuestras provincias en este país federal. Esto es posible a partir de la decisión de la señora presidenta.

Adelanto mi apoyo total e irrestricto y también me solidarizo con la lucha permanente de los trabajadores, gracias a quienes hoy tenemos este proyecto de ley hecho realidad. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por el Chaco.

**Sr. Mongeló.** – Señora presidenta: una vez más el destino, Dios y el peronismo nos permiten estar en este recinto para acompañar una decisión política tomada por nuestra presidenta Cristina Fernández de Kirchner.

Sin duda, los ferrocarriles siempre significaron soberanía para los argentinos y para la patria toda. También, porque nunca está de más y siempre viene bien, quiero recordar en este recinto a nuestros prohombres de la argentinidad, como Scalabrini Ortiz, quien un 10 de junio de 1944 se acercó al entonces coronel Perón en una conferencia de prensa que se llevaba adelante en la Universidad Nacional de La Plata y le entregó un papelito que decía: “Coronel, no se olvide de los trencitos”. Eso significaba entregar al coronel los destinos del pueblo, el sueño de una patria de recuperar definitivamente la soberanía en materia de ferrocarriles. Cuando Néstor Kirchner llegó al gobierno y dio comienzo a este proyecto nacional, el sistema ferroviario estaba absolutamente desmantelado. A partir de ese entonces, empezamos a recuperar el patrimonio que había sido entregado en la década de los 90 en virtud

de una estrategia que respondía claramente al neoliberalismo de Alvaro Alsogaray, quien afirmaba que achicar el Estado era agrandar la patria.

Hay muchos que han vuelto a pensar que achicar el Estado es agrandar la patria, cuando en verdad el Estado es la patria misma. Ferrocarriles Argentinos viene a reivindicar a cientos de miles de pueblos de nuestro país; por ejemplo, en mi provincia del Chaco tenemos pueblos enteros que vieron la luz gracias a los ferrocarriles. Por eso, volver a contar con esta herramienta fenomenal de desarrollo, significará para economías como las nuestras la posibilidad concreta de consolidar la tan mentada e importante reivindicación que ya se ha hecho del norte argentino con el trazado de rutas y con el gasoducto.

Agradezco esta oportunidad para expresarme y felicito a todos los trabajadores por esta lucha. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra la señora diputada por el Chaco.

**Sra. Mendoza (S. M.).** – Señora presidenta: a mis compañeros con diferentes ideologías, quiero decir que en este día existen dos visiones y que la mía es la del peronismo que hoy representa a nuestros líderes Néstor y Cristina.

Soy nieta de un trabajador ferroviario que simplemente levantaba la bandera y me siento orgullosa, porque gracias a mi abuelo mi padre pudo ir a la universidad en Córdoba.

Hay diferentes opiniones sobre Ferrocarriles Argentinos; yo las respeto, pero creo que algo tenemos que ver con la construcción de un Estado protector y con decir no a las corporaciones económicas. No cuestiono que otros piensen distinto, pero el Frente para la Victoria y el peronismo en sus diferentes visiones seguirán construyendo este proyecto nacional y popular sin agraviar absolutamente a nadie. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

En mi corazón siento que los peronistas, los kirchneristas, no nos vamos a arrodillar. Trabajaremos para ganar nuevamente porque no nos olvidamos de los trabajadores y no les mentimos; no le mentimos al pueblo chaqueño. Recuerdo la alegría que sentí cuando tenía nueve

años y mi abuelo me llevó en tren desde Sáenz Peña a Viateray.

Otros pueden pensar que se trata de un gasto, pero el movimiento nacional tiene ideología. ¡Y nuestra ideología en el 45, en el 55, en el 73 y en 2003 se caracterizó por pertenecer al proyecto nacional y popular de Néstor y de nuestra presidenta Cristina Fernández de Kirchner!

–Aplausos en las galerías.

**Sra. Mendoza (S.M.).** – ¡No nos equivocamos! ¡Ustedes, los trabajadores, se merecen todos los derechos! Yo apenas soy una militante.

Lo último voy a decirlo muy fuerte: ¡Viva Perón, Néstor y Cristina! (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra la señora diputada por Santiago del Estero.

**Sra. Pastoriza.** – Señora presidenta: el proyecto que se somete a discusión establece la reactivación de la red ferroviaria, el mejoramiento de la infraestructura y la incorporación de tecnología con el objetivo de la integración y el desarrollo del territorio nacional.

Para llevar adelante esos postulados necesitamos un sistema de transporte rápido y económico puesto al servicio del desarrollo de las economías regionales, de la comunicación de los pueblos del interior y del crecimiento de la Nación.

Los ferrocarriles constituyen el medio de transporte más limpio que se conoce. Es el único que tiene la enorme capacidad de trasladar personas y cargas sin afectar el medio ambiente, con muy poco consumo de combustible no renovable y con alta seguridad en el traslado.

Optar por una movilidad sustentable constituye una opción política de comprender que los problemas de congestión y contaminación no se resuelven con la ampliación de autopistas ni tampoco con más inversión para favorecer la circulación de vehículos.

Esta norma va a abrir la posibilidad de profundizar la decisión que tomó el Estado nacional de volver al antiguo esquema que vinculaba al sistema ferroviario con talleres industriales y la capacitación de los trabajadores.

Nuestro país tenía una fuerte industria ligada a los trenes. Los talleres ferroviarios habían logrado integrar la fabricación de rieles, locomotoras, coches de pasajeros y vagones. Dichos talleres tenían el enorme mérito de haber constituido siempre generadores de puestos de trabajo y de mano de obra calificada.

El abandono de los planes de formación del personal por parte de las empresas concesionarias, como el cierre de la carrera de Ingeniería Ferroviaria en la Universidad de Buenos Aires, ha fracturado la cadena educativa.

Para revertir ese proceso debemos fomentar nuevas generaciones de trabajadores que se formen en el mundo ferroviario. La creación de sectores técnicos podrá permitir al ferrocarril salir de la dependencia de la importación, generando tecnologías adecuadas a nuestras necesidades nacionales. Es preciso recuperar un sistema ferroviario junto con un sistema social que no sólo tenga que ver con la posibilidad de usar el tren para el transporte de mercaderías en aquellos lugares superavitarios sino también con una visión de equidad y desarrollo.

Una mirada estratégica debe evitar un sistema radial que concentre las terminales en la región metropolitana de Buenos Aires, privilegiando la asignación de recursos en obras que garanticen la interconexión de las provincias.

Hay que dotar de competitividad a los productores del interior y a la pequeña empresa. Para ello es de vital importancia el trabajo que se está realizando con el Belgrano Cargas. Su completa reactivación podría transformar la economía del NOA potenciando la posibilidad de trasladar las mercancías de las provincias de Santiago del Estero, Salta, Formosa y Tucumán a los mercados del centro del país y de ultramar.

En Santiago del Estero, como manifestó públicamente el entonces gobernador doctor Gerardo Zamora, empezamos a soñar con la recuperación del ramal que salía desde Santa Fe, pasando por Añatuya, Pozo Hondo y Bandera, hasta llegar a Las Cejas. Se trata de una amplia zona productiva de mi provincia cuya línea de ferrocarril sufrió el saqueo y el desinterés.

En el plano regional existen proyectos que sería importante redimensionar en vistas de la

nueva empresa estatal. Necesitamos líneas férreas que nos comuniquen con nuestros socios estratégicos del Mercosur, así como también un sistema abierto Atlántico-Pacífico de trocha única para el transporte de todo tipo de cargas, que nos permita una salida ferroviaria.

Existe un consenso unánime acerca de la importancia de reactivar la red ferroviaria. Este triunfo es subsidiario de un largo proceso de concientización que tiene su corolario en esta ley.

Por ello, adelanto mi voto afirmativo en la convicción de que los ferrocarriles tienen mucho que ver con nuestra identidad, con nuestra cultura y con el desarrollo de los miles de pueblos del interior que crecieron a la vera de las vías.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Carlotto**. – Señora presidenta: hoy es sin ninguna duda un día histórico teniendo en cuenta el proyecto de ley que estamos tratando, de creación de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado; pero también se trata de un día histórico porque es la primera vez que la oposición, después de doce años de tarea legislativa en la que estuvimos recuperando derechos y legislando para nuestro pueblo, nos acompaña en uno de esos proyectos de recuperación. No lo hicieron con Aerolíneas Argentinas ni con el proceso de recuperación de las AFJP, y ni siquiera con el proceso electoral de las PASO, pero recordemos lo que nos decían con respecto a esa reforma electoral que hoy está siendo parte del motor de la reconstrucción de las estructuras de los partidos políticos en la Argentina.

Me parece que en primer término corresponde rendir homenaje a Mariano Ferreyra, ese luchador cuya imagen está exhibida en las bancas de los compañeros del Frente de Izquierda y testimonia con mucho valor su accionar.

–Aplausos en las galerías.

**Sr. Carlotto**. – Pero también debemos hacerlo por los ochenta y seis trabajadores ferroviarios detenidos, desaparecidos y asesinados durante la dictadura cívico-militar...

–Aplausos en las galerías.

**Sr. Carlotto**. – ...porque para implementar el plan de expoliación en nuestro país se persiguió a los mejores compañeros del movimiento obrero organizado. El 70 por ciento de los desaparecidos son compañeros del movimiento obrero organizado. Las cuestiones son causalidades.

Nosotros nos sentimos profundamente orgullosos de la decisión que tomó nuestra presidenta, que fue anunciada el 1° de marzo, y lo mismo sucede con cada una de las medidas que va tomando día a día para la recuperación de los derechos de nuestro pueblo.

Soy de la ciudad de La Plata y quiero aclarar que el proceso en marcha tendiente a la construcción del tramo que une a dicha ciudad con la estación de Constitución nos llena de profunda esperanza y orgullo ya que, después de treinta años de planificado, el tramo La Plata-Constitución será electrificado y contará con trescientos coches electrificados nuevos, ya adquiridos. Nosotros vimos las columnas que iban a llevar la conexión eléctrica a ese ramal paralizadas desde la década del 80.

En definitiva, se trata de un proyecto de mejora integral del Ferrocarril General Roca. La instalación de los sistemas eléctricos para su funcionamiento significa la renovación total de la estructura. Esto conlleva también el proceso de renovación del ramal Constitución-Glew, con lo que se cubre en su totalidad once distritos del área metropolitana. Habrá veintinueve nuevos pasos bajo nivel. Ello significará un proceso de profunda dignificación, fundamentalmente para los trabajadores que se trasladan diariamente por toda la región sur del área metropolitana.

Vamos a tener mayor frecuencia, mejor calidad, más seguridad para el funcionamiento de todo el ramal del Ferrocarril General Roca. Se van a cubrir plenamente los distritos de Florencio Varela, Ezeiza, Esteban Echeverría y Cañuelas.

Dentro de este esquema está incorporado el tren universitario de La Plata que une la estación de La Plata con todo lo que es el esquema de la estructura universitaria de la Universidad Nacional de La Plata.

Se están renovando las estaciones de Constitución, Temperley, Glew, Berazategui, La Plata,



Claypole, Florencio Varela, Villa Elisa, Villa Dominico, Ezeiza, Quilmes, Banfield, Lanús, Lomas de Zamora, Alejandro Korn, Longchamps, Adrogué, Burzaco, Llavallol, Turdera, El Jagüel y Guernica, entre otras. Esto es parte de la calidad de vida y de las condiciones laborales que verá mejoradas el conjunto de pueblos de la zona sur del Gran Buenos Aires.

Nosotros nos sentimos profundamente orgullosos –repito– y absolutamente comprometidos con el proceso de recuperación de derechos de estos doce años. Estamos convencidos de que la única garantía de las conquistas obtenidas a lo largo de estos años estará dada por la mirada que tengamos en la elección que ocurrirá este año; la disyuntiva será si seguimos teniendo un gobierno que defiende los derechos de los trabajadores y lleva adelante la construcción de un proyecto nacional y popular o si en nuestra Argentina va a regir nuevamente el sentido y el criterio de las corporaciones económicas y mediáticas. Como se dijo anteriormente, esto depende de la voluntad y la decisión política de nosotros, como dirigentes, pero también de la decisión estricta de nuestro pueblo, para que no se sienta nuevamente engañado, como sucedió durante la década del 90 con la aplicación salvaje del neoliberalismo.

No vamos a volver a esa etapa en la Argentina. Vamos a dar todas las peleas que sean necesarias para defender estas conquistas no solo en el transporte sino en cada uno de los derechos de nuestro pueblo. Y lo hacemos también en memoria de aquellos que dieron su vida, que son nuestro ejemplo; aquellos que dieron todo y que en momentos tan duros y difíciles vimos quedar a la vera del camino, a la vera de las vías como trabajadores del Estado, abandonados por la aplicación del Consenso de Washington.

Vamos a demostrar tanto en la gestión legislativa como en el mes de octubre, en las urnas, que este proyecto nacional y popular seguirá adelante. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sr. Cortina.** – Señora presidenta: solicito autorización para insertar mi discurso en el Diario de Sesiones.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Queda registrado su pedido, señor diputado.

Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

**Sra. Esper.** – Señora presidenta: en consonancia con lo manifestado por los diputados preopinantes de mi bloque, vamos a acompañar este proyecto de ley. Como dijo el señor diputado Daer, lo hacemos con absoluta convicción. Pero quiero aclarar que en lo personal no solamente voy a acompañar este proyecto con convicción sino también con una profunda emoción.

Aquí se ha hablado mucho de la historia de los ferrocarriles. Hay gente que los ha vivido y gente que los ha leído. Digo que voy a acompañar esta iniciativa con una profunda emoción porque pertenezco a una familia ferroviaria. La mayor parte de mi familia ha pertenecido a los ferrocarriles y hemos vivido su etapa de gloria.

Yo pertenezco a una ciudad ubicada en el noroeste de la provincia de Buenos Aires, donde los talleres ferroviarios llegaron a ser los más importantes de Sudamérica. Muchas ciudades giraban en torno de los ferrocarriles. Por eso, puede haber muchas anécdotas y vivencias, que podemos tener cada uno de los que estamos aquí, ya sea por haber sido protagonistas o porque nos las han contado.

Nuestro bloque ha manifestado que va a acompañar este proyecto. Pero, nobleza obliga, también debemos decir que no todo es color de rosa sino que hay algunos detalles –que voy a remarcar– a los que seguramente habrá que darles tiempo, y es necesario que se manifiesten.

Aunque creo que en este momento no está en el recinto, quiero decir al señor diputado Cleri que pertenezco a la oposición y que estuve presente en los tres plenarios de comisiones en los que se trató el tema, como lo hago habitualmente en todas las comisiones que integro. En esos plenarios escuché con mucha atención todos los debates; de hecho, participé en alguno. Y además de escuchar las exposiciones de cada uno de los invitados que participaron en el segundo plenario tuve la suerte de poder

interactuar con el señor ministro Randazzo, quien de manera muy amable nos fue dando sus respuestas. Asimismo, como manifestó el señor diputado Daer, aceptaron algunas de las sugerencias que hicimos.

Uno de los temas por los que digo que no todo es color de rosa es el siguiente. Para no entrar en detalles y abundar sobre cosas que ya se dijeron, me voy a referir puntualmente a un ramal que se ha nombrado aquí, que pasa por mi ciudad, que sale de Retiro y termina en la localidad de Rufino.

Este tren, en el cual viajó el ministro Randazzo acompañado por el presidente de esta Honorable Cámara, fue recibido con mucha alegría en nuestra ciudad; si mal no recuerdo, eso ocurrió a fines de febrero. El señor ministro manifestó que para la ciudad y la región, ese era un día histórico por la llegada de este moderno tren, que les generaba un gran orgullo. Efectivamente, ese tren es un verdadero orgullo para aquellos que lo gestionaron.

Como en el plenario de las comisiones había dirigentes gremiales o sindicales, gente que también pertenece a la familia ferroviaria, y en algún punto algunos manifestaron que existían trenes de “primera” y de “segunda”...

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Solicito a la señora diputada que vaya redondeando su exposición.

**Sra. Esper.** – Ya concluyo, señora presidenta.

Debo decir que lo que está ocurriendo con este tren es efectivamente eso. Tenemos un tren de “primera” que llega a la ciudad de Junín el día viernes y sale el domingo; tiene una capacidad de trescientos pasajeros. Si tenemos en cuenta que desde Retiro hasta la ciudad de Rufino existen varias localidades –como Chacabuco, Junín, Vedia y Alberdi–, estamos hablando de casi 175.000 habitantes. El resto de los días, desde Junín a Retiro, se utiliza el tren de “segunda”, con todo lo que ello implica. De lo contrario, los ciudadanos deben salir a las rutas, que siguen costando vidas. Recientemente, estas rutas se han cobrado la vida de una decena de vecinos de nuestra ciudad y de la zona.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por San Juan.

**Sr. Tomas.** – Señora presidenta: para nosotros, éste es un día muy especial porque con la

norma proyectada se inaugura un nuevo ciclo histórico dentro de la política de gestión del transporte de los ferrocarriles.

Esta iniciativa no surge por casualidad; se ha venido trabajando desde el año 2008 en la tarea de infraestructura por parte del Estado, en la tarea de operación, y lo que hoy viene a hacer este proyecto es articular estos dos sistemas en un proceso que por ahí no queda del todo claro. Los ferrocarriles son del Estado. Lo que venimos a plantear con este proyecto es articular un sistema de administración del servicio de prestación a pasajeros y al transporte de cargas del ferrocarril. Es importante destacar esto, a pesar de todas las idas y vueltas y de las etapas de concesión, que no son nuevas.

En la época de Alberdi se planteó la necesidad de determinar esta facultad por parte del Congreso de la Nación porque, según decía él, con una ley podemos sancionar muchas cosas, pero la unidad de la República Argentina, en su gran extensión, se da solamente con el camino de fierro. Esto se ha plasmado en las constituciones de 1853 y 1994, como señaló el diputado Pais.

Concretamente, voy a referirme a San Juan. Durante mucho tiempo la provincia tuvo ferrocarriles de pasajeros y de carga. Hoy, a través del Belgrano Cargas, en la estación de Albardón –apenas a quince kilómetros de la ciudad capital– existe la posibilidad de licitar nuevas vías; esto es, comunicar Albardón con Palmira, en la provincia de Mendoza. ¿Saben por qué ocurre esto? Porque el interior está muy lejos del litoral. Estoy hablando de San Juan, Mendoza y las provincias cuyanas, que producen vitivinicultura y minería. La minería metalífera no se traslada por ferrocarril; lo que se transporta es la cal, las piedras de aplicación y las bentonitas de los productores locales, que permiten sacar la producción.

Las vías del ferrocarril, los diques y los canales de conducción de agua en San Juan son sinónimo de producción y desarrollo, y por eso para nosotros esto es fundamental. No se trata solamente de la construcción de una obra o de la administración de un servicio, como dijo un diputado por la provincia de Salta; estamos hablando de personas, rostros y trabajadores no solo de los ferrocarriles –para los que pido un gran aplauso–, sino de la producción y la

vitivinicultura, del interior, que pueden llevar el trabajo a sus familias y reivindicar —como lo hizo este gobierno con este proyecto de ley— la dignidad y el bienestar de cada uno de sus familiares. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

Por lo expuesto, desde la provincia de San Juan apoyaremos el proyecto de ley en consideración. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). — Tiene la palabra la señora diputada por San Juan.

**Sra. Castro.** — Señora presidenta: voy a comenzar diciendo que mi voto será favorable a este proyecto de ley.

Digo que sí con mi voto porque digo que sí a la nacionalización y a aquellos argentinos que alguna vez fueron despedidos.

Digo que sí porque en algún momento debíamos recuperar aquella identidad ferroviaria, que es mucho más que la de un trabajador.

Digo que sí porque como decía un gran estadista argentino, mejor que prometer es cumplir. El 1° de marzo próximo pasado la señora presidenta de la Nación anunció el envío de este proyecto de ley al Parlamento. Hoy lo estamos tratando en esta Honorable Cámara.

Digo que sí porque el federalismo tan declamado por todos los diputados pasa a ser una realidad y deja de ser una mera expresión de deseos.

Digo que sí porque en el pueblo donde nació, Caucete, en la provincia de San Juan, el tren pasaba por la esquina de mi barrio, aunque era un tren devastado. Soñamos con que el tren siga pasando por Caucete, pero queremos que sea un gran tren que nos haga sentir orgullosos. Estoy hablando tanto de los trenes de carga como de aquellos destinados al transporte de pasajeros. Todo esto significa trabajo, desarrollo y un federalismo concreto.

Digo que sí porque la historia de los grandes trenes la leímos en los libros; nuestra generación la estudió, no la vivió.

Digo que sí porque estamos hablando de una sociedad del Estado y estamos presentes. En ese sentido, respecto de lo que manifestó hace un rato una señora diputada, quiero aclarar que esto no es color de rosa, sino celeste y blanco,

que son los colores de nuestra patria. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

Para finalizar, quiero decir que ayer dimos pasos, hoy damos pasos y mañana seguiremos dando pasos, que nunca serán menores que estos. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). — Tiene la palabra la señora diputada por San Juan.

**Sra. Caselles.** — Señora presidenta: como representante de la provincia de San Juan quiero ratificar lo que han expresado Daniel y Daniela. Estamos viviendo un día histórico que nos hace sentir orgullosos, tal como ocurrió cuando se estatizaron Aerolíneas Argentinas e YPF.

Quiero señalar que el ferrocarril es sinónimo de crecimiento, desarrollo, inclusión e igualdad de oportunidades. Se trata de un medio de transporte que por sobre todas las cosas permite que las provincias del interior piensen en términos de igualdad y en la posibilidad de crecer. Por eso, el ferrocarril es clave a la hora de hablar del crecimiento regional, del federalismo, de las oportunidades, de la esperanza, de la generación de trabajo y de la posibilidad de volver a ver crecer ciudades y pueblos que habían desaparecido.

Venimos a decir que sí a un proyecto de ley que por otra parte deja muy en claro que todos los ferrocarriles deben permitir que las personas con discapacidad también puedan viajar dignamente.

Debe repararse en la importancia de este proyecto de ley, a través del cual siento que volvemos a pensar en una Argentina grande e inclusiva para todos.

Por lo expuesto, desde la provincia de San Juan y junto con mis queridos diputados comprovincianos, vengo a decir que sí a este proyecto de ley que es sinónimo de inclusión, de igualdad de oportunidades y, por sobre todas las cosas, de mucha patria.

Muchísimas gracias y sí al ferrocarril argentino. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). — Tiene la palabra el señor diputado por San Juan.

**Sr. Uñac.** — Señora presidenta: esta Honorable Cámara se aboca nuevamente a la consideración de un proyecto enviado por el Poder

Ejecutivo, que significa una nueva oportunidad entre las tantas que ha generado este gobierno —conducido en primer término por Néstor Kirchner y actualmente por Cristina Fernández de Kirchner—, que viene a reparar las consecuencias negativas del pasado.

Tengamos en cuenta que los ferrocarriles fueron desarmados; los pueblos, desconectados, y la Argentina, desarticulada.

Es deber de este cuerpo reeditar el apoyo que suscitaron en la sociedad argentina las políticas de Estado que llevó adelante este gobierno, como fueron la reestatización de las AFJP, la recuperación de Aerolíneas Argentinas y la nacionalización de YPF. Ahora, vamos por la nacionalización de Ferrocarriles Argentinos a través de la creación de una sociedad del Estado.

La nacionalización de los ferrocarriles es un paso más que da nuestro gobierno nacional y popular para consolidar definitivamente la independencia económica. Esto es posible porque en este nuevo modelo económico, político y social el Estado ha recuperado el rol esencial que tuvo y que nunca debió perder.

Estamos ante un compromiso indelegable. Seguimos el ejemplo de la presidenta de la Nación: ella jamás delega las responsabilidades y se pone al frente de todas las transformaciones que han venido sucediendo en nuestro país.

Finalmente, me siento orgulloso de haber formado parte de esta Cámara de Diputados en estos años y de hacerlo en este día y en esta hora en que estamos convirtiendo en realidad aquello que creíamos imposible.

Es por ello que debemos decir que los sueños colectivos también se cumplen. Néstor Kirchner dijo que los trenes iban a volver a andar, y hacia ese camino vamos.

Por supuesto, adelanto mi voto afirmativo. *(Aplausos.)*

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). — Tiene la palabra la señora diputada por Jujuy.

**Sra. Burgos.** — Señora presidenta: tengo que confesar que cuando la presidenta inauguró el período de sesiones ordinarias y anunció que iba a mandar al Congreso este proyecto de ley me puse muy contenta, porque me imaginé que aquellos pueblos de mi querida Jujuy de la zona de la Puna y de la Quebrada, como Volcán,

Tumbaya, Purmamarca, Tilcara, Humahuaca y La Quiaca, así como también aquellos pueblos del ramal, como el Departamento de San Pedro o las localidades de Chalicán y Fraile, se iban a ver beneficiados con esta iniciativa.

Sin embargo, al estudiar el proyecto observamos que lamentablemente se está creando una nueva sociedad, Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, dentro de la órbita del Ministerio del Interior y Transporte, cuyas funciones y competencias serán coordinar Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado y Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima, que ya existen, tienen sus funciones y están dentro de la ley 26.352, vigente hasta la fecha.

Entonces, me pregunto qué está sucediendo con esta norma. Indudablemente, no modifica sustancialmente la problemática de la falta de inversión que existe hoy en día.

Hemos hablado de modificaciones del directorio y de la administración, pero en ningún momento y en ningún lugar del apartado del proyecto se habla de una forma de inversión directa ni de cómo se va a solventar esta inversión que se está pretendiendo realizar. A esto debe sumarse que me parece sumamente excesivo el plazo de ciento ochenta días librado para esta reglamentación, lo que seguramente traerá aparejado que el próximo gobierno que asuma sea el encargado de reglamentarla.

En lo que respecta a la recisión de los contratos y la renegociación de las concesiones, se ha expresado que el Estado tiene esas facultades ya que está en condiciones de ser más eficiente que los privados, y ello se ha demostrado.

En los términos fundamentales del proyecto se expresa que quienes lo han hecho lo han demostrado y que las empresas se han ajustado al mero cumplimiento de las metas sin vislumbrar ningún cambio fundamental en materia de crecimiento.

Entonces, si no se hizo ningún cambio, esta reestructuración de la que se habló hace un año no era del todo coherente, ya que hoy se está replanteando nuevamente la situación.

¿Qué es lo que se está estatizando o nacionalizando? Formulo esta pregunta porque según el artículo 15 del proyecto los operadores privados, como la ADIF, podrán contratar empresas privadas para que se hagan cargo de la



renegociación y el mantenimiento de las vías. Por lo tanto, podemos decir que con este marco normativo se asigna a esas empresas privadas atribuciones en materia ferroviaria que corresponden pura y exclusivamente al Estado. En consecuencia, podemos decir que esto no reviste el carácter de una estatización declarativa ni de derechos.

Por otro lado, el artículo 42 de la Constitución Nacional establece que es obligación del Parlamento regular en forma adecuada procedimientos eficaces para la prevención y solución de conflictos, y los marcos regulatorios de los servicios públicos de competencia nacional, previendo la necesaria participación de las asociaciones de consumidores y usuarios y de las provincias interesadas en los organismos de control. Justamente, la señora diputada De Ferrari Rueda señaló que no se escuchó a los usuarios y que tampoco se los invitó a dar sus opiniones. Lo mismo ocurrió con las provincias, que no fueron escuchadas. De acuerdo con esta iniciativa en el directorio no habrá representantes de las provincias y, menos aún, de este Parlamento.

Antes de finalizar quiero hacer una aclaración con respecto a la expresión “servicios públicos esenciales”. En este sentido, el señor diputado Daer señaló que el tema del derecho de huelga fue malinterpretado o que el radicalismo no comprendía los alcances de ese derecho. Por este motivo, aclaro que nosotros respetamos el derecho de huelga; lo que sostenemos es que por tratarse de un servicio público esencial, cuando los trabajadores se manifiestan legítimamente el servicio tiene que ser cubierto por el Estado.

Por último, debemos tener en cuenta que de acuerdo con este proyecto el Estado nacional transfiere el servicio ferroviario para su explotación, pero en provincias como la mía –Jujuy– queremos que los jóvenes no salgan de sus localidades; no queremos que se desarraiguen sino que permanezcan en su tierra honrando a la Pachamama y que no tengan que buscar trabajo en otros lugares. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra la señora diputada por Formosa.

**Sra. Lotto.** – Señora presidenta: antes de referirme al tema en tratamiento quiero rendir homenaje por el centésimo trigésimo sex-

to aniversario de la fundación de la ciudad de Formosa.

El 8 de abril de 1879 el comandante Luis Jorge Fontana decidió fundar la ciudad de Formosa al observar las barrancas del río Paraguay. Entre las incontables leyendas que se han forjado alrededor del nombre de mi provincia y de mi ciudad, la más aceptada indica que cuando el comandante Fontana vio por primera vez la curva que hacía el río y la barranca, quedó tan maravillado que exclamó: “¡Qué vuelta *fermosa!*”, que en español antiguo quiere decir “vuelta hermosa”.

Muchas cosas han pasado desde aquellos humildes comienzos, por lo que esa tierra hermosa ha ido cambiando. Luego de la división del Territorio Nacional del Chaco, el ex presidente Juan Domingo Perón la convirtió en provincia, en el año 1955. Pero como justo en ese momento se produjo la masacre de plaza de Mayo, nos tomó tres años poder tener nuestro primer gobierno constitucional, y fue justamente en 1958 cuando con el Plan Larkin comienza el deterioro y abandono de nuestro sistema ferroviario, aquel que tanto orgullo nos daba y que tanto había hecho por el desarrollo de nuestra Argentina.

La historia siguió su curso, y con ella, la lenta muerte de los ferrocarriles, a los que las políticas neoliberales terminaron dando la estocada final con aquella desdichada frase “ramal para, ramal que cierra”. Y así sucedió: miles de pueblos que habían visto la gloria con el pasar de las locomotoras quedaron en el abandono. En mi querido oeste provincial, cuando el Ferrocarril Belgrano, que supo recorrerlo de este a oeste, cruzó las vías por última vez, dejó el olvido a su paso. No fue sino hasta la pavimentación total de la ruta 81, que corre paralela a las viejas y oxidadas vías del Belgrano Cargas, que los remotos poblados del oeste pudieron volver a sentirse parte de la patria.

Es por eso que debemos considerar el desarrollo ferroviario como parte fundamental y columna vertebral del desarrollo federal, porque los servicios públicos deben ser accesibles para todo el pueblo argentino, para un habitante tanto de la Capital Federal como de Ingeniero Juárez, en Formosa. Y es imprescindible mantener estas políticas que lleva a cabo la gestión de la presidenta Cristina Fernández

de Kirchner, porque ésa es la única garantía de desarrollo que tienen las economías regionales y las provincias.

Así como cerraron las estaciones y desmantelaron las vías, así nos quisieron cerrar como provincia. Nos calificaron de inviábiles, y aún hoy nos señalan con el dedo inquisidor; pero pocos se acercan a recorrer y conocer la verdadera realidad formoseña. Pocos se interesan por su gente. Yo quiero invitar a todo este cuerpo legislativo a que recorra mi ciudad y el interior de la provincia y vea la realidad formoseña, pujante, diversa, inclusiva, sustentable. Vengan y vean la amabilidad de su pueblo, los colores de sus campos y la rica diversidad de flora y fauna en nuestros parques nacionales y áreas protegidas. La Formosa del siglo XXI, con sus jóvenes 136 años, es una muestra clara del paradigma del desarrollo nacional, y lo bueno es que a pesar de que quedan muchas cosas por hacer, lo mejor está por venir. Ojalá que cuando vengan a visitarnos puedan hacerlo en tren, que va a unir toda la República Argentina.

¡Feliz cumpleaños, mi querida Formosa!  
(*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Formosa.

**Sr. Donkin.** – Señora presidenta: uno de los apogemas del peronismo es que reconoce una sola clase de hombres: los que trabajan. Por eso, mi homenaje y reconocimiento a los trabajadores ferroviarios que durante tantos años lucharon, pusieron el cuerpo, la esperanza y los sueños para que no se cumpla definitivamente aquella frase desgraciada de un ministro que hoy asesora a un presidenciable, cuando dijo: “ramal que para, ramal que cierra”.

Allá por el año 1946, un hombre que hizo historia en la nacionalización de los ferrocarriles –Raúl Scalabrini Ortiz– hacía su campaña para nacionalizar los ferrocarriles extranjeros, con una simple frase: “Debemos comprar soberanía”, en contraposición a los personeros del imperialismo de aquella época, que solamente decían: “Están por comprar hierros viejos”.

¡Qué similitud y cuán redonda es la historia en la política argentina, que hoy también escuchamos alguna frase en ese sentido!

El general Perón nacionalizó los ferrocarriles allá por el año 1947, y el 1° de mayo de 1948 se tomó posesión. Scalabrini Ortiz, presente en ese acto, decía: “Cuando el silbato de La Porteña anunció que volvía a ser argentina se abrió un mundo de inmensas posibilidades”.

Este proyecto que hoy tratamos viene a producir un cambio profundo en la concepción de las prestaciones ferroviarias. Va a estar al servicio de su propio interés, dejará de perseguir sólo ganancias económicas como único objetivo y se pondrá integralmente al servicio de los requerimientos nacionales.

Los ferrocarriles constituyen parte fundamental de la Nación, de la economía pública, del equilibrio de las regiones, de la distribución de la riqueza, y hasta la política doméstica está íntimamente ligada a estos servicios.

En la historia de los ferrocarriles se ha matado a muchas industrias, aislado a zonas enteras, creado regiones preferenciales, inmovilizado poblaciones y aislado puertos, y por eso el ferrocarril en manos de extranjeros o de quienes no saben lo que es el proyecto nacional, es simplemente el antiprogreso. Como formoseño hoy estoy festejando el 136° aniversario de la fundación de mi querida provincia. Qué mejor regalo que volver a reactivar el ramal C-25 del Ferrocarril Belgrano. Qué mejor regalo para mis comprovincianos. Qué mejor regalo para estar integrados en la Nación.

Esta iniciativa, así como está, marcha sobre rieles, porque estamos decididos desde este proyecto nacional que conduce la compañera Cristina, a cambiar el tren de la historia.  
(*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Formosa.

**Sr. Basterra.** – Señora presidenta: el desarrollo de las poblaciones de Formosa está directamente ligado a lo que fue el desarrollo del ramal C-25, como recién dijo el diputado Donkin. Nuestro territorio se fue poblando cada treinta kilómetros con la radicación de una línea de poblaciones hasta Embarcación, luego de lo que significó el Ferrocarril Belgrano a partir del año 1906. Éste no es un dato menor porque ese ferrocarril significó la posibilidad de intercomunicación entre los habitantes, que no solo comprendía las poblaciones de criollos

y de inmigrantes, sino también nuestras comunidades indígenas, que fueron –y rindo un homenaje– los tobas, los wichis, los pilagás, los obreros que construyeron justamente esa línea ferroviaria. (*Aplausos.*)

Sin embargo, el avance del neoliberalismo y la postergación de nuestra provincia significaron, junto a la interrupción del servicio del ferrocarril, que sólo se pudiera llegar a Las Lomitas, por el pavimento. Tuvo que venir Néstor Kirchner, con la firma del Acta de Reparación Histórica, para que por medio del pavimento se permitiera sustituir esa vía de comunicación ferroviaria y se uniera Formosa con la provincia de Salta y también con todas nuestras poblaciones del interior.

Para nosotros, el ferrocarril tiene el sentido de progreso y no sólo de un recuerdo histórico. Cuando vemos la cantidad de camiones que circulan por las rutas 81 y 86, que Bolivia está desarrollando un plan ferroviario desde Santa Cruz de la Sierra al sur y la necesidad planteada en el Zicosur respecto del desarrollo de los corredores bioceánicos, el ramal C-25 toma en total dimensión jerarquía para unir no solo las provincias argentinas sino a nuestros países vecinos de Chile, Bolivia y Paraguay como un elemento de integración del Mercosur y de la patria grande.

La posibilidad de este ferrocarril es la posibilidad no sólo de nuestra provincia sino de gran parte del Norte, el NEA y el NOA. La integración en un centro multimodal posibilitará el uso de las vías navegables para trasladar las riquezas de nuestro Norte.

Es por eso que el ferrocarril en manos del Estado sirve no a la renta del capital privado sino a un modelo de desarrollo, del que orgullosamente podemos mostrar sus resultados de los últimos diez años, ya que hace honor al cumpleaños de nuestra querida patria chica.

Con mucha firmeza, fe y esperanza vamos a acompañar este proyecto. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Formosa.

**Sr. Díaz Roig.** – Señora presidenta: esta ley va a quedar en mis afectos como una de las más altas desde el punto de vista espiritual.

Soy hijo de un médico ferroviario y viví hasta los 29 años en una casa del ferrocarril ubica-

da al lado de las vías de la estación de Formosa. Por lo tanto, es para mí un orgullo estar esta noche en el recinto y apoyar la nacionalización del sistema ferroviario argentino.

–Ocupa la Presidencia el señor presidente de la Honorable Cámara, doctor Julián Andrés Domínguez.

**Sr. Díaz Roig.** – Como bien explicó el señor diputado preopinante, decía Scalabrini Ortiz que la concepción de que los medios de comunicación y de transporte deben ser nacionalizados tiene que ver con el concepto de soberanía. En el Norte grande sostenemos desde hace muchos años, diría varias décadas, un proyecto geopolítico que abra una vía al Pacífico. Hace ya bastante tiempo que sostenemos ese proyecto del Norte grande y del eje de Capricornio. Formosa está enclavada en el corazón de la cuenca del Plata, en el centro geopolítico de nuestra patria grande, y por eso precisamos que el ferrocarril se desarrolle a partir de allí. Hablamos de un medio que está llamado a reemplazar el unicato del pavimento y del transporte de carga y de personas solo a través de camiones. A esto debemos agregar que la adecuada utilización de la cuenca del Río de la Plata y de la hidrovía Paraná-Paraguay contribuirá a que nuestras provincias se desarrollen de modo tal que dejemos de ser expulsores de jóvenes y permitamos la integración regional.

Creemos que el reordenamiento territorial argentino es una necesidad clave, una necesidad fundamental, y que el viejo plan –que acompañamos– de volver a las provincias, para que nuestros comprovincianos puedan abandonar los grandes conurbos y regresar al terruño que los vio nacer, tiene como uno de sus ejes la nacionalización del sistema ferroviario argentino.

Por la esperanza de los veinte pueblos de mi provincia que crecieron a la vera del ferrocarril, por las expectativas de los aborígenes que trabajaron durante décadas para construirlo y que se nuclearon alrededor de sus estaciones, y por el anhelo de un pueblo como el formoseño –íntimamente ligado al ramal C 25– y de toda una región que espera este reordenamiento territorial, votaremos afirmativamente este proyecto de ley en el convencimiento de que forma parte de la más espectacular de las iniciativas y del mayor plan de infraestructura

que ha conocido la historia argentina bajo la conducción de Cristina. En homenaje a Perón y Evita, los grandes iniciadores del federalismo actual, daremos nuestro voto por Néstor, por Cristina y por nuestro pueblo. En el día en que se celebra un nuevo aniversario de la fundación de nuestra provincia, esto nos hace sentir doblemente orgullosos. (*Aplausos y manifestaciones en las bancas y en las galerías.*)

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Raimundi**. – Señor presidente: en sesiones celebradas recientemente, como aquellas en que se trataron la creación de la Agencia Federal de Inteligencia, el proyecto de ley sobre pago soberano y la unificación de los Códigos Civil y Comercial, escuchamos a la oposición –aclaro que digo esto no con sentido crítico sino político– argumentar a favor y luego votar en contra.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – La Presidencia solicita al público presente que guarde silencio porque es imposible escuchar a los señores diputados.

Continúa en el uso de la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Raimundi**. – Señor presidente: decía que escuchamos argumentar a favor de esos temas, pero finalmente se votó en contra. En este proyecto de ley se da un proceso diferente: oímos argumentar en contra pero finalmente acompaña con su voto la mayoría de los bloques opositores.

Malvinas, YPF y los trenes son tres de los soportes más fuertes que tiene la cultura popular y que ha sostenido históricamente y en unidad de criterio el movimiento nacional y popular.

Por ejemplo, he escuchado decir que con este proyecto se pasa del régimen privado a la creación de una empresa pública, con el riesgo de que se privatice. Es un despropósito. Resulta increíble, pero lo hemos escuchado.

Además, hay sectores que están a favor de la estatización pero dicen que este proyecto es insuficiente, por lo que van a votar en contra.

Pienso que cuando uno asume una posición quiere que ella triunfe. Si asumiera que lo más válido, respecto de esta iniciativa, fuera votarla en contra –y si con ese voto ganara–, estaría-

mos muchísimo más lejos de esa mayor estatización que proponen aquellos que creen que este proyecto es insuficiente.

Lo que quiero decir es que este, como todos los proyectos de ley, puede encerrar en su texto algún motivo de alerta, de cuidado, alguna razón que pudiera dar lugar a un objetivo no querido.

La potencia de esta iniciativa no está solamente en el texto. Si fuera por la redacción, debemos recordar que en otras épocas votamos en este recinto un proyecto de ley cuyo texto nadie cuestionó, que tenía que ver con la intangibilidad de los depósitos. Se respetaron de manera impecable los tiempos parlamentarios de la República, pero se robó plata a los ciudadanos y a las ciudadanas.

Por lo tanto, lo que va a producir un corte histórico y dará un rumbo y un sentido a este proyecto no será su texto sino el tiempo histórico de reparación que se está logrando en este y en tantos otros temas donde el objetivo es recuperar el rol del Estado, descolonizándolo de los intereses privados que estuvieron enquistados durante años.

Vale decir que los riesgos de este proyecto nada tienen que ver con la picardía que pueda tener un funcionario aprovechándose de algún vericuetos. Lo que va a dar rumbo a esta iniciativa es la potencia popular, la fuerza y la alegría de este pueblo que va a recuperar uno de sus valores históricos más queridos.

En definitiva, el empoderamiento popular que se haga de un bien público tiene que ver con la *res publica*. Será la fuerza del pueblo la que hará que las redes estén en forma de corredores productivos transversales y longitudinales, para que no se saque la riqueza del puerto de Buenos Aires.

Va a dar potencia a la fuerza de esos trabajadores que en este momento están viendo la sesión en la pantalla gigante ubicada en la plaza del Congreso. Ellos saben que el material rodante, la infraestructura y todo lo relacionado con la industria ferroviaria se va a fabricar en la Argentina sin necesidad de importarlo. También esa potencia popular les va a dar fuerza para posibilitar que el tren sea una palanca de desarrollo.



En definitiva, quiero acercar una idea que puede ser opinable: cuando en una sociedad la gente más humilde puede acceder a un automóvil es una señal de ascenso social. No digo que esté mal, pero si alguien me pregunta, yo me inclino más por un modelo de desarrollo que me parece más acabado y más integrado, en el que la gente, aun teniendo dinero para andar en su automóvil, opta por un sistema de transporte público de pasajeros. Esto también aplica para la carga, para las comunicaciones y para todo.

Este proyecto, además, tiene como objetivo racionalizar un recurso que se dilapida. Quienes accedemos a la Capital desde el conurbano pasamos largos minutos circulando a paso de hombre con motores encendidos que derrochan combustible —bien escaso en la Argentina, en América Latina y en el mundo—, que genera guerras e invasiones. Nosotros lo estamos reemplazando por este sistema amigable con el ambiente que permite ahorro de combustible.

Todo esto, señor presidente, es lo que redondea un proyecto de desarrollo que más que un proyecto constituye un sueño por el cual estamos acompañando esta iniciativa esta noche. *(Aplausos.)*

**Sr. Presidente** (Domínguez). — Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Landau.** — Señor presidente: éste no es un proyecto más, como algunos señalan, sino que es la consolidación de una política de Estado generada por el gobierno de Cristina Fernández de Kirchner, quien atenta al resultado negativo de la política de privatizaciones y la incapacidad de administración de los concesionarios decidió tomar cartas en el asunto y dejar de lado aquellas políticas de paralización, de exclusión y de descarte social.

No puedo dejar pasar por alto, señor presidente, que lo que hoy estamos discutiendo en este recinto encarna lo que el gobierno nacional viene desarrollando en forma incesante no sólo en esta materia, saldando viejas deudas sociales generadas a lo largo de décadas que se fueron superando en estos doce años de administración.

No se trata de un proyecto que atienda ahora la problemática del transporte ferroviario; es la conclusión de un largo trabajo de nuestro

gobierno que hace tiempo ha asumido la modernización de la red ferroviaria aún cuando se encontraba en manos de los concesionarios.

Como todos saben, soy de Escobar —provincia de Buenos Aires—, de la ciudad de Ingeniero Maschwitz, que está atravesada por las vías que van a Zárate, en cuyo ramal también se encuentra la estación Belén de Escobar. En otro ramal que termina en Capilla del Señor, se encuentran otras tres estaciones ubicadas en el partido de Escobar: Garín, Maquinista Savio y Matheu. Desde hace treinta y cinco años veo desde mi casa la decadencia del Ferrocarril Mitre pero desde hace un año, frente a mi hogar, ahora hay un obrador que sirve de apoyo a las obras que se están realizando todos los días.

Consecuentemente, quiero referirme a las obras que ya se han realizado en la línea General Mitre. Son muypreciadas porque permiten a los vecinos de mi distrito desplazarse en forma cómoda y rápida hacia Retiro. Esta línea tiene tres ramales que suman kilómetros de vías férreas. Uno de ellos, el más extenso, concluye en la ciudad de Santa Fe luego de pasar por Rosario.

Para ser breve, mencionaré algunos datos de las obras ya emprendidas. Se ha llevado a cabo una renovación total del material rodante con la incorporación de treinta formaciones cero kilómetro de seis coches cada una.

También se ha finalizado la construcción y el mejoramiento de trece pasos a nivel entre los que merecen mencionarse, en la Ciudad de Buenos Aires, los de las calles Juramento, Echeverría y Triunvirato.

Se encuentran en ejecución cinco pasos a nivel más y resta ejecutar aún diez, y, además, quedan por mejorar los pasos a nivel de las estaciones Colegiales, Migueletes, Belgrano R, Carranza, Urquiza, Pueyrredón y Mitre.

También se encuentran proyectados tres pasos a nivel en el distrito de San Martín, la renovación de vías en las curvas del Hipódromo y Carranza, el mejoramiento de 7,5 kilómetros de vía doble del tramo Núñez-Martínez, y está en ejecución la renovación de 18 kilómetros de vía doble del ramal empalme Maldonado-José León Suárez. Y en el marco de reactivación del corredor Retiro-Rosario se está renovando

integralmente la doble vía desde estación Bancalari hasta estación Zárate.

También está proyectada la pintura exterior de trece estaciones y la puesta en valor de otras diecisiete —Pueyrredón, Urquiza, Migueletes, Carranza, Belgrano R, Saavedra, Florida, Mitre, Belgrano C, Núñez, Vicente López, Martínez, Victoria, San Isidro, San Fernando, Carupé y Tigre—, además de la estación central de Retiro y la refacción integral de las estaciones José León Suárez, Chilavert, Villa Ballester y San Martín.

Asimismo, está proyectada la repotenciación eléctrica de las líneas metropolitanas.

Se está llevando a cabo la renovación completa de la red de media tensión de 20.000 voltios. Se están reemplazando los alimentadores de 815 voltios del tercer riel. Se están renovando los interruptores de la red de media tensión de alimentación de 815 voltios del tercer riel y se están reemplazando 55 kilómetros del tercer riel de hierro por otro de aluminio.

También se proyecta la renovación de las obras de señalamiento con la instalación del sistema para tren y el sistema de protección automático de trenes, con una inversión de 54 millones de dólares.

La sanción de este proyecto de ley resulta de imperiosa necesidad a los fines de dotar al poder administrador de una herramienta que permita no sólo generar esta política de Estado sino también afirmarla y consolidarla, la cual deberá trascender a este gobierno y a los próximos e instalarse definitivamente como una política que garantice la integración del territorio nacional y la conectividad con las diferentes regiones, permitiendo el traslado de pasajeros y de carga.

Debo destacar que se han receptado en este proyecto las sugerencias de otros bloques y adoptado, entre otras propuestas, la ampliación de la modalidad de acceso abierto a la red de servicios de transporte, no sólo de cargas, como originalmente estaba planteado, sino también de pasajeros.

En otro orden de ideas, la nueva sociedad estatal a crearse estará conformada por los diversos actores de la actividad: el Estado, las actuales y/o futuras prestadoras en su totalidad, las asociaciones sindicales y los usuarios

y consumidores del servicio ferroviario, garantizando la participación y la pluralidad en la toma de decisiones, beneficiando en un todo a un óptimo servicio ferroviario de transporte de pasajeros y cargas, mediante una administración moderna, transparente y fijando políticas de control, de seguridad, y ampliación de los servicios, entre otras soluciones.

En resumen, se trata de un ente estatal que establece y garantiza una política pública de inclusión y crecimiento regional poblacional y desarrollo económico regional. También brindará notables ventajas en cuanto a la disminución de tarifas que posibilitará vincular las regiones con los puertos y ciudades principales promoviendo el crecimiento del transporte multimodal, sea por vía marítima o aérea, permitiendo el intercambio de mercaderías, bienes y servicios con total agilidad y certeza de seguridad sobre dichos bienes.

Permítaseme una reflexión final. La destrucción de los ferrocarriles comienza con el gobierno radical de Arturo Frondizi, cuando el ingeniero Alsogaray primero, y luego Arturo Acevedo —presidente de Acindar— contratan al general Thomas Larkin, quien genera un plan que importaba la reducción del 32 por ciento de las vías, la desaparición de tres mil coches y el despido de setenta mil trabajadores.

**Sr. Presidente** (Domínguez). — Vaya concluyendo, por favor, señor diputado.

**Sr. Landau.** — Al mismo tiempo, el gobierno fomentaba la instalación de diez multinacionales para producir camiones y colectivos para sustituir al servicio ferroviario. Todo esto generó la recordada huelga de 1961, que duró cuarenta y dos días, y la intervención militar y la aplicación del Plan Conintes a los trabajadores.

Finalmente, mi última reflexión apunta a la campaña electoral de 1962, cuando era chico, y en la cual me tocó participar. En aquel momento, justamente se debatió el tema de los ferrocarriles. Quien era candidato a gobernador en ese entonces, el doctor Acuña Anzorena, planteaba la existencia de las líneas de los caminos que iban a unir el país, y nuestro candidato, el compañero Framini, decía: “¿Para qué queremos caminos si no tenemos coches? Lo que nosotros queremos es el tren. El tren es nues-

tro". Por eso ganamos las elecciones en aquel momento, que nos anularon.

Por esa razón, se mantuvo ese esquema y por eso estamos recuperando esa misma línea. *(Aplausos en las bancas y en las galerías.)*

**Sr. Presidente** (Domínguez). – La Presidencia informa que se encuentran presentes el secretario general de la Unión Ferroviaria, Sergio Sasia... *(Aplausos y manifestaciones en las galerías.)*, representantes del movimiento obrero, intendentes, legisladores y el señor ministro del Interior y Transporte de la Nación, contador Florencio Randazzo. *(Aplausos y manifestaciones en las bancas y en las galerías.)*

Solicito al público presente que nos permita continuar con la sesión.

Tiene la palabra el señor diputado por Tucumán.

**Sr. Casañas.** – Señor presidente: estamos de acuerdo con este tema, creemos en la necesidad, la importancia social, económica, integradora e inclusiva del tren en este extenso país.

Por supuesto que en este gobierno nacional y popular hay muchas cosas que no entendemos. Por ejemplo, no entendemos por qué si en estos doce años tuvieron siempre mayoría, recién ahora estamos discutiendo este proyecto trascendental. Me pregunto si ello tendrá algo que ver con el posicionamiento de Randazzo –aquí presente– como candidato a algo.

Es importante que recuperemos algo de la abandonada infraestructura. Si uno quiere viajar desde Buenos Aires o Santa Fe hacia el norte del país, tiene que tomar una ruta de una sola mano, con el riesgo que ello implica, porque no hay un ferrocarril adecuado.

En las rutas argentinas mueren veintiún personas por día, o sea que mueren 6.400 por año. Esto significa que durante la era K murieron 76.000 personas. De modo que si hubiéramos tratado este proyecto doce años antes, habríamos ayudado en algo.

**Sr. Kunkel.** – ¡Lo hubiesen hecho cuando gobernaban ustedes!

**Sr. Casañas.** – No lo escucho, señor diputado, porque está hablando fuera de micrófono. Si se saca la papa de la boca, quizás lo escuche.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Por favor, guarden el decoro, señores diputados. La Presidencia les solicita que no dialoguen.

**Sr. Casañas.** – Señor presidente: producir en el Norte o en cualquier lugar fuera de la zona núcleo implica dejar entre un 40 y un 60 por ciento del valor de ese producto para pagar flete. Por eso, las economías regionales están destruidas. En las provincias hay una pobreza que duele. Obviamente, duele cuando uno tiene sensibilidad social y vocación política. Cuando un representante de este Congreso va a hacerse ver en una zona afectada por las inundaciones y tiene el tupé de jactarse de las diez mansiones que tiene, causa un daño, pero no tiene humanidad como para poder verlo.

Se habla de constituir la empresa Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado. Pregunto: ¿a quién van a poner para que maneje esta empresa que será de todos? ¿A Boudou? ¿A "Marianito" Recalde, que pierde 2 millones de dólares por día? ¿A Jaime? ¿A Manzur? ¿O a algún otro genio que tienen? *(Manifestaciones en las galerías.)*

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Solicito al público presente que guarde silencio y el debido respeto al legislador que está haciendo uso de la palabra.

Continúa en el uso de la palabra el señor diputado por Tucumán.

**Sr. Casañas.** – Lo pregunto porque todos queremos el ferrocarril, pero no otro agujero negro ni otro funcionario archimillonario maneándolo.

Sería muy bueno que se permitiera el uso de la palabra "servicio", porque lo que se brindará es servicio público. Si es de interés público, es solamente regulación de normas; en cambio, "servicio público" implica la obligación de explotar de manera regular, continua y en todo el territorio argentino.

Lamento que este gobierno tarde tanto en querer discutir los temas importantes. Recién escuchaba a una diputada decir que Cristina ahora tenía la voluntad política de llevar adelante esta cuestión. Pregunto al oficialismo, ¿quién se hace cargo de todos los muertos por el sistema ferroviario destruido y sin control? En 2008, en Dolores, murieron 18 personas y hubo 65 heridos; en 2011, en San Miguel, hubo 4 muertos; en el mismo año, en seis accidentes hubo 20 muertos, y es responsabilidad de us-

tedes. (*Manifestaciones en las bancas y en las galerías.*)

En 2011 hubo 11 muertos y 200 heridos. En ese mismo año un tren atropella un transporte escolar y mueren 8 personas. Hace doce años que son gobierno y se lavan las manos. (*Aplausos.*)

En 2012 ocurrió la tragedia de Once, donde murieron 52 personas. (*Manifestaciones en las bancas y en las galerías.*)

¡Háganse cargo! Hubo más de 115 muertos y 540 heridos en accidentes de trenes, y 76.000 en rutas, y vienen a hablar de voluntad política ahora. Esta es una medida para luchar la última elección.

Independientemente de mi desconfianza, es una suerte y un acto de madurez por parte del oficialismo no repetir el discurso de nuestra presidenta del 16 de enero de 2008, cuando ante autoridades argentinas y de Francia anunciaba la puesta en marcha del tren bala. (*Manifestaciones en las galerías.*)

**Sr. Presidente** (Domínguez). – La Presidencia solicita al público presente que guarde silencio; de lo contrario, procederemos a desalojar la sala. Se pide silencio y respeto hacia el uso de la palabra. Aquellos legisladores que deseen hacer alguna aclaración, deben solicitar autorización.

Tiene la palabra la señora diputada por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sra. Bianchi (M. C.)**. – Señor presidente: este día tiene la especial connotación que cabe al cierre de una etapa histórica caracterizada por aquel odioso lema “ramal que para, ramal que cierra”. Es también el ingreso a un nuevo ciclo, del que esperamos que cada ramal recuperado no sólo no cierre sino que nunca más caiga en el deterioro.

Este hito es el resultado de una aspiración social, pero sobre todo, de la voluntad política de un gobierno, mal que le pese al señor diputado preopinante. El Estado nacional vuelve a asumir la potestad de planificación y administración, dando vuelta la página más vergonzosa de una etapa en la que era el dueño de las vías pero no podía gestionar el servicio de manera directa.

Con esta medida, el peronismo –que sirva de ejemplo– va completando el ciclo de superación del remate de sus banderas históricas a

manos de quienes sucumbieron a la presión de los poderes fácticos. Son los mismos poderes que, primero con Néstor y ahora con Cristina, pretenden condicionar diariamente las políticas de este gobierno. A pesar de sus permanentes amenazas, este gobierno recuperó el sistema previsional, YPF, Aerolíneas Argentinas, amplió derechos a través de la asignación universal por hijo, etcétera. Sin embargo, oímos que muchos todo les parece tarde.

Cuánto trabajo nos hubieran evitado si hubiesen sido capaces de remediar los errores propios y ajenos en lugar de dejarnos un país sin moneda, producción, trabajo y esperanzas. (*Aplausos.*) Cuánto dolor le hubieran ahorrado al pueblo argentino si hubiesen sabido subirse los pantalones frente al FMI, como lo hizo Néstor, primero, y ahora, Cristina, con los fondos buitres. (*Manifestaciones en las bancas y en las galerías.*)

Años y años ha costado al Estado recuperar su capacidad de incidir en las políticas. Con todo cinismo –y algunos, con ignorancia– revisan su lista de deseos como si se tratara de un supermercado. No, señores, a ver si aprenden: en esto se trata de voluntad política.

Nosotros recibimos un país que tenía más limitaciones que oportunidades. Aunque transformamos el Estado nacional en un jugador de peso, es necesario reconocer la existencia de otros intereses que en la mesa donde se diseñan y llevan adelante las políticas públicas hay que tomar en cuenta. Se trata de un proceso complejo en el que se dirime, aunque a veces no se alcanza lo deseable sino lo posible.

Por eso, quiero dejar en claro para aquellos a los que les parece que llegamos tarde con la política ferroviaria, que gracias a la ineficiencia de quienes nos precedieron y que ahora son críticos lúcidos, los gobiernos que se sucedieron desde 2003 y todos sus funcionarios no han parado de trabajar ni un solo día para levantar el desguace que nos dejaron.

Asimismo, quiero decirles que hemos venido a hacer justicia respecto de sus propias promesas. Por eso, la electrificación del ramal La Plata-Constitución que prometió Raúl Alfonsín la cumple Cristina Fernández de Kirchner. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)



No voy a abundar en los detalles técnicos porque ya lo hizo suficientemente el señor ministro, que tuvo la deferencia de concurrir a la reunión plenaria de comisiones. También lo hizo con absoluta claridad la señora miembro informante del dictamen de mayoría.

Las inversiones son millonarias. Solamente voy a poner el eje en la construcción de las estaciones, entre ellas, la correspondiente a la Ciudad Universitaria. Señalo esto porque hacía muchísimos años que no se construía una nueva estación.

También quiero destacar lo que esto significa para la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, distrito al que represento, en el que desde la década del 70 y hasta 2006 la incidencia de los modos guiados en el transporte —o sea el subte y el tren— pasó del 12,3 por ciento al 8 por ciento. Paralelamente, el tránsito automotor aumentó del 15 al 40 por ciento.

La mejora de la calidad del servicio, la velocidad y la posibilidad que esto implica en materia de disminución del tránsito y de mejoramiento de la calidad de vida de los usuarios y de los ciudadanos de Buenos Aires constituyen un importante aporte del gobierno nacional. Esperamos que esto surta efecto y disminuya el tránsito, muy a pesar de la política del ingeniero Macri de aumentar la tarifa del subte para desalentar su uso.

Literalmente, en los años 90 el Estado se bajó del tren. El entonces ministro de Economía dijo que el cierre de los ramales era la solución para un gravísimo problema. Desde la perspectiva del beneficio para los ciudadanos la ecuación no es la de costo-beneficio, sino la de beneficio-beneficio. Es un plus para el trabajador, que viaja menos y mejor; para el estudiante, que llega a horario a la facultad, y para el desarrollo del turismo nacional. Todo esto implica más derechos, más calidad de vida, más seguridad, más tecnología y más desarrollo económico.

Definitivamente, una política ferroviaria desarrollada bajo esa perspectiva tiene un efecto multiplicador del beneficio público. Este proyecto de ley expresa esa política. Requiere inversión, trabajo, decisión y convicción política. La presidenta Cristina Fernández de Kirchner, como en tantas otras deudas sociales para las que hacía falta tener lo que ha demostrado que

le sobra en materia de esa decisión y convicción políticas, va a poner esto en marcha.

Espero que los críticos de hoy, si algún día son gobierno, sepan estar a la altura de las circunstancias. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

**Sr. Presidente** (Dominguez). — Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Romero.** — Señor presidente: permítanme hacer un poco de historia y quizá disentir con lo manifestado por algunos señores diputados que me precedieron en el uso de la palabra y por algunos compañeros.

Aquí se habló de que la historia del desguace y desmantelamiento de los ferrocarriles comenzó en la década del 90. Otros dijeron que eso ocurrió en 1958, durante el gobierno de Arturo Frondizi, con su ilustre ministro Alvaro Alsogaray. Pero quiero recordar que este proceso comenzó dos años antes, con la Revolución Libertadora, cuando muchos dirigentes ferroviarios fueron perseguidos, despedidos y encarcelados por el solo hecho de ser peronistas.

En 1955 empezó una etapa triste para la historia de los ferrocarriles. Prosiguió en 1958, como muy bien se dijo aquí. Comenzó una etapa de desprestigio muy fuerte, no sólo para el ferrocarril sino también para los trabajadores ferroviarios. Familiares y amigos me contaron que por aquella época iban al cine de su ciudad, de su pueblo o de su barrio, y entre película y película, en una campaña publicitaria, mostraban a ferroviarios durmiendo o tomando mate. Esto volvió a ocurrir más adelante, pero a ello me referiré luego.

Este proceso, que comenzó en 1955 y se plasmó en 1958, dio lugar también a otro proceso que se llamó “resistencia ferroviaria”, donde muchos dirigentes pusieron el cuerpo y el alma para evitar lo que se venía.

Es obvio que desde 1955 hasta 1990 el retroceso de los ferrocarriles ha sido notorio. Hubo falta de inversión, de tecnología y malos salarios y servicios. En 1990, con el “verso” de la revolución productiva y el salarizado llegó la estocada final.

Voy a tomarme un atrevimiento porque quien habla proviene de una extensa familia ferroviaria: mi abuelo, mi padre y mis tíos fue-

ron ferroviarios; mi hermana y yo nacimos en un policlínico ferroviario y quien habla, orgullosamente, en el año 1988 ingresó al ferrocarril de Santos Lugares, talleres Alianza, como mecánico frenero. También integré con orgullo la Unión Ferroviaria como delegado de la delegación Caseros. Allí me pude encontrar con varios compañeros como José Ale, el Coco Torres o el padre del compañero Norberto Di Próspero —este último hoy es secretario general de APL—, que en aquel momento estaba a cargo de la delegación Caseros.

Fuimos muchos los que tratamos de evitar lo que se venía, hasta que en 1992 nos despidieron no sólo por oponernos al cierre de los ramales, como se dijo aquí. Por aquel entonces, se usaba una triste frase que decía: “ramal que para, ramal que cierra”. Pero quiero aclarar que no sólo cerraron los ramales sino también los talleres y ochenta mil compañeros quedaron sin laburo en este país. (*Aplausos.*)

No fue fácil hacerlo en aquel momento. En aquel entonces, al igual que hoy, aquellos que usábamos la ropa verde de los ferroviarios tenían los talleres y ochenta mil compañeros como Neustadt y Grondona que nos hablaban del “elefante blanco”, nos decían que éramos vagos y que dábamos pérdida. Incluso, nos decían que éramos chorros. Nos daban por todos lados, y era muy difícil poner la cara. Incluso, se hicieron movilizaciones en contra del ferrocarril. Esto también hay que decirlo; pero hubo compañeros que tuvieron voluntad, y es en honor a ellos que también hay que hablar. Por eso hoy, en este lugar, me ha dolido profundamente que algunos dirigentes que dicen ser de izquierda —parece que ser gorila no es solo de derecha, también es de izquierda— se han quejado... (*Manifestaciones en las galerías*)... porque aquí, desde temprano, están los compañeros ferroviarios representados por su secretario general, mi compañero y amigo Sergio Sasía, que tomó una Unión Ferroviaria destruida y la puso de pie; y con orgullo hoy integra el movimiento obrero argentino. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

¡En honor a todos ellos, les pido respeto!

Además, cómo no vamos a votar este proyecto de ley que tiene nombre y apellido: ¡Cristina Fernández de Kirchner! (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

¡Ella es peronista, es argentina y es nuestra conductora! (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

**Sr. Presidente** (Domínguez). — La Presidencia solicita al público presente que mantenga el orden y nos permita continuar con la sesión.

Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. De Mendiguren.** — Señor presidente: nos encontramos tratando un proyecto de ley sobre el que parte de nuestro bloque ya ha expresado lo que pensaba respecto de los distintos aspectos que contiene. Por lo tanto, me toca a mí señalar lo que, desde nuestro punto de vista, deberíamos aprovechar frente a la consideración de una iniciativa de este tipo a fin de alcanzar una visión más amplia.

Sabemos que para la Argentina el ferrocarril no sólo es un medio de comunicación sino también una palanca estratégica para el desarrollo nacional. Por ello, desde el sector productivo de la Argentina es bueno que anunciemos de una vez por todas lo que nos cuesta el hecho de no resolver en forma definitiva el problema del transporte, en el que el ferrocarril constituye un instrumento de relevancia. Sin embargo, esto no se puede tratar en forma aislada del resto de las cuestiones que hacen a la logística y la comunicación dentro de nuestro país.

El 20 de marzo de 2002, al haber observado como ministro de Producción de la Argentina que resultaban inviables las producciones de provincias como las del NOA si no se resolvía el problema del Ferrocarril Belgrano, firmamos junto con La Fraternidad la posibilidad de la apertura del capital de esa empresa con el objetivo de resolver el problema en esa región del país.

Ya hemos señalado en más de una oportunidad que bajar una tonelada de cereal desde Salta al puerto cuesta el doble que enviarla del puerto a Turquía. Sabemos también que por no resolver este problema el sector productivo de la Argentina hoy tiene costos de logística que se ubican entre un 16 y un 22 por ciento del costo total de producción, mientras que en Brasil ese porcentaje es del 13 por ciento; en Chile, del 11 por ciento, y en los países más desarrollados no llega al 8 por ciento.

En ese contexto, seguramente también vamos a coincidir en que la visión que tenemos en la Argentina es que se viene un futuro distinto. La planificación de los ferrocarriles en nuestro país fue pensada sobre la base de lo que ocurría en el siglo XIX, cuando se aplicaba una política extractiva por parte de una potencia colonial hegemónica que no buscaba el desarrollo de la Nación sino simplemente llevarse nuestra producción.

Por lo tanto, nos estaríamos equivocando si pensáramos resolver el problema ferroviario sobre la base de esa matriz. La solución tiene que ser otra. Al país hay que integrarlo en forma horizontal. Para ello hemos desarrollado un proyecto sobre la base de cuarenta y ocho subespacios productivos que tienen una potencialidad enorme, pero que resultan inviables si no se cuenta con un ferrocarril que, como todos sabemos, es el servicio más económico y dinámico que puede tener un territorio como el de la Argentina.

Nuestro bloque ya ha anticipado que va a apoyar este proyecto, pero reitero que no debemos desaprovechar esta oportunidad para destacar la importancia que reviste el transporte en su conjunto, uno de cuyos componentes es el ferrocarril.

Tenemos que analizar este proyecto con esa visión de futuro, buscando una integración territorial distinta. Hoy, la Argentina necesita una recolocación del sector industrial. Es imposible llevarla a cabo sin un sistema de transporte que pueda acompañarla. Sabemos que nunca se va a lograr industrializar el interior del país porque nadie produce lejos de los centros urbanos si no tiene resuelto este tema.

También queremos mostrar la necesidad de combinar el ferrocarril con los puertos y las rutas. Hoy tenemos una cosecha de cien millones de toneladas, y en el momento de la cosecha, en el puerto de Rosario hay una cola de camiones que llega hasta Córdoba. Estos son costos. Si queremos llegar a ciento cincuenta millones de toneladas es urgente e impostergable resolver el problema del transporte y del ferrocarril, con una visión estratégica. *(Aplausos.)*

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra la señora diputada por Salta.

**Sra. Isa.** – Señor presidente: empezar a hablar hoy de este tema es importantísimo para cualquier argentino. Por eso, celebro que haya más de noventa diputados anotados para hacer uso de la palabra.

Se habló de tiempo, y quizá durante mucho tiempo hemos pensado en una política de reactivación de los ferrocarriles argentinos de carga y de pasajeros como algo utópico, como una añoranza –quizá–, con la esperanza de recuperar aquellos ferrocarriles de los que mi abuela me hablaba.

Este proyecto de ley es la coronación de un proceso que se está dando en el país; un proceso que no es militar –del que estuve escuchando hablar mucho tiempo– sino de recuperación de derechos que los argentinos nunca debimos dejar de lado.

Quienes vivimos en el interior de nuestra Argentina aplaudimos y agradecemos esta decisión soberana de que los trenes y las vías vuelvan a ser parte de un Estado presente en las necesidades de su pueblo.

Se ha hecho muy bien en hablar sobre la importancia estratégica de recuperar Ferrocarriles Argentinos. Eso es consolidar la eficiencia de un Estado presente; pero también quiero destacar la importancia simbólica de esta determinación. Los trenes son un símbolo de nuestra argentinidad, que nos hace hablar de inclusión social y de integridad nacional.

Crecimos como un país moderno a la vera de los rieles esperando el tren que nos traía los afectos, las noticias; el tren que permite llevar la producción de nuestra Argentina profunda hacia todos los puntos cardinales del país.

La recuperación del ferrocarril de cargas hace que las economías regionales puedan desarrollarse allí donde hay pequeñas y medianas empresas, haciéndolas más competitivas.

Hay pueblos que amanecieron de la mano de los trenes, que se construyeron en sus márgenes, sobre todo allí donde compatriotas pioneros decidieron poner el hombro y buscar el mejor destino. Por eso, agradezco a quienes a lo largo de todos estos años –no sólo aquí, hoy, en este recinto– han luchado para que esta reactivación sea tomada como política de Estado. Gracias a los ferroviarios y a sus familias.

Los que provenimos de una familia peronista recordamos los relatos de nuestros abuelos, que esperaron con inmensa alegría el tren de Evita llegando a su pueblo, trayendo la buena nueva de una Nación más justa, embarcando, en suma, la esperanza de un mañana de progreso.

Por supuesto, como salteña, no puedo dejar de agradecer y destacar el apoyo que nos brindara la señora presidenta de la Nación, ya que por tarea conjunta del Ministerio del Interior y Transporte y del gobernador Urtubey, la Nación volvió a hacer andar uno de los emblemas del turismo argentino en el mundo: nuestro Tren a las Nubes, que usa el ramal C-14 desde su primer viaje, allá por 1972, y pasa por una de las mayores obras de ingeniería ferroviaria, como lo es el viaducto de La Polvorilla. Los salteños hemos recuperado este ícono que no solamente hace al turismo sino que también crea las condiciones dignas para lugares inhóspitos, como San Antonio de los Cobres.

Este ramal C-14, con una inversión cercana a los 28 millones de pesos, va a permitir que 28 kilómetros de vías sean recuperados con mano de obra salteña. Aquí se ha dicho que no estaba involucrada mano de obra argentina, pero allí se está haciendo y con mano de obra salteña.

Los rieles no traen y llevan solo producción, sino que son un atractivo turístico y permiten el desarrollo de zonas que realmente son inhóspitas. También en mi provincia llevan el futuro. Es el caso del ramal C-13, que los güemenses pueden utilizar día a día para que los universitarios se trasladen con un menor costo.

Por eso, creo que el tren también tiene en cada uno de los usuarios un rostro que la presidenta Cristina Fernández de Kirchner ha visualizado con esta decisión política.

Como se ha dicho aquí, este es un servicio público que permite que miles de salteños hoy puedan acceder a la universidad; esto es inclusión social.

Quiero destacar los trabajos a realizarse en el ramal C-15, con una inversión de 50 millones de dólares. Además, la firma de un convenio bilateral con Bolivia, que permitirá desarrollar las economías regionales y bilaterales.

También están en proceso de licitación dieciocho kilómetros para cubrir el trayecto desde Joaquín V. González hasta Embarcación.

Entonces, podemos hablar de una ley que permite el desarrollo, que refuerza una vez más la impronta soberana del gobierno de Cristina Fernández de Kirchner, que abarata costos enormemente y provee modernidad, confort e inversión.

No debemos olvidar que esta inversión tiene mucho que ver con lo que los argentinos esperan de sus trenes, que en algún tiempo conformaron una de las redes más extensas y prolíferas del mundo, pero lamentablemente esos argentinos y sus familias las vieron desgastar de la mano de políticas neoliberales y de intereses espurios y ajenos a los intereses nacionales. Esta es una nueva oportunidad, un amanecer que debemos apoyar e impulsar con toda la fuerza, la decisión y la convicción de sentirnos representantes de los intereses argentinos.

Desde mi banca, que representa al pueblo de Salta, quiero manifestar mi agradecimiento y mi alegría. Voy a votar a favor de este proyecto porque hoy los argentinos estamos haciendo patria. (*Aplausos.*)

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra el señor diputado por Salta.

**Sr. Vilarriño**. – Señor presidente: realmente es un gusto asistir a esta sesión, que me parece histórica.

Como una caricia que da la política, me tocó estar en el año 2008 en este cuerpo y tratar las dos primeras leyes que después de cincuenta años significaron un punto de inflexión en la decadencia del sistema ferroviario argentino. Fueron dos leyes que la presidenta Cristina Fernández de Kirchner mandó a este cuerpo para evitar por primera vez el desguace, el desmantelamiento, el levante de vías y que los chatarreros se hicieran la fiesta. Una de ellas trataba de la creación de una empresa que se iba a encargar del relevamiento de las vías y del material rodante.

La segunda empresa también se creó como consecuencia de que se habían regalado terrenos que eran de los ferrocarriles y tenían planificación; algunos habían sido cedidos en comodato y otros, donados. Esta empresa iba a



empezar a detener la entrega de los bienes del ferrocarril.

Allí empezó esta política de recuperación, que fue avanzando gradualmente hasta hoy; se viene profundizando desde hace dos años y ahora se logra integrar al territorio con esta política de estatización. No hay que olvidar que los ferrocarriles, al igual que los puertos, primero fueron de manos privadas, obviamente, por un interés económico de sacar las producciones; pero fue el Estado, y justamente en momentos populares, como los de Yrigoyen y Perón, el que avanzó en la integración del territorio, sobre todo en zonas marginales, no productivas desde el punto de vista del asentamiento humano, como el NOA, el NEA y la región Oeste.

Son muy importantes estas políticas cuyo objetivo es devolvernos lo que teníamos. En mi provincia había seis ramales: dos dejaron de funcionar hace muchos años, pero uno de ellos –al que ya se refirieron compañeros de mi provincia, que une Embarcación con Clorinda y permite desde allí pasar a Paraguay– está en proceso de recuperación. Luego, hay cuatro ramales operables en condiciones precarias. Gracias al apoyo del gobierno nacional y fundamentalmente del ministro Randazzo, pudimos recuperar el C-14, que es un símbolo.

El proceso de integración regional empezó en 1928: Yrigoyen colocó la piedra fundamental y Perón inauguró la obra en 1948. Nada de esto es casual, y lo mismo ocurre con la vinculación con Bolivia a partir del ramal C-13. Recordemos el viaje del tren presidencial de Perón y Eva Perón para fundirse allí en Salvador Mazza junto al Pocitos boliviano de aquel entonces; lo importante era unir distintos puntos en una misma trocha, no como hacían los poderosos que ponían una trocha grande para ellos, dejando de lado el desarrollo de los pueblos y del interior profundo.

Así fue como surgieron los pueblos; en el NOA fueron 195 los que crecieron alrededor del ferrocarril y no es casual que lleven los nombres de las estaciones del tren. Por eso sufrimos cuando gradualmente se comenzaron a desmantelar más de cincuenta años de historia y estos ramales, que obviamente no tenían capacidad de lobby porque se encontraban en zonas marginales, fueron cerrando uno tras otro.

Creo que este nuevo sistema ferroviario nos devolverá el proceso de integración que tanto tiene que ver con lo que está ocurriendo en nuestra América. Me interesa muchísimo lo que dijo el señor ministro Randazzo en cuanto a que el país cuenta con financiamiento para recuperar el ferrocarril a Bolivia. Ahora venderemos no *commodities* ni materias primas; como decía el señor diputado Feletti, los países hermanos de América Latina demandan manufacturas de origen industrial. Estamos vendiendo valor agregado y trabajo argentino, señores diputados. Para esto sirven los ferrocarriles. (*Aplausos.*)

Que se haya podido llegar a un acuerdo respecto del ramal C-14 entre quienes operan en Chile y la Argentina rompió con un paradigma; ya han comenzado los primeros embarques para salir al puerto de Mejillones, que es de aguas profundas, y al de Antofagasta para luego seguir a los de Asia y el Pacífico, lo que permitirá responder a lo que tanto se ha reclamado: que la producción tenga competitividad, ya que seguramente bajará a un tercio el valor del flete.

Es importante poner en dimensión estos hechos porque también ayudan a entender lo que genera el ferrocarril.

Agradezco a los compañeros Sasía y Núñez, porque a partir del reclamo realizado al gobernador Juan Manuel Urtubey planteamos un viejo sueño de los salteños; me refiero al tren urbano, que fue recuperado en su primer tramo desde Güemes hasta Salta capital. Hoy Salta es una metrópolis con más de 800.000 habitantes, quienes ya comienzan a sentir los problemas de otras grandes ciudades; por ejemplo, tener que levantarse cuarenta o cincuenta minutos antes para ir al trabajo o llevar a sus hijos a las escuelas donde se educan.

Felicito a la Unión Ferroviaria Argentina por haber mandado sus técnicos a través del Instituto Ferroviario Argentino. Creo que en quince días podremos contar con el primer estudio de factibilidad, que entregaremos al señor ministro Randazzo a fin de que los 1.400 millones de dólares destinados a recuperar el Belgrano Cargas contribuyan a mejorar no sólo el transporte de carga sino también el de pasajeros, para que los salteños del área me-

tropolitana puedan viajar de manera cómoda y segura como el resto de los argentinos.

Quiero terminar mi exposición con la siguiente reflexión. ¡Qué bueno que podamos ver a miles de trabajadores ferroviarios manifestándose fuera del Congreso! Antes lo hacían porque se cerraba un ramal, una fuente de trabajo, y con eso se les iba la vida. Hoy lo hacen con la alegría de recuperar definitivamente el ferrocarril.

Como lo hice en 2008, en esta oportunidad quiero recordar a un gran poeta salteño, Manuel J. Castilla. Su padre era farolero de uno de los primeros ramales que cerraron: el C-13. En su poesía *Tren de Alemania*, Castilla decía: “Padre, ya viene el tren de Alemania / Anunciálo, tocando la campana, / Ponte la gorra y cierra la ventana / cuando lo mira tu melancolía. / Padre, ya viene el tren con su alegría / y el crisantemo de humo que desgrana / no sé por qué te siento tan lejana / cuando lo mira tu melancolía. / Oh, padre, he perdido en los andenes / nadie despide a nadie / hasta que un día, / en un remoto tren de Alemania, / adolescentes con ustedes muero”.

Eso lo digo en homenaje a la recuperación del sistema ferroviario argentino. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra la señora diputada por Tucumán.

**Sra. Gallardo**. – Señor presidente: antes que nada quisiera plantear la necesidad que tiene todo Estado de contar con un sistema de ferrocarriles que funcione, tanto en el sistema de cargas como en el de transporte público. Debe existir una modalidad cómoda, segura y eficiente.

En ese sentido, nuestra presidenta, la doctora Cristina Fernández de Kirchner, en el marco de la pasada Asamblea Legislativa del 1º de marzo de este año, al inaugurar el período 133 de sesiones ordinarias anunció el envío de este proyecto al Congreso, cuyo objetivo es recuperar por parte del Estado todos los ferrocarriles argentinos.

En esa oportunidad nos recordó que hacía sesenta y siete años el general Juan Domingo Perón anunciaba la recuperación de Ferrocarriles Argentinos. Agregó que no la movía ningún

afán estatista, sino la voluntad de mejorar la eficiencia.

El señor ministro del Interior y Transporte, contador Randazzo, al día siguiente del anuncio de la presidenta dijo que los diferentes ramales de los ferrocarriles Mitre, Sarmiento, Roca y Belgrano Sur pasarían a la administración del Estado. Hoy se puede demostrar que han mejorado en la certeza de la frecuencia y en la recaudación, ya que con esta medida se estima que se ahorrarán mil millones de pesos anuales.

Este proyecto de ley habilita al Poder Ejecutivo a poner en análisis todas las concesiones y contratos vigentes, en lo que tiene que ver con el transporte tanto de pasajeros como de carga, con la potestad de desafectar bienes, rescatar, reconvertir o renegociar contratos de concesión, o darlos de baja. Estamos hablando de los contratos que fueron suscritos con Nuevo Central Argentino, Ferroexpreso Pampeano, Ferrosur Roca, Metrovías y Ferrovías.

En el Área Metropolitana de Buenos Aires sólo quedan dos ramales concesionados: el Belgrano Norte y el Urquiza.

En el tema Cargas está la empresa Nuevo Central Argentino, Ferrocarril y Ferrosur, que también serán revisadas.

Ferrocarriles Argentinos absorberá las actuales empresas ferroviarias Sofse, la administradora de infraestructura ferroviaria ADIF, y Belgrano Cargas y Logística.

Tal como dijo el ministro Randazzo en la reunión conjunta de comisiones, el Estado nacional viene implementando políticas públicas con el objeto de fortalecer y mejorar el sistema ferroviario, incluyendo la reactivación de los diferentes ramales de pasajeros de media y larga distancia, poniendo en valor varias estaciones y llevando adelante numerosos proyectos e inversiones en infraestructura. Tal el caso de la construcción de nuevos pasos a nivel, puesta en valor y reactivación de los distintos talleres, con el mejoramiento de vías.

En lo que respecta a mi provincia, mi gobierno tiene proyectado renovar vías y coches de las líneas interurbanas que desde Buenos Aires llegan a Tucumán. Queremos que estos servicios puedan competir en términos de precio y calidad con otros servicios.

Nuestro gobernador, Alperovich, habló de la necesidad de la construcción de un centro multitransporte para todo el NOA en la terminal de cargas de la zona del aeropuerto. Se trata de un compromiso que el gobierno nacional ya ha asumido, puesto que la primera etapa se ejecutará en el próximo semestre, poniendo de manifiesto la prioridad en la recuperación de los ferrocarriles no solamente de pasajeros sino de cargas, como pidió nuestra presidenta.

La recuperación del Belgrano Cargas y Logística en el país tiene como objetivo fundamental disminuir los gastos de la logística para las economías regionales, como ocurre en el caso de la provincia de Tucumán para que los productores puedan transportar sus cosechas y productos a los centros de consumo con menores costos que los fletes tradicionales. Esto es clave ya que estamos hablando del desarrollo de un país federal.

Quiero destacar también que durante la gestión de Néstor Kirchner, quien visitó los talleres de Tañi Viejo, en Tucumán —aclaro que fueron cerrados ya hace algunos años a raíz de la política neoliberal—, se hizo una inversión de 12 millones de pesos para reacondicionamiento de las naves y compra de equipamiento y maquinaria, lo que permitió la incorporación de casi cien operarios que trabajan en la reparación de coches y vagones de carga.

Hoy, otros 15 millones de pesos se incorporarán para la adquisición de nuevas tecnologías, capacitación de recursos humanos y servicios que coadyuven a la modernización y a la eficiencia del sistema del transporte público ferroviario para poder estar a la altura de las circunstancias en la transición de esta nueva modalidad.

Actualmente, también se están ejecutando obras en los pasos bajo nivel, en las calles Mendoza y Córdoba, que unen nuestra capital de oeste a este. Se trata de obras demandadas por años y que hoy constituyen una realidad que redundará en una mejor calidad de vida para todos los tucumanos porque se eliminarán las esperas en los cruces de vías, se incrementará la integración y se prevendrán accidentes de tránsito.

Esta ley sigue la línea de mejoría intensificada en los últimos años de compra y puesta en funcionamiento de formaciones cero kilómetro

para líneas urbanas y de larga distancia, el regreso de servicios que habían dejado de operar tras el vaciamiento de las políticas neoliberales, cientos de kilómetros de nuevas vías y la reconstrucción de estaciones, lo cual no hace más que afianzar el compromiso federal que tiene este gobierno con los cuarenta millones de argentinos. (*Aplausos.*)

**Sr. Presidente** (Domínguez). — Tiene la palabra el señor diputado por Mendoza.

**Sr. Pradines.** — Señor presidente: cuando se habla de transporte cualquier país desarrollado, o que pretende serlo, tiene que tomar la política de transporte como tal, y en este marco hay que decir que debemos tener en consideración las distintas variables. Por ejemplo, existe el transporte fluvial, el aéreo, el terrestre o, como en este caso, el transporte ferroviario.

Es una buena decisión que este gobierno haya tomado la posta para poder hacer lo que corresponde o, al menos, definir una política ferroviaria para el desarrollo de este país.

No hay en el mundo ningún país que pretenda desarrollarse si no existe una política de transporte en ese sentido.

Nosotros vamos a acompañar este proyecto porque consideramos que es fundamental tener competitividad y estar dentro del contexto internacional con nuestros productos, ya que el transporte es uno de los ejes vitales para el desarrollo del país.

Si bien aquí claramente se establece que todo lo que tenga que ver con la infraestructura va a quedar en manos del Estado, el artículo 4° claramente establece la modalidad de acceso abierto. Esto es, el transporte tanto de cargas como de pasajeros en cualquier punto de la red desde origen a destino; y ello es importante porque va a permitir sin lugar a dudas que se produzca una competencia sana, ya sea entre terceros o entre terceros y el Estado. Es bueno que así sea. Sin lugar a dudas, esto permitirá abaratar los costos.

Ustedes saben que es mucho más caro transportar por camiones que hacerlo a través del ferrocarril. Quiere decir que el flete desde Mendoza al puerto de Buenos Aires, tomando como ejemplo una caja de ajo, vale exactamente lo mismo que el flete desde el puerto de Buenos Aires a Francia. Es imposible poder competir

con los productos de nuestras economías regionales, cualesquiera que sean, en el contexto internacional. Y no estoy hablando de lo que implican los impuestos, la presión tributaria, las retenciones, el cepo cambiario, la inflación o lo que fuese; simplemente hablo de una política de transportes. Entonces, bienvenida sea.

—Ocupa la Presidencia la señora vicepresidenta 1ª de la Honorable Cámara, profesora Norma Amanda Abdala de Matarazzo.

**Sr. Pradines.** — Tampoco tiene sentido hablar hoy acá de una cuestión histórica, de lo que sucedió allá por los años 47/48 o 90/94. Creo que los argentinos hemos tenido la mala suerte de que a través de los años cada día ha ido sucumbiendo y empeorando el servicio de transporte ferroviario tanto para carga como para pasajeros. Por eso nos parece importante que se sancione este proyecto de ley.

Hubiéramos preferido que se incorporaran también otras cuestiones dentro de la iniciativa. Tenemos que lograr que en la Argentina se fabriquen locomotoras y vagones. Hay que incorporar este tipo de industrialización porque esto provocará, sin lugar a dudas, una explosión en todo lo que tenga que ver con la industria siderúrgica, la metalmecánica, la maderera, la del plástico, etcétera, generando miles de fuentes de trabajo genuinas que, como dice el proyecto de ley en su artículo 11, se van a regular por la ley 20.744. Hubiésemos preferido que todo esto se hubiera incorporado. Seguramente se podrá hacer a través del tiempo.

También hubiésemos querido que se incorporara la posibilidad de que nuevamente existan en el país institutos donde se eduque a los nuevos técnicos o ingenieros ferroviarios que han desaparecido en la República Argentina. Eso también podríamos haberlo incorporado en este proyecto de ley, pero es lo que hay; seguramente es perfectible.

Provengo de una provincia donde necesitamos el desarrollo y la disminución de los costos. Por eso hemos decidido acompañar esta iniciativa. Seguramente si a partir del próximo diciembre nos toca gobernar vamos a perfeccionar este proyecto para disminuir los costos de todas las economías regionales y así poder hacer más competitivos los productos de cada una de ellas. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). — Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Pietragalla Corti.** — Señora presidenta: estamos celebrando este proyecto de ley porque creo que más allá de los horrores que escuchamos por parte de algunos miembros de la oposición —aunque algunos de ellos lo van a acompañar—, si hay algo que destacar es que jamás le escondió el pecho a las balas; jamás le esquivó a los problemas. Que nos vengan a tirar muertos a nosotros, que algunos miembros de la oposición contabilicen muertos por accidentes ferroviarios —que los hay en todo el mundo—, me parece que es de una baja política terrible, en primer lugar, por respeto a esos familiares y por los que no están.

Me parece que si hablamos de los ferrocarriles hablamos un poco de la propia historia argentina. Todos sabemos que este fue el motor de la producción, del crecimiento, de la integración de nuestra patria, de la unión de los pueblos, de lo que fue ese encuentro entre familiares. ¿Quién no acompañó alguna vez a un familiar a tomar el tren porque se iba a alguna provincia lejana?

El 1º de marzo de este año, cuando nuestra presidenta dijo que iban a reestatizar los ferrocarriles, no nos sorprendió. Sinceramente, nos puso contentos, pero no nos sorprendió. Yo soy diputado desde hace cuatro años y les puedo asegurar que nunca me voy a olvidar de este momento histórico que estamos viviendo y de lo positivo de haber participado en este proyecto, así como en la cantidad de leyes que aprobamos devolviendo a los ciudadanos lo que muchos proyectos de los opositores rifaron muy fácilmente.

Cuando hablamos de la historia argentina no podemos desconocer que los ferrocarriles argentinos son la base de la identidad nacional. Creo que hoy es un día para recordar a los ochenta y tres detenidos desaparecidos ferroviarios... (*Aplausos en las galerías.*) ...que en la última dictadura militar pelearon y pusieron en riesgo sus vidas, que es el patrimonio más grande que tiene un ser humano. Lo mismo hicieron —no me canso de decirlo— todos nuestros militantes y compañeros detenidos desaparecidos, es decir, pusieron en riesgo el patrimonio más grande que tiene un ser humano, deján-



dolo a disposición de la política para tener un país más justo e igualitario. Ellos veían venir el desguace del ferrocarril.

Creo que hay grandes contradicciones en la oposición. Por un lado, los diputados opositores dicen que acompañan el proyecto y que ven con buenos ojos que el ferrocarril pueda trasladar a nuestros habitantes, es decir que sea un servicio público, pero cuando transferimos ese servicio público a una aerolínea de bandera nos critican y nos dicen que genera pérdida.

Esta es la gran contradicción que tienen los diputados de la oposición. Me parece que tienen que entender que tanto en el caso del ferrocarril como en el de Aerolíneas Argentinas, desde el primer momento nosotros vimos que no es un gasto o una pérdida sino una inversión al servicio del pueblo y de la integración de las provincias. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

De más está decir que si una familia tipo –o sea un matrimonio con dos hijos– debe ir a visitar a un familiar en La Pampa tiene que desembolsar 2.000 pesos para viajar en micro, mientras que para trasladarse en ferrocarril tiene que gastar solamente 190 pesos por persona, es decir, aproximadamente unos 800 pesos. Si esa familia tipo necesitara viajar a Córdoba debería desembolsar 1.800 pesos para trasladarse en micro –porque cada pasaje cuesta 450 pesos– y apenas 200 pesos para hacerlo en tren, pues cada pasaje cuesta solamente 50 pesos. Para viajar a Tucumán en micro tendría que gastar 1.100 pesos, mientras que para ir en tren serían apenas 87 pesos por persona. Ni hablar de los descuentos que pueden conseguir los jubilados y del transporte urbano. Por ejemplo, un viaje a La Plata cuesta 25 pesos en micro y apenas 2 pesos en tren.

Por eso, creo que si hablamos de integración y de inserción, este es el mejor ejemplo: tarifas populares para nuestra clase popular, para la clase que mira y piensa este proyecto. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

También me vienen a la cabeza los últimos paros que lamentablemente han hecho algunos gremialistas, que no sé qué defienden, porque en la época más dura de este país, cuando se decía “ramal que para, ramal que cierra” no se los veía en la tele ni en ningún lado; escondían la cabeza o no se sabía dónde estaban.

Hoy hacen paro con trenes nuevos que brindan al trabajador y al pasajero una garantía y una seguridad, así como también una continuidad laboral no sólo para ellos sino también para sus hijos. Sin embargo, paran. Es lindo que en un país paren por el impuesto a las ganancias. Eso refleja la diferencia entre el país de los 90 y el que tenemos ahora.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – La Presidencia solicita al señor diputado que vaya redondeando su exposición.

**Sr. Pietragalla Corti.** – Ya concluyo, señora presidenta.

Hay algo que sorprende a ajenos y no a propios: que en este último año de gestión nuestra presidenta envíe al Parlamento un proyecto de estas características. Prepárense, porque seguro habrá más, hasta el último día de gestión. Cuando la presidenta se vaya de este Palacio y entregue la banda presidencial a otro continuador de este proyecto, esperamos que de acá vaya a Retiro y tome un tren en lugar de irse en helicóptero. (*Aplausos y manifestaciones en las bancas y en las galerías.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Jujuy.

**Sr. Fiad.** – Señora presidenta: antes que nada deseo ratificar nuestro acompañamiento en general a la iniciativa en consideración, independientemente de las observaciones y disidencias parciales efectuadas por el miembro informante de nuestro bloque.

Nadie puede negar los años de descuido y postergación que tuvieron los ferrocarriles –años de olvido para los pueblos que nacieron a su alrededor–, y de acallar con indiferencia y negativa el tratamiento de cientos de proyectos presentados por diputados preocupados por el abandono de los servicios del ferrocarril. Durante años se han presentado en la Cámara de Diputados de la Nación proyectos de envergadura, iniciativas consistentes y oportunas que buscaban evitar que los problemas siguieran creciendo. Se realizaron jornadas que aspiraban a lograr la recuperación de los trenes, con masiva participación de diferentes sectores y un oficialismo siempre ausente.

No sólo los legisladores pusieron atención al problema. Desde la Auditoría General de la Nación se emitieron informes que alertaban

sobre el estado del sistema ferroviario, que no fueron escuchados. Hoy, después de años de pretender ocultar el problema y evadir la realización de reformas estructurales, el Poder Ejecutivo presenta este proyecto de ley.

Finalmente, celebramos que hayan escuchado y tomado conciencia de que si bien no vamos a recuperar las vidas que se perdieron por la falta de controles y de presencia del Estado en cumplimiento de sus responsabilidades, así como por la falta de políticas y planes estratégicos y sustentables, algo podemos hacer para evitar que se pierdan más vidas.

Lamentamos, tal como ha sucedido con otros servicios, que el gobierno de pronto hoy se sorprenda de lo mal que están las cosas. Estoy hablando de esas mismas cosas que están dentro de la órbita de su jurisdicción, de su exclusiva responsabilidad, y que durante años se olvidó de controlar adecuadamente a fin de definir, en todo caso, los niveles de responsabilidad, no pudiendo actuar en consecuencia. Pero entendemos que si de verdad el objetivo es que la política de reactivación de los ferrocarriles tenga un lugar prioritario y esto no constituya una mera declaración de principios, tendría mucha mayor fortaleza si en lugar de declarar de interés público la política de reactivación de los ferrocarriles se declarara servicio público el que prestan los ferrocarriles.

No queremos que la definición de lo que se declara de interés público y el lugar que se le asigne entre otras prioridades puedan caer en el arbitrio de decisiones teñidas por otros intereses.

Queremos que la categorización como servicio público proporcione los efectos jurídicos que no requerirán voluntarismos sino que deberán provenir de la fuerza legal de su calificación.

Lo que se hizo en la década del 90 con los ferrocarriles realmente tuvo un impacto trascendental sobre las economías regionales, la accesibilidad de muchos pueblos y la equidad, aumentando las distancias y profundizando con ello las brechas de desigualdad que existen en nuestro país.

Como representante de la provincia de Jujuy celebro que el gobierno haya resuelto abordar de una vez la reactivación del ferrocarril. Pero

ya que vamos a tratar una iniciativa de tamaño trascendencia que ha sido demandada durante tantos años por distintos espacios políticos, sería bueno que se pudieran consensuar e incorporar las modificaciones que solicitamos desde mi bloque. Todos coincidimos en que tenemos una dolorosa deuda con los argentinos en materia de ferrocarriles. Si vamos a ocuparnos del tema, hagámoslo bien.

Sin perjuicio de lo expuesto, solicito autorización para insertar el resto de mi discurso en el Diario de Sesiones, al tiempo que nuevamente manifiesto nuestro apoyo en general al proyecto en consideración, esperando que el bloque del oficialismo acepte las observaciones y disidencias parciales que vamos a plantear. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra la señora diputada por Córdoba.

**Sra. Bedano.** – Señora presidenta: en esta sesión se ha dicho muchísimo acerca del invalorable momento que estamos viviendo al recuperar el ciento por ciento de la administración, la prestación del servicio y el control de gestión de los ferrocarriles argentinos.

En mi ciudad, Villa María, en la provincia de Córdoba, si hoy vamos a comprar un pasaje para el nuevo tren que el ministro Randazzo puso en funcionamiento hace muy pocos días nos encontraremos con que no hay pasajes hasta dentro de sesenta o noventa días, tanto con destino a Buenos Aires como a la ciudad de Córdoba. Es un gusto pararse al lado de las vías en la estación del tren y observar los coches nuevos y a la gente disfrutando de un viaje muy placentero. Seguramente algún co-terráneo o algún medio de comunicación me podrían responder argumentando acerca de la cantidad de horas que demora el viaje. Es cierto, y el ministro Randazzo se encargó de efectuar las aclaraciones pertinentes, pero en verdad el gobierno nacional no puede recuperar en tan poco tiempo el ciento por ciento de la casa ferroviaria, que tardaron años en destruir.

Hoy los habitantes de Córdoba que se dirigen a Buenos Aires o los que viajan desde Buenos Aires hacia Rosario o Córdoba disfrutan de un servicio absolutamente confortable, económico, accesible y satisfactorio. Además, dentro de muy poco tiempo lo podrán hacer a

la velocidad que corresponde, cuando las vías nuevas hayan sido reparadas después de tantos años de deterioro.

Cuando el general Perón dejó su gobierno a raíz del golpe de Estado de 1955 la red ferroviaria era de 43.000 kilómetros. A partir de 1958, a través del Plan Larkin comenzó la destrucción del ferrocarril argentino.

Durante mi niñez y adolescencia supe transitar muchísimas veces por un pequeño pueblo que cada vez se hacía más grande. Ese pequeño pueblo en medio de la provincia de Córdoba se llamaba Pedro Funes, y a causa de la desaparición del ferrocarril no existe más en el mapa. Ese pueblo tenía su escuela, su iglesia, sus fábricas lácteas, su comisaría. Ese pueblo celebraba el Día del Trabajador, el día de su patrona, el Día del Maestro. Había tres o cuatro maestros. La estación era una maravillosa instalación donde todos iban a esperar la llegada del tren, que traía correspondencia y alimentos. El tren de carga traía animales vacunos que se transportaban de un lado a otro. En general, podríamos resumir que el tren que pasaba por Pedro Funes traía trabajo, sueños, alegría y esperanza.

Hoy podemos ver cómo la soja ocupó todos los terrenos del ferrocarril. Hoy podemos ver cómo en lo que era el patio de la escuela de Pedro Funes hay soja sembrada. Hoy podemos ver cómo ciertos productores, sin ningún tipo de reparo, ocuparon la estación de tren, la modificaron e hicieron una vivienda sumamente confortable para sus propias familias. Ése es el resultado social y no sólo económico, financiero y laboral. Eso es lo que comenzó cuando terminó la existencia del tren.

También puedo hablar del barrio Las Playas, en la ciudad de Villa María, uno de los barrios más viejos de la ciudad, que nació a la par de las vías. Allí se hacían las maniobras; por eso se llama "Las Playas". Cómo habrá sido la postergación y el abandono que ese barrio —que estaba alejado del centro de la ciudad— padeció a raíz de la paralización y destrucción del sistema ferroviario, que cuando en 1999 llegamos por primera vez al gobierno de esa ciudad sus habitantes no podían votar ni ser elegidos en la propia ciudad en la que vivían.

Todo eso es la consecuencia de la destrucción del sistema ferroviario. Del otro lado de

la vía, en la otra punta de la vía y del recorrido había seres humanos que a nadie importaron. A nadie importó saber que no solamente había trabajadores que quedaban sin empleo, sino que también había familias enteras y un colectivo social que terminaba destruido.

Quiero contarles que durante el año 2014 se transportaron 41.163 pasajeros desde Villa María hasta Córdoba y que desde que en el pasado marzo comenzó su recorrido el nuevo tren que une Córdoba con Buenos Aires, la empresa lleva vendidos 56.000 pasajes.

A los diputados y autoridades de esa zona nos da una felicidad enorme poder recibir a los viejos trabajadores del ferrocarril, que ya no tienen posibilidad de volver a la empresa porque gracias a Dios hubo una ley de moratoria que les permitió completar los aportes para jubilarse, pero vienen a pedir por sus hijos, porque todavía guardan la gorra del maquinista o el manual de funciones de la locomotora.

En nombre de ese pueblo que ya no está más en el mapa de la República Argentina, que se llamaba Pedro Funes, bendita sea esta hora, este momento en que podemos votar a favor de este proyecto. Solamente con un modelo nacional y popular como el que comenzó Néstor, continúa Cristina y seguirá después del 10 de diciembre podremos enfrentarnos contra marea a quien quiera cruzarse en el camino del pueblo argentino. (*Aplausos en las bancas y en las galerías. Varios señores diputados rodean y felicitan a la oradora.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). — Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

**Sr. Gill.** — Señora presidenta: Raúl Scalibrini Ortiz ilustró de qué manera el ferrocarril en manos del sector privado extranjero cumplió un rol movilizador de las riquezas producidas en la región pampeana, al tiempo que desincentivaba, cuando no impedía, el desarrollo manufacturero del interior.

Esa decisión no fue, en modo alguno, arbitraria ni carente de sentido. Sucede que por entonces el interés británico dominante en el ordenamiento ferroviario nacional procuraba el desarrollo y la salida de las mercancías que ellos deseaban consumir: la carne, en primer término.

La ley 5.315, que liberó de aranceles la importación de bienes, equipos e insumos ferroviarios –régimen afín al interés industrial extranjero– completó un sistema en el cual uno de los motores del desarrollo industrial norteamericano aquí se vio degradado a un mero medio para cristalizar un esquema productivo basado en la exportación de materias primas y la importación de maquinarias y bienes industriales. Ése era un mecanismo que buscaba la primarización y la dependencia de la economía y no una fuerza para librarse de ellas.

De alguna manera el ferrocarril sintetiza en la historia de nuestro país el conflicto entre dos modelos económicos en pugna. Uno de ellos reduce el transporte a un simple medio de movilización de riquezas en condiciones que resultan rentables para el operador y minimiza los costos que deben soportar los destinatarios de los medios movilizados. El espíritu ideológico de este modelo es el que cuestionó Scalabrini Ortiz por ser contraproducente para el interés nacional, el desarrollo económico y la cohesión territorial y social de un país.

Sin embargo, no hace falta retroceder demasiado en el tiempo para encontrar su peor expresión. Basta con mirar los años 90, cuando ese modelo tuvo su más clara y contundente muestra al despreciarse cualquier forma de planificación y funcionalidad sistémica. Sólo interesó la ecuación financiera, y en pos de ello se sacrificó la equidad y la sustentabilidad social del sistema de transporte.

El segundo modelo considera el transporte ferroviario en toda su dimensión. Lo asume como un instrumento económico, porque promueve el empleo y las inversiones; como un instrumento político, porque es idóneo para producir políticas públicas tales como el equilibrio territorial o la defensa nacional, y como un instrumento social, en la medida en que resulta vital para asegurar la cohesión social, la accesibilidad y la movilidad ciudadana.

Si el transporte ferroviario existe o no, no es lo mismo: condiciona el circuito productivo facilitándolo si existe el servicio, u obstaculizando la circulación de bienes si no existe. Además, favorece o complica el consumo en la localización de determinadas actividades económicas, sociales e incluso culturales.

El transporte ferroviario construye ciudadanía, empodera al pueblo, impacta en el territorio, incrementa o restringe las ventajas comparativas y valoriza o desprecia espacios urbanos, tal como mencionó la señora diputada preopinante.

El transporte ferroviario diferencia social y económicamente, porque su existencia integra y su destrucción excluye.

La decisión de este gobierno fue reconstruir el sistema ferroviario teniendo en cuenta todas las dimensiones que mencioné recientemente. Pero es lógico, después de años de desinversión y desguace, que esto demande tiempo. Los cambios serán paulatinos.

La creación de la Sociedad Operadora Ferroviaria, de la Administración de Infraestructura Ferroviaria y la reconfiguración del Ministerio del Interior en Ministerio del Interior y Transporte significaron las decisiones políticas que llevaron a invertir sistemáticamente, a recuperar vías, trenes, medidas de seguridad, estaciones, flotas, sistemas operativos, pasos a nivel y bajo nivel, iluminación y señalización. Al frente de este eficiente gerenciamiento público el gobierno nacional lleva invertidos más de 1.200 millones de dólares en los nuevos Ferrocarriles Argentinos.

Vengo de una ciudad a la que la historia denominó “la hija del riel”. Mi niñez la recuerdo en el orgullo de una familia ferroviaria que encontraba en su abuelo a un maquinista. Mi adolescencia la pasé viendo el abandono de todo el corredor central de la ciudad y el desguace de lo que fuera una de las mayores playas de maniobras del país.

Por eso, siento el orgullo, la emoción y la convicción de poder acompañar este proyecto para declarar de interés público y objetivo prioritario la reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de carga en la Argentina.

Ahora bien, no sólo es reactivar. Este proyecto ha implicado que hoy se estén fabricando bajo un modelo nacional mil vagones para el Belgrano Cargas en la Fábrica Militar de Río Tercero, y que hace unos días la primera formación de trenes fabricada íntegramente en nuestro país, con 90 por ciento de integración nacional, saliera de Chacabuco para llegar a toda la República Argentina.



Como se mencionó aquí, hacen falta profesionales. Desde hace varios años venimos poniendo nuevamente en el sistema universitario la formación, que cuando desaparecieron los ferrocarriles también se desguazó. Hay carreras de este tipo en la UTN de Haedo, en la Universidad Nacional de San Martín, en la Universidad Nacional de Cuyo, porque entendemos que el servicio ferroviario es definitivamente un derecho.

Hoy damos otro paso a favor de un proceso de transformación que no se detiene ni se detendrá, como corresponde a una fuerza política que está transformando el país, que lo está dotando de recursos estratégicos vitales, que le va a dar energía porque recuperó YPF, que permite que por los cielos argentinos surquen los aviones de bandera nacional, que ha otorgado al espacio, a través del INVAP, un satélite como el ARSAT, y que va a permitir que definitivamente los trenes, por decisión de la presidenta Cristina Fernández de Kirchner, se recuperen para cada uno de los argentinos.

Por eso acompañamos con el corazón el proyecto en tratamiento. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra la señora diputada por el Chaco.

**Sra. Terada.** – Señora presidenta: mucho se ha dicho acá sobre el tema del sistema ferroviario y nosotros somos y seremos realmente conscientes de la importancia del sistema y de que tiene que estar en manos del Estado, por ser el motor que produce el desarrollo social, económico y productivo de todo el país.

Ante esta situación se ha hablado aquí de nacionalización, y me parece que como persona de derecho corresponde que haga una aclaración sobre esta cuestión, porque hablamos de nacionalización o reestatización de un sistema –en realidad, del sistema ferroviario–, que como bien dijera el diputado Tomas, está en manos del Estado.

Efectivamente, en 2008 se sancionó la ley 26.352, que crea organismos que hoy vuelve a recrear este nuevo proyecto de ley enviado por la señora presidenta de la Nación. Nos queda la duda de por qué sancionar una ley que de nuevo crea determinados organismos, como la Administración de Infraestructuras Ferrovia-

rias o bien la Operadora Ferroviaria, que ya están plasmados en la ley 26.352. Es más, el artículo 3° del proyecto que estamos a punto de aprobar también está contenido en el artículo 2° de la ley 26.352.

Entonces, sinceramente, me parece necesario clarificar esta situación por tratarse de una cuestión del derecho que hace al conocimiento de todos. Me parece que la divergencia o diversidad de opiniones que podemos tener en este marco y el aporte que podemos hacer cada uno de nosotros son importantes, porque justamente el Congreso de la Nación es el lugar donde se tienen que debatir las ideas y mejorar los proyectos.

Respecto del artículo 1°, el cambio de declaración de interés público por la denominación de servicio público no es un tema menor, porque eso tiene una carga semántica respecto de cuál es el destino que se quiere dar al sistema ferroviario argentino.

Cuando hablamos de garantizar la integración del territorio nacional, de la conectividad del país y del desarrollo de las economías regionales, por supuesto, nosotros estamos de acuerdo con todo esto. Tenemos que pensar que para que esto se torne real tiene que darse el hecho fundamental de cumplimentarse el artículo 42 de la Constitución Nacional, que habla de la posibilidad de la integración de las asociaciones de usuarios y consumidores –en este caso sería de usuarios–, de la integración de los representantes de las provincias involucradas en cada una de estas trazas, por ramales ferroviarios. Por supuesto, deben tener sus representantes en este directorio de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado.

Me parece que hay muchas cosas que se podrían mejorar y que nosotros objetamos porque entendemos que se podría haber mejorado este proyecto. Por ejemplo, cuando se desregula el sistema de cargas y de pasajeros se podrían haber establecido determinados parámetros o criterios para elegir quiénes van a ser los prestadores, a fin de dar mayor seguridad y transparencia a todo este sistema de selección o registro de operadores del servicio de transporte, tanto de carga como de pasajeros.

También nos hubiera gustado que en el artículo 10, relativo al presupuesto, se fijara un ítem que garantizara mínimamente un porcen-

taje –por ejemplo, un 1 por ciento– del producto bruto interno o un determinado monto, para poder hacer un reparto federal equitativo a efectos de que el sistema ferroviario tenga los mismos alcances y las mismas ventajas de modernización que hoy por hoy se ven en algunas partes de la provincia de Buenos Aires; pero lamentablemente, en la provincia del Chaco, a la que pertenezco, el ramal C-3, que refiere al Belgrano Cargas y que habla del ramal Avia Terai a Makallé, ha tenido bastantes postergaciones y hoy por hoy todavía no se puede abrir esa licitación y los sobres para saber quién va a ser la adjudicataria de todas estas cosas.

Como sé que tengo el tiempo limitado, me gustaría pedir autorización para insertar en el Diario de Sesiones el resto de mis fundamentos, más allá de que, como ya bien lo expresaron los representantes de nuestro bloque, entendemos que el sistema ferroviario tiene que estar en manos del Estado y tienen que ejercerse adecuadamente los controles para la transparencia y mejora de las prestaciones, a fin de dar a los usuarios un servicio adecuado que les garantice llegar con seguridad a sus casas, y no como ha pasado en casos lamentables que no hacen bien a nuestra patria.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Queda constancia de la inserción solicitada.

Tiene la palabra el señor diputado por Caamarca.

**Sr. Molina**. – Señora presidenta: quiero expresar el voto positivo a la iniciativa de la presidenta Cristina Fernández de Kirchner en orden a recuperar el sistema ferroviario nacional, convencido de haber podido demostrar que el Estado es más eficiente que el sector privado cuando hay decisión política y compromiso.

Este proyecto de ley otorga al Estado la plena administración de la infraestructura ferroviaria en todo el territorio nacional, con potestad para desafectar bienes, rescatar y renegociar contratos de concesión.

Esta política pública apunta a profundizar el proceso de reordenamiento del servicio ferroviario en atención a la necesidad de profesionalizar todo el sistema. El proyecto de ley en tratamiento restituye un derecho a los argentinos, especialmente a aquellos que forman par-

te del pueblo trabajador que usa el ferrocarril como principal medio de transporte.

En la República Argentina, la privatización de Ferrocarriles Argentinos formó parte de un proceso de experimentación de la doctrina neoliberal. Concretamente, se trató de ejecutar una serie de recomendaciones y de exigencias de los organismos internacionales a los países de nuestra región. La Argentina se sometió a ellos con los resultados que todos conocemos: pobreza, creciente exclusión social, desempleo e inseguridad.

Es la puesta en marcha de un modelo alternativo, que denominamos “proyecto nacional y popular”, lo que nos permitió revertir la crisis del año 2001. Es la idea de que el Estado puede y debe cumplir un nuevo rol, como la única forma de ofrecer condiciones de empleo al conjunto de la población.

Esta iniciativa apunta a profundizar las políticas públicas implementadas a lo largo de los últimos doce años, políticas que nos permitieron lograr una transformación social y al mismo tiempo construir un país con crecimiento, desarrollo sustentable y equidad en orden a promover una nueva visión con propuestas autónomas para la República Argentina.

Nuestro gobierno se dispone a hacer realidad un sinnúmero de promesas dirigidas especialmente al interior del país. Después de décadas de inactividad, el ferrocarril contribuirá a mitigar el costo de la deslocalización de las economías regionales. Así como el tren produjo un proceso de desarrollo hacia fines del siglo XIX y principios del siglo XX, en los pueblos del interior el cierre de ramales que tuvo lugar durante la dictadura militar trajo como consecuencia su desaparición.

El ferrocarril representó un hito en la historia de nuestras provincias; por lo tanto, su recuperación y reactivación impactará en las economías regionales y potenciará el desarrollo integral del país.

A juzgar por las noticias de los medios concentrados de comunicación que expresan el modelo neoliberal, no hay razón para tener esperanzas. Según ellos los argentinos somos egoístas, indiferentes e irresponsables y estamos manipulados por determinados sectores. En definitiva, el argentino es un sujeto sin ideas.

Ésa es la imagen que quieren dar de nosotros para que dejemos de pensar, de actuar y de militar; pretenden que aceptemos esa imagen y dejemos en manos de actores neoliberales la conducción económica y política del país.

Quieren vernos egoístas para imponer el neoliberalismo que disuelve la solidaridad y debilita al Estado allí donde está presente. Quieren vernos sin ideas para destruir la cultura nacional y popular, y con valores supuestamente universales pretenden sustituir nuestro modo de pensar, nuestros gustos y sentimientos.

Desde que llegó Néstor Kirchner al gobierno somos muchos los que pensamos no en un país indiferente y sumiso sino en una patria unida, independiente, justa, libre y soberana.

Somos muchos los que nos reconocemos en los partidos políticos, en los sindicatos, en las organizaciones sociales, en los barrios, en los polos del interior, en el pensamiento de nuestros caudillos y en las urnas.

Por ello, creemos que tenemos muchos motivos para tener esperanzas. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Catamarca.

**Sr. Tomassi.** – Señora presidenta: tal como ha dicho una señora diputada preopinante, mucho se ha hablado de esta jornada histórica en este recinto. Como catamarqueño podría hablar de la alegría que otrora significó el ferrocarril para mi provincia. También podría referirme a la enorme tristeza que nos embargó al darnos cuenta de que cuando se iba el tren se nos iban las esperanzas de poder tener una provincia mejor con las microeconomías regionales fortalecidas. Prefiero hablar de las cosas que se obtendrán con la sanción de este proyecto de ley para beneficio del Noroeste argentino, particularmente para nuestra provincia de Catamarca.

El proyecto establece los lineamientos de una política ferroviaria con el objeto de que el transporte ferroviario sirva para integrar el territorio nacional haciendo más eficientes las inversiones, modernizando el sistema y yendo hacia una interoperatividad, tanto entre el

transporte ferroviario como con otros modos de transporte.

También se promoverá la libre accesibilidad a la Red Nacional Ferroviaria de cargas, la incorporación de nuevas tecnologías y modalidades de gestión, la protección de los derechos de los usuarios, especialmente de personas con discapacidad, garantizándoles el acceso al transporte ferroviario.

Para todo eso se dispone de la creación de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, a la que se asigna la función de llevar adelante esta política y sus principios, para lo cual tiene la potestad de rescindir, readecuar o renegociar los contratos de operación ferroviarios existentes.

Sin duda alguna que con la creación de la empresa Ferrocarriles Argentinos y la decisión política de reactivar los principales ramales ferroviarios del país se abre una nueva esperanza para muchas provincias argentinas.

En el caso del ferrocarril Belgrano Cargas y de las provincias de Catamarca y La Rioja, hemos transitado distintas experiencias desde la privatización del país, en la década del 90, hasta la reestatización de dicho ramal, en nuestro gobierno.

Todavía están en camino todos los proyectos que ambas provincias vienen estudiando y evaluando, aunando esfuerzos desde hace dos décadas. Esperamos que esta nueva etapa que iniciamos hoy signifique la concreción de nuestros proyectos, para que redunden en la reactivación de nuestras economías regionales.

En relación con nuestras provincias de Catamarca y La Rioja es imprescindible la reactivación de los ramales ferroviarios de Catamarca-Chumbicha-Cebollar y de La Rioja-Patquía-Serrezuela, en la provincia de Córdoba, de 388 kilómetros. Hay dos tramos adicionales de suma importancia en cada provincia, que son Andalgalá-Mazán-Cebollar y Chilecito-Patquía.

La reactivación de ese ferrocarril significa, en principio, la conexión de dos provincias y la movilización de sus principales actividades productivas como son la minera y olivícola.

La reactivación de esos ramales contribuirá a atenuar las desventajas de localización que presentan nuestras provincias, beneficiándose

con la disminución de los costos del transporte para el traslado de la producción olivícola.

Recordemos que las provincias de Catamarca y La Rioja se encuentran entre las primeras productoras de aceituna para mesa y de aceite de oliva.

El tramo Andalgalá-Cebollar-Serrezuela se utilizaría principalmente para la salida de los minerales de cobre, oro, plata y molibdeno del proyecto Agua Rica hasta el puerto de Rosario, pasando por la ciudad de Cruz del Eje, en el noroeste de Córdoba.

Este ramal pasa a su vez por toda la zona olivícola de tres provincias: Pomán, en Catamarca; Mazán, en La Rioja y Cruz del Eje, en Córdoba.

Agua Rica es un proyecto minero de clase mundial que ya fue explorado y “factibilizado”, y es el depósito de mayor envergadura próximo a desarrollarse en el país.

La inversión estimada es de 3.800 millones de dólares con producciones anuales estimadas en 300 millones de libras de cobre, 100.000 onzas de oro, un millón de onzas de plata y 10 millones de libras de molibdeno, con una vida estimada del yacimiento de veintiocho años.

Sin duda, la concreción de este gran proyecto minero y la reactivación del ramal ferroviario para el traslado del mineral desde Andalgalá reactivarían el oeste de la provincia de Catamarca.

¡Miren si nosotros no tenemos motivos para estar de acuerdo y aprobar con fervorosa emoción este proyecto! Esto indudablemente significaría poder soñar que en un futuro volveremos a tener una provincia fortalecida en nuestras economías regionales y ver nuevamente feliz a nuestro pueblo.

Por eso, con gran orgullo, como catamarqueño, argentino y peronista adelanto que voy a votar favorablemente este proyecto. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Tucumán.

**Sr. Cano.** – Señora presidenta: desde nuestro bloque no calificaríamos esta sesión como histórica. Sí creemos –y estamos convencidos– que ésta es una sesión importante porque estamos tratando un tema que tiene que ver con un

país que define una política de Estado –una política pública–, y estoy convencido de que ella forma parte de la deuda que tiene la dirigencia política en general con respecto a la forma de construir el futuro y la manera de resolver los problemas estructurales de la Argentina.

Este proyecto de interés público crea esta sociedad denominada “Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado”, que es un hecho novedoso en la iniciativa, pero diría que con el resto del articulado y con la legislación vigente claramente se puede cumplir con el objetivo de la ley, aun sin sancionar esta norma.

Lo decimos desde una provincia que ha sufrido realmente de una manera muy crítica y muy tremenda la ausencia de federalismo en la Argentina, desde la década del 60, cuando durante el gobierno de Onganía se cerraron once ingenios y esto significó la pérdida de cincuenta mil puestos de trabajo de manera directa, provocando que más de doscientos mil tucumanos se fueran de la provincia para buscar nuevos horizontes, fundamentalmente, en la Capital Federal y en la provincia de Buenos Aires.

A eso debemos sumar el cierre de los talleres de Tafi Viejo, donde en 1912 se construyeron la locomotora y los tres vagones presidenciales. Este acontecimiento dio inicio a la época gloriosa de los talleres ferroviarios. Cuando se cerraron, se perdieron casi cinco mil puestos de trabajo de manera directa y más de veinte mil en forma indirecta, lo que significó para nuestra provincia un tremendo oprobio y agravio del poder central, de ese unitarismo que todavía está sin resolverse.

Es por eso que en 2010 presentamos un proyecto en el Senado tendiente a la reparación histórica de la provincia de Tucumán, y en 2011, casualmente hablando de los talleres de Tafi Viejo, presentamos un proyecto integral de recuperación del sistema ferroviario en la Argentina.

Luego voy a leer algunos puntos medulares de ese proyecto que, efectivamente, fija políticas públicas y estatales en materia ferroviaria. Inclusive, hicimos una audiencia pública en el Senado, con funcionarios de Brasil y de Chile, en la que obviamente el oficialismo no participó.



Si algo hemos criticado desde la oposición respecto de otros temas como la estatización de YPF, la recuperación del sistema previsional o de Aerolíneas Argentinas, es la falta de autocritica de un gobierno que ha formado parte de esa matriz privatizadora que tanto hoy se critica.

Nos parece muy bien que ahora estén aquí los trabajadores ferroviarios, nos preocuparía si así no fuera. Reivindicamos el rol de los trabajadores ferroviarios que siempre defendieron la historia de los ferrocarriles argentinos y que reivindican el rol de los ferrocarriles como una política de Estado. (*Aplausos.*) No reivindicamos a esos trabajadores o dirigentes sindicales a los que en la década del 90 se les ponían coloradas las manos cuando se desguazaron y entregaron los ferrocarriles, y que fueron cómplices de ese proceso.

Desde Tucumán también creemos que ha habido un punto de inflexión. En el proyecto que envía el Poder Ejecutivo hay una autocritica sobre este tema. Se habla de los últimos sesenta años, se habla del rol de las empresas que han concesionado los servicios, y hay una autocritica.

También hay un punto de inflexión en el gobierno cuando toma la decisión política de que pase a la órbita del ministro Randazzo. Porque –honestamente, hay que decirlo– ha sido escandaloso el desmanejo del sistema ferroviario desde 2003 hasta que se tomó la decisión de que pasara al ámbito del Ministerio del Interior.

Puedo afirmar esto con pruebas. En 2012, siendo senador nacional, hice un pedido de informes al entonces jefe de Gabinete, Abal Medina, quien nos informó que una obra muy anhelada por los tucumanos y que nosotros acompañamos cuando el gobernador la anunció –que era la recuperación del tramo del sistema ferroviario de la capital a Concepción y de Concepción a La Cocha–, figuraba terminada; que en el año 2007 se había entregado el certificado final de obra,...

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Vaya concluyendo, señor diputado.

**Sr. Cano.** – ...que se habían pagado 12 millones de pesos y que esa obra figuraba terminada. En el mismo expediente la Secretaría de

Transporte nos informaba que la obra no se había hecho, y eso formó parte de la denuncia penal por la cual se dictó la prisión de Jaime. ¡Quiero preguntar si Jaime era neoliberal o si formó parte de la matriz de corrupción de este gobierno! (*Aplausos y manifestaciones en las galerías.*)

Bienvenido sea que empecemos a escribir otra historia, pero me parecería bien que el gobierno también se haga cargo de la mentira de la recuperación de los talleres ferroviarios de Tañi Viejo. (*Aplausos y manifestaciones en las galerías.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

**Sra. Puiggrós.** – Señora presidenta: qué amargas son las personas que sólo pueden envidiar la capacidad de ejecución de un gobierno.

Allá cuando Néstor asumió, dijo de entrada: junto con la reconstrucción de la Nación lo que hay que hacer es reconstruir los ferrocarriles. Y empezó la tarea que se enunció hoy muchas veces, que incluyó por supuesto las AFJP y Aerolíneas Argentinas.

No voy a seguir enumerando porque, como dijo también otro señor diputado preopinante –Pietragalla Corti–, qué suerte, qué bueno que la presidenta llegue hasta el último día construyendo, construyendo y construyendo. De eso, nosotros nos alegramos; no lloramos frente a ello. (*Aplausos.*)

Un trabajador de los talleres de Tañi Viejo escribió un libro que se llama *El ferrocidio*. Se refiere al “ferrocidio” de la Nación. Y lo que ahí dice un viejo trabajador que algunos compañeros deben recordar, Juan Carlos Cena –que también escribió otro libro titulado *El guardapalabras*–, es que el ferrocarril, siendo un servicio privado para privados, como empezó siéndolo en el gobierno radical de Frondizi y profundizándose totalmente en el de Menem, es un servicio de liquidación mediante una lógica fragmentadora, utilitarista y mercantil que buscaba la destrucción del ferrocarril, de esa historia de construcción de una empresa colectiva que es el sistema ferroviario.

Un país como la Argentina requiere el sistema ferroviario para su integración porque el ferrocarril crea territorialidad; el espacio

nacional no es preexistente a su construcción. Los ferrocarriles configuran espacios, producen temporalidad, construyen ciudadanía.

El ministro Randazzo –aclaro que esto lo traje por escrito para que no digan que lo menciono porque él está presente, aunque no sé si en este momento está en el recinto– dijo el otro día en el plenario de comisiones que “a esta iniciativa parlamentaria...” –esto es lo que muchos tienen que entender– “...hay que entenderla como una ecuación social y no económica, que está asociada al progreso de la Argentina y a la vida de miles de pueblos desaparecidos a partir del abandono de la política ferroviaria”.

Además, concebir de manera integral el ferrocarril nos lleva a otro punto, que es lo que ha dicho ese trabajador de Tafi Viejo en su libro *El guardapalabras*. ¿Saben a qué palabras se refiere? A las que los compañeros guardaron durante años, que son las palabras que constituyen el sistema de comunicación de ese colectivo que es el de los trabajadores ferroviarios.

Por eso, uno puede decir que hay saberes socialmente productivos de trabajo ferroviario. Son saberes que se han transmitido de generación en generación. Dentro de esos saberes también está, por ejemplo, el hecho de que cuando los compañeros están reparando una vía hay uno que está arreglando y otro que le está cuidando la espalda; van de a dos, es decir, colectivamente.

La mercantilización o entrega a las empresas rompió ese trabajo colectivo, porque con respecto a los ferrocarriles no había un Estado que coordinara y que tuviera un papel como el que tiene en la educación pública. El Estado tiene que garantizar a la Nación que es quien cuida o supervisa especialmente el servicio ferroviario.

Sé que se me acaba el tiempo, señora presidenta, pero quiero agregar lo siguiente. Se ha hecho ya mucho para reconstruir la cultura ferroviaria, sobre todo la capacitación de los compañeros ferroviarios. Tengo aquí un mensaje que me envía un chico de Rosario que está en la Escuela Técnica “Carlos Gallini”, que es el centro nacional de capacitación para conductores de locomotoras. El artículo se llama “La vuelta del tren”, y dice: “Mi abuelo era ferroviario”.

Ese centro nacional de capacitación ferroviaria ha sido reconstruido, como anunció el otro día el ministro Randazzo. Por una cuestión de tiempo, no puedo seguir enunciando, simplemente quiero dar respuesta a quienes dicen que ahora hay que empezar a capacitar, etcétera. En primer término, hay “guardapalabras”, seguramente, los padres y abuelos de quienes están en las galerías guardaron muchos de esos saberes productivos; ellos son los “guardapalabras”. Además, las universidades trabajan desde hace años –más precisamente desde 2004 o 2005– en formar ingenieros, técnicos, etcétera. (*Aplausos*.)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

**Sra. Mendoza (M. S.)**. – Señora presidenta: una vez más estamos en este recinto tratando otro logro del gobierno, un logro del pueblo argentino y para el pueblo argentino, que forma parte de la decisión política de nuestra presidenta de seguir dando pasos en concreto para brindar mayor dignidad a la vida de todos los argentinos y las argentinas, y dejar un mejor país para todos y para todas. Como bien lo expresó el 1º de marzo en la apertura del período de sesiones ordinarias de este año, no se trata de un ataque estatizador, sino que asumimos el rol del Estado con una estrategia de administración de recursos para el bien común, con eficiencia.

Por eso, celebro que la oposición esté presente y acompañe esta medida que tan bien hace al pueblo argentino en su conjunto. El diputado Cleri –respondiendo a un legislador de la oposición que en la reunión de comisión señaló que éste era un proyecto político sin memoria– dijo que como somos un proyecto político con memoria, no olvidamos a los que hoy aplauden y reparten globos de colores para llegar a ocupar un gobierno. Tampoco olvidamos que un ministro afirmó que nada de lo que deba ser estatal permanecerá en manos del Estado. Esto sucedió aquí, en la Argentina, con un presidente de la Nación sentado al lado de un ministro. En ese momento, en esos años de entrega del país, no se escuchaban voces augurando que se venía la noche; tampoco se leían tapas de diarios diciendo que lo peor estaba por venir.

Hoy sí leemos y escuchamos mentiras y difamaciones sobre este proyecto político y sus militantes, sobre cuadros políticos que tienen la capacidad intelectual de gestión y la formación necesaria para continuar con este modelo de país que viene desarrollándose desde 2003. Por eso, mienten y difaman, porque tienen miedo y quieren frenar este proceso de transformación de la patria. Pero, les guste o no, como dijo el compañero Máximo Kirchner, los cambios son irreversibles y no puede taparse la realidad con una portada de diario. (*Aplausos y manifestaciones en las bancas y en las galerías.*)

—Ocupa la Presidencia la señora presidenta de la Comisión de Asuntos Constitucionales, doctora Diana Beatriz Conti.

**Sra. Mendoza (M. S.).** — Por último, como quilmeña que soy —mi querida localidad de Quilmes de la provincia de Buenos Aires—, he viajado en el Ferrocarril Roca durante muchos años de estudio y de trabajo, y he visto y compartido vivencias con todo el pueblo trabajador, con estudiantes que durante tantas horas viajaban desde el conurbano hasta los lugares de estudio o de trabajo. Hoy es un sueño convertido en realidad comenzar a ver que la electrificación del Ferrocarril Roca es un hecho. Se trata de trescientas formaciones nuevas, cero kilómetro, que permitirán que el pueblo argentino viaje en mejores condiciones de transporte desde sus lugares de trabajo o estudio y hacia ellos. Siento que el tren vuelve a ser del pueblo.

¿Por qué no resignificar o renombrar el Ferrocarril Roca con el nombre de Eva Perón? (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*) Hablo de la Evita del pueblo, que desde el edificio de Obras Públicas mira hacia el norte desafiante y con un profundo amor hacia el sur. Creo que sería un homenaje a ella como mujer, al género y a todo el pueblo trabajador.

Estoy orgullosa de esta sesión. ¡Bienvenidos los ferrocarriles argentinos! (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

**Sra. Presidenta (Conti).** — Tiene la palabra la señora diputada por La Rioja.

**Sra. Madera.** — Señora presidenta: nos encontramos tratando un proyecto trascendental enviado por el Poder Ejecutivo, en el que manifiesta la decisión política de que el Estado nacional retome con firmeza el control, la ges-

tión y la planificación estratégica de las políticas ferroviarias. Por eso, quiero expresar que personalmente como argentina, como representante de mi querida provincia de La Rioja y como peronista siento un orgullo inmenso por ser parte de este momento histórico, por más que muchos quieran tirarlo para atrás. Como gobierno justicialista por sobre todas las cosas, tenemos la posibilidad de recuperar nuestro transporte ferroviario como una herramienta de progreso e igualdad.

Históricamente, el ferrocarril ha sido más que un medio de transporte. Fue un elemento determinante para el crecimiento del país y, fundamentalmente, para muchos pueblos a lo largo y ancho de nuestro territorio.

Por eso, es importante recordar que el 1° de marzo de 1948 el general Perón nacionalizó los ferrocarriles, lo que constituyó el mayor acto de soberanía política de la República Argentina. El general Perón agregó a esto la posibilidad de una tarifa accesible para todos los pasajeros, así como también la orientación del transporte de carga a las necesidades propias de desarrollo que tenía nuestro país.

Luego del hecho trágico que representó el golpe de Estado que los argentinos sufrimos en 1955 se puso en práctica un plan en virtud del cual los ferrocarriles de nuestro país prácticamente fueron abandonados y, lo que es peor, desmantelados.

En 1965 el transporte de carga a través de los ferrocarriles solamente ascendía al 25 por ciento del total. En 1980 representaba el 8 por ciento. Finalmente, en la actualidad es del 4 por ciento.

Estoy segura de que este proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo nos permitirá mejorar con creces esto que hemos perdido los argentinos. Pero por sobre todas las cosas no podemos negar las inversiones que ha hecho nuestro gobierno y la decisión política de crear un Ministerio del Interior y Transporte, que permitió lograr la jerarquía que este tema requería.

Hemos sido partícipes de la reactivación y del mejoramiento de diversos ramales. Como una persona que proviene de la Argentina profunda, quiero expresar fundamentalmente la esperanza que este gobierno, con su decisión

política, nos ha traído a todos aquellos que vivimos en el interior. Digo esto porque desde hace poco tiempo y a raíz de una decisión política de la señora presidenta de la Nación, la provincia de La Rioja, a través de un convenio y de obras de reactivación, cuenta con el ramal Serrezuela-Chamical, que nos permitirá conectarnos nuevamente con nuestra hermana provincia de Córdoba, proyectando un centro logístico en Chamical y devolviendo así la esperanza a nuestros pequeños emprendedores y comerciantes para que puedan volver a tener competitividad.

La verdad es que mis compañeros de bancada han sido claros en sus expresiones, fundamentalmente en sus exposiciones técnicas; pero no puedo dejar pasar por alto una crítica que ha sido común por parte de la oposición. A lo largo de esta sesión hemos escuchado a los miembros de la oposición unirse en un único discurso, preguntándose por qué no hicimos esto antes. En este sentido, quiero recordarles que si no hemos adoptado esta decisión anteriormente fue porque estuvimos reconstruyendo un país que ellos mismos destruyeron cuando les tocó ser gobierno. Estuvimos devolviendo a nuestra gente derechos básicos, como por ejemplo la posibilidad de alimentación, de salud y de educación a través de la puesta en práctica de políticas tales como la que estableció la Asignación Universal por Hijo y de muchas otras que implicaron una restitución de derechos. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

Por lo expuesto, quiero expresar mi orgullo y acompañamiento a esta iniciativa. Pero asimismo deseo que la oposición y todos aquellos que pretenden ser gobierno sepan que este proyecto político que encabeza la señora presidenta de la Nación está más fuerte que nunca y que seguiremos avanzando en aquellos temas que sean importantes. Por sobre todas las cosas tienen que saber que aquellos que sentimos que la política es un instrumento de transformación consideramos que las realidades no las marcan los miembros de la oposición sino la gente, es decir, la sociedad. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

**Sra. Presidenta (Conti).** – Tiene la palabra la señora diputada por La Rioja.

**Sra. Herrera (G. N.).** – Señora presidenta: al igual que muchos compañeros que están en estas bancas, hoy acompaño con orgullo esta decisión política del gobierno al que representamos. Como tantas otras medidas que a lo largo de estos años se han venido tomando, esta es una decisión política que también apoyamos. Puedo mencionar las conquistas de los trabajadores, la recuperación de YPF y de Aerolíneas Argentinas y la devolución de la dignidad a nuestros jubilados. Hoy, con orgullo argentino, como peronista y riojana, junto con la compañera que me ha precedido en el uso de la palabra y con tantos otros, vengo a hablarles, con mucha alegría, de la recuperación de las líneas férreas en la República Argentina.

Muchas provincias más desarrolladas que otras, como Buenos Aires y Córdoba, o la Capital Federal, ven con orgullo que esas líneas férreas transporten pasajeros. Nosotros, que provenimos de provincias que están más al norte, más tierra adentro, más de la tierra federal, sabemos esperar, pero no por eso dejamos de lado el orgullo –como decía recién la diputada Madera– de la simple recuperación del transporte de cargas.

Esto nos llena de orgullo porque podemos decir que a lo largo de tantos años con nuestro gobierno recuperamos y reactivamos la parte productiva de nuestra provincia. Tenemos una zona sur que va desde San Juan hacia Milagro, en mi provincia, y también hacia Chamical, que vendría a ser el nudo por el cual vamos a llevar toda la parte productiva, desde la zona oeste y desde la propia capital de La Rioja.

Hace un rato, un compañero de la provincia de Catamarca decía que el ferrocarril también va a servir para que el departamento del que soy oriunda, Chilecito, se reactive. Ésta es la bandera que debemos levantar, y por supuesto lo hacemos orgullosamente. Hubo legisladores que desde el rencor, sin grandeza, con bronca y odio, hicieron uso de la palabra para decir que un gobierno no sirve solamente por sus acciones. Recién, un legislador –a quien escuchábamos con mucha pena, y retrucábamos– hacía cargo a este gobierno, elegido democráticamente por el pueblo argentino, de aquellas muertes que sucedieron por accidente.

Señora presidenta: como argentina, hoy vuelvo a decir que levanto la bandera de aque-



llos compañeros que están en las galerías, con la expectativa de que vuelva el transporte de pasajeros y el ferrocarril de carga para transportar los productos que van a jerarquizar a las provincias.

Por otra parte, no puedo dejar de mencionar que en 1944 Scalabrini Ortiz planteó al general Juan Domingo Perón que no había que olvidarse del tren. Tampoco puedo dejar de recordar lo que ocurría en la década del 60, cuando producto de las presiones que recibió de distintos empresarios de líneas de colectivos que empezaban a surgir en ese momento, el general Onganía tomó la decisión de cerrar los primeros tramos ferroviarios, como por ejemplo el que iba de Embalse Río Tercero a la ciudad de Córdoba. Ese servicio era utilizado por los jóvenes estudiantes, que podían ir de una ciudad a la otra y luego regresar a sus hogares para seguir estudiando hasta conseguir un título universitario.

—Ocupa la Presidencia la señora vicepresidenta 1ª de la Honorable Cámara, profesora Norma Amanda Abdala de Matarazzo.

**Sra. Herrera (G. N.).** — Ésos son los hechos que debemos rescatar. Por supuesto que tendremos que perfeccionar y mejorar la norma, pero que no le quepa ninguna duda a los sectores de la oposición que sólo se quedan en la crítica y no ven las conquistas de que la Argentina seguirá siendo gobernada orgullosamente por el pueblo peronista y por un gobierno peronista que defienda a la masa trabajadora. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). — Tiene la palabra el señor diputado por Mendoza.

**Sr. Abraham.** — Señora presidenta: mal que les pese a algunos legisladores de la oposición, no tengo dudas de que ésta es una sesión histórica porque estamos reparando un daño histórico que se hizo a la Argentina, como fue la privatización de los ferrocarriles.

Tal como han señalado muchos de los legisladores preopinantes, esa decisión implicó la pérdida de miles de puestos de trabajo, envió a la categoría de “fantasmas” a cientos de pueblos del interior y provocó un daño incommensurable a las economías regionales.

Eso no ocurrió por casualidad. Fue producto de la aplicación de políticas neoliberales, que

hoy encarna y pretende llevar adelante la nueva alianza constituida por el PRO y la Unión Cívica Radical. Por lo tanto, no entiendo por qué se rasgan las vestiduras diciendo que este proyecto se presentó tardíamente. Les aseguro que si ellos fueran gobierno esta iniciativa nunca hubiese ingresado al Congreso de la Nación, porque jamás tomarían la decisión de estatizar nuevamente los ferrocarriles; dejarían las cosas como están.

Por esa razón, les pido que seamos más humildes, reparemos este daño en beneficio de todo el pueblo argentino y no hagamos discursos grandilocuentes pretendiendo menoscabar el objetivo de esta sesión.

Represento a una provincia en la que el proceso privatizador ocasionó un daño prácticamente inmedible. Muchos pueblos del interior de mi provincia —Mendoza— e incluso mi propio departamento se vieron afectados por el cierre de los ferrocarriles. Así, se han registrado casos paradigmáticos como el de Palmira, que supo ser un pueblo pujante del este mendocino pero que con el cierre de los ferrocarriles y de los talleres se transformó no sólo en un pueblo fantasma sino también en un pueblo de desocupados que sobrevivió gracias a las políticas sociales del gobierno nacional.

En el sur de mi provincia, otro pueblo que se vio afectado fue Monte Comán, que prácticamente desapareció de la faz de la Tierra.

El departamento de Guaymallén, donde está mi ciudad, quedó en estado de semiabandono, porque a ese municipio antes llegaba el Ferrocarril Belgrano Cargas —que ahora pasa una vez por mes— y el General San Martín, que directamente desapareció.

Por eso digo que hoy venimos a reparar ese daño para beneficio de todos los argentinos, ya que esto generará muchos puestos de trabajo y nos posibilitará reparar la conciencia de miles de ferroviarios que extrañan su fuente de trabajo, así como recuperar todos esos pueblos para que vuelvan a ser ciudades pujantes.

De esa manera, las economías regionales estarán en condiciones de volver a competir en los mercados. Uno de los principales componentes que ha dañado nuestra economía ha sido el valor de los fletes. En la vitivinicultura los mendocinos permanentemente vamos a pedir

ayuda al gobierno nacional para que subsidie los fletes. Con esta medida seguramente los mendocinos no volveremos a mendigar por las oficinas del gobierno nacional.

Pido a todos que con grandeza y mucha humildad acompañemos este proyecto, que es una reparación histórica para todo el pueblo argentino. *(Aplausos.)*

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Santa Fe.

**Sr. Barletta**. – Señora presidenta: no sé si el día es histórico o no. Sí espero que los amigos del oficialismo en esta oportunidad cumplan con lo que están manifestando, es decir, que no vuelvan a cometer las tropelías que cometieron o que cometió el justicialismo en el gobierno en los años 90. Pero no me quiero detener en esta discusión en la que muchos parecen no reconocer su pertenencia, su militancia, sus manos levantadas en aquellos años, porque la verdad es que nuestra historia decadente en relación con los ferrocarriles no se detuvo en la última década.

Voy a contar una simple historia, una experiencia propia desde la ciudad capital de la provincia de Santa Fe, cuyos destinos, en el año 2007, me dieron la responsabilidad de conducir.

Muchos no sabrán que la ciudad de Santa Fe es una de las ciudades identitarias de lo que ha significado en la historia del país el desarrollo de los ferrocarriles, con la estación Belgrano, con la estación del ferrocarril francés, con la estación del Ferrocarril Mitre. Es una de las ciudades donde el desarrollo ferroviario ha sido de lo más importante.

La estación Belgrano es la más maravillosa que tenemos en la Argentina –a los que no conocen la ciudad de Santa Fe los invito con gusto– y se estaba destruyendo, abandonada por parte del gobierno nacional. La estación Belgrano estaba usurpada, se vendía droga y se ejercía la prostitución.

Entonces, me puse en contacto con las autoridades nacionales, con el ministro De Vido, con la Secretaría de Transporte –con Jaime y Schiavi– con la Secretaría de Transporte Ferroviario, para decirles que no podíamos dejar así la estación Belgrano, que era casi la nave insignia del desarrollo del ferrocarril en la

Argentina –tienen que saber que el ferrocarril nace como un proyecto santafecino. Pasó un tiempo, y como no teníamos respuesta, volví a pedir otra reunión con el ministro, pero como no teníamos respuesta a fines de 2007-2008, tomamos la decisión –porque está determinado que el responsable último sobre los bienes patrimoniales en una ciudad es el intendente– y rompimos las cadenas que no nos permitían entrar, y comenzamos su recuperación.

Pasados quince días recibí una carta documento del Estado nacional diciéndome que no tenía atribuciones para recuperar la estación Belgrano. Por supuesto que continuamos la tarea, no sólo desde el gobierno de la ciudad. Todas las instituciones de la ciudad de Santa Fe comenzaron a trabajar. Empezó a trabajar la Cámara de la Construcción, que donó los materiales que se necesitaban, la Unión Industrial y la Cámara de Comercio. Todas las organizaciones de la sociedad se comprometieron con la recuperación de la estación, que comenzó a lucir como en sus mejores años.

Cuando el trabajo estaba terminado recibí otra carta documento que me exigía que devolviera la estación Belgrano al gobierno nacional en el estado en que la había encontrado, es decir, que estaban pidiendo que la destruyera.

Por supuesto que no lo hicimos y nos animamos a recuperar la estación Mitre y también la estación Guadalupe. Lamentablemente, la del ferrocarril francés ya la habían derrumbado. Pero no recuperamos las estaciones del ferrocarril sólo para que se transformaran en centros culturales o en centros de la administración; recuperamos esas estaciones porque queríamos que el ferrocarril volviera, aunque sea como ferrocarril urbano.

Por eso recuperamos las vías, y por eso los santafecinos compramos unidades ferroviarias construidas en nuestro país. Hace tres años que las unidades ferroviarias que compramos están varadas porque el gobierno nacional no nos permitió a los santafecinos disfrutar de la vuelta del ferrocarril urbano a la ciudad de Santa Fe, producto de una mezcla de corruptela e ineficacia.

Con cierto optimismo vengo a esta sesión a señalar que vamos a apoyar este proyecto más allá de que sabemos que es una simple estrategia electoralista, una cierta estrategia tendiente

a no asumir la responsabilidad de que son los autores de la destrucción del ferrocarril en la Argentina. (*Manifestaciones en las galerías.*)

**Sr. Barletta.** – En esta oportunidad, les pedimos que cumplan con la palabra para que no vuelva el mismo partido que destruyó el ferrocarril, y que ahora quiere asumir la autoría de su recuperación, a destruirlo nuevamente. (*Aplausos y manifestaciones en las galerías.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Estamos muy contentos de recibir al público. Esto es del pueblo y ustedes son el pueblo. (*Manifestaciones en las galerías.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Pero también les pido que me ayuden porque queremos mantener esta sesión como se viene desarrollando, y es necesario que termine correctamente.

Todos tenemos que saber que aquí hay distintos bloques y que todos tienen el derecho de expresarse. Les pido que me ayuden y me acompañen en esta sesión. (*Aplausos.*)

Tiene la palabra la señora diputada por Neuquén.

**Sra. Parrilli.** – Señora presidenta: yo iba a hablar de mi Neuquén, de la Patagonia, pero indudablemente no puedo dejar de hacer mención a lo que acaba de decir el señor diputado preopinante. Le quiero decir que nosotros, como peronismo, hemos cometido errores en los 90, pero nos hacemos cargo y los estamos corrigiendo. Ojalá que si un radical llega al gobierno haga lo mismo con todos aquellos errores que cometió el radicalismo, y no se vaya de la Casa Rosada otra vez en helicóptero. (*Aplausos y manifestaciones en las galerías.*)

El último tren de pasajeros que fue desde Neuquén, mi provincia, hasta plaza Constitución, salió el 10 de marzo de 1993. A partir de allí, sólo la cruza un tren carguero que finaliza en Zapala. Por eso, para nosotros es muy importante esta iniciativa que tiene por finalidad la renovación y el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria y la incorporación de tecnologías y servicios que coadyuven a la modernización y la eficiencia del sistema de transporte público ferroviario.

Días pasados, concretamente el lunes, el señor ministro del Interior y Transporte, Flo-

rencio Randazzo, anunció que el próximo 20 de julio volverá a funcionar en el valle el tren que une las ciudades de Neuquén y de Cipolletti, esta última en Río Negro. El servicio será operado por la Sociedad Operadora Ferroviaria, que junto con la Administración de Infraestructura Ferroviaria formará parte de la ley de reordenamiento ferroviario. Ambos organismos pasarán a depender de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, organismo creado en virtud de esta norma.

El 20 de junio llegarán dos nuevas formaciones para prestar, en principio, el servicio entre las ciudades de Neuquén y Cipolletti que comenzará a funcionar el 20 de julio. Asimismo, está previsto extender el recorrido a la ciudad rionegrina de General Roca y a la ciudad neuquina de Plottier. Un micro demora en recorrer la distancia entre Cipolletti y Neuquén aproximadamente cuarenta minutos, mientras que el tren tarda veinticinco. Además, el pasaje costará un 30 por ciento más barato y el servicio tendrá una frecuencia de dieciséis trenes por día para cubrir una demanda de cincuenta mil personas.

Por supuesto que los neuquinos queremos el regreso del tren de pasajeros Zapalero que une la Capital Federal con Zapala. No tengo dudas de que este deseo será cumplido en el corto plazo, porque el rol que cumple el ferrocarril en provincias como la mía tiene una incidencia fundamental en los planos económico y social. Tal vez desde Buenos Aires no lo pueden dimensionar, pero quienes vivimos en el interior sabemos lo que significa que vuelvan los trenes a nuestras provincias.

Mi madre tiene 91 años y hace tiempo que dice que al gobierno de Cristina sólo le falta una cosa: recuperar el tren. Cuando escuchó al señor ministro Randazzo dar la noticia de que en julio volverá a circular el tren entre las ciudades de Neuquén y Cipolletti, su alegría fue realmente muy grande. Le dije al señor ministro que me gustaría que en ese viaje estuvieran mi madre y sus amigas, que tanto ansiaban el tren. Cuando se lo conté a mi madre, me dijo para mi sorpresa: me alcanza con ir a la estación y esperar el tren. Es lo que hacían nuestros abuelos, los que hicieron esta Argentina conectada por el sistema ferroviario: esperar el tren porque allí venía la correspondencia de un

amigo, el novio, la familia y el progreso para toda la sociedad.

De esto se trata; estamos no sólo ante una reparación económica sino fundamentalmente ante una reparación social que nos debemos todos los argentinos. *(Aplausos.)*

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Neuquén.

**Sr. Ciampini.** – Señora presidenta: en junio de 2012, la señora presidenta anunció la creación del Ministerio del Interior y Transporte, una de las decisiones políticas fundamentales para integrar nuestro país. Una vez más, el Estado se puso a la cabeza de la recuperación de uno de los servicios más esenciales para la vida del pueblo argentino, como acontece con los ferrocarriles. Con este proyecto que hoy vamos a sancionar daremos un paso definitivo en la construcción del presente, con visión de futuro.

Pensemos que hace prácticamente un siglo el desarrollo del ferrocarril en la Argentina fue una de las acciones más particulares que ha tenido el país. Hoy lo estamos recuperando con una visión de futuro integracionista, como se merece nuestro pueblo.

El proyecto de creación de Ferrocarriles Argentinos plasma el sistema ferroviario como un sistema multimodal e integrado de transporte cuyos efectos no sólo se relacionan con la libre circulación de bienes y servicios sino que impactan en la construcción de ciudadanía, lo que posibilita a todos los habitantes del pueblo argentino gozar de los mismos derechos en cuanto a la circulación. Esta medida garantiza la igualdad federal con la cual nuestra patria fue concebida. También constituye un gran adelanto en materia energética, porque el ferrocarril consume de tres a cinco veces menos energía por unidad transportada en relación con el transporte de carretera. Esto quiere decir que si llegamos a pasar todo el transporte de carga a los ferrocarriles, lograríamos ahorrar dos tercios del consumo de energía. Por eso, esta iniciativa es una puerta definitiva en relación con el proyecto de país que tenemos.

Todo ello está acompañado por lo que se ha venido haciendo en política de planificación en el país. El sistema interconectado nacional nos permite tener parques industriales en todos los

rincones de nuestro país. Para ello, el ferrocarril va a ser un eje importante de transporte de toda esa mercadería que se puede llevar a cabo en esos sectores industriales.

En cuanto a la construcción de ciudadanía, debemos rescatar lo que ha sido para los pueblos el punto de encuentro de una estación ferroviaria y el eje de desarrollo de los pueblos del interior. Se formaron comunidades alrededor de las estaciones ferroviarias gracias a la llegada de los trenes.

Todavía no se ha hablado del trabajador ferroviario. Ha marcado fuertemente la historia de nuestro país mediante el accionar de dos gremios: La Fraternidad y la Unión Ferroviaria. Han dado muestras de las distintas situaciones por las que pasó el sistema ferrocarrilero de nuestro país. Les debemos mucho de lo que es la recuperación de este medio de transporte, como de lo que también será en el futuro.

Por último, quiero hacer mención de una parte de una canción que siempre entonaban los ferroviarios cuando se reunían en distintos lugares para hablar del presente y del futuro. Ellos decían: “Soy maquinista/ soy ferroviario/ tengo ese orgullo y esa pasión/ soy responsable de la alegría o la tristeza que da el adiós/ soy maquinista/ cubro distancias/ cruzo la patria de Norte a Sur/ soy el mañana/ soy el progreso/ soy la esperanza llena de luz”.

Estoy hablando de la esperanza llena de luz, de esta política de esperanza que desde hace doce años se está construyendo para un país promisorio. *(Aplausos en las bancas y en las galerías.)*

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Salta.

**Sr. Biella Calvet.** – Señora presidenta: es importantísimo que recuperemos el ferrocarril. Cuando asumimos en 2012, con Juan Pedro Tunessi presentamos un proyecto para que el Belgrano Cargas, que es el ferrocarril que va a mi provincia, sea declarado de interés nacional.

Ya en 2013, cuando fue declarada Sociedad Belgrano Cargas y Logística, al no haber un control sobre las inversiones del Belgrano Cargas, junto a Luis Sacca presentamos otro proyecto para generar los organismos de control.



Cuando hablamos de generar dividendos y presupuestos para el Belgrano Cargas, allá por 2012 y 2013, se retiró el presupuesto para el manejo de los subtes. Pedimos que parte de ese presupuesto fuera al Belgrano Cargas, pero desapareció. No sabemos en qué se invirtió ese presupuesto.

Participamos de muchas audiencias públicas “Salvemos al tren”. Invitamos a todos los ferroviarios del país a expresarse. Así, los ferroviarios de Salta fueron amenazados en el sentido de que, si participaban de la audiencia, sus hijos perderían los planes sociales. No vino nadie de Güemes ni de Metán. Lamentablemente, tuve que hablar yo en representación de estos ciudadanos que no solamente habían perdido sus puestos de trabajo sino que tampoco pudieron asistir a ninguna de las audiencias públicas que hicimos en el Congreso.

Recordemos que una formación reemplaza a treinta camiones con acoplado, es decir, consume seis veces menos que estos camiones con acoplado, y contaminamos menos. Además, se reducen los siniestros viales en la República Argentina.

Amigo Florencio Randazzo: el Belgrano atraviesa catorce provincias, no trece, como se dice habitualmente. Recorre más de 9.800 kilómetros.

Quiero decir que a la provincia de Salta el último año le tocaron 10 millones de pesos, y el año anterior le tocó la misma cantidad, pero estas sumas no alcanzan ni para la señalización del sistema férreo de la provincia.

Hemos cambiado a dos nudos ferroviarios fantásticos, como los de Güemes y el de Tafi Viejo, donde no sólo se reparaban los trenes sino que también se hacían vagones. Allí se capacitaba a los jóvenes en escuelas técnicas para que pudieran trabajar y tener un futuro digno dentro de lo que es la familia ferroviaria; pero se han reemplazado estos nudos por China. Ahora, traemos todo de China y sacamos el trabajo a estas dos ciudades casi fantasmas que hoy tenemos en Salta y Tucumán.

Los ferrocarriles de Salta tienen que ser llevados a 900 kilómetros para su reparación, mientras que las escuelas ferroviarias de Güemes están cerradas.

¡Cómo no voy a estar de acuerdo en que se declare de interés nacional el ferrocarril!

Voy a hacer dos pequeñas menciones: el ramal C-14, que todos conocen como “Tren a las nubes”, se inició en el año 1922 como el ramal Huaytiquina, y el general Perón, el 20 de febrero de 1948, lo inauguró como el corredor bioceánico del norte para que sacáramos la producción del norte grande a Antofagasta.

En aquel entonces se empezó a transportar 70.000 u 80.000 toneladas. Durante el gobierno de mi abuelo, don Bernardino Biella –radical intransigente–, se llegaron a exportar 130.000 toneladas con una proyección de 2,5 millones de toneladas. Hoy, solamente se trata del Tren a las nubes, que desde hacía diez meses estaba sin funcionar por falta de controles de la Nación en el mantenimiento del sistema férreo.

Por otro lado, estuve escuchando comentarios acerca del transporte público. El 18 de junio de 2009 la presidenta fue a Tucumán a inaugurar un transporte del ramal Tafi-Capital, pero solamente circuló una formación, que es la que se puede ver en la fotografía que estoy exhibiendo. Inmediatamente, esa formación dejó de funcionar y fue trasladada a la provincia de Salta, tal como mencionaron algunos diputados que me precedieron en el uso de la palabra.

Allí estuvo parada durante tres años, y lo sé porque yo capacité en evacuación al personal del ferrocarril, hasta que en año 2012 comenzó a funcionar como ferrocarril de transporte desde Güemes hasta la ciudad de Salta.

¿Qué quiere decir esto? Que estamos absolutamente de acuerdo pero vamos a exigir que se controle en qué y cómo se invierte, especialmente en el Belgrano Cargas, que es el más federal de los ferrocarriles. No vamos a permitir que al transporte ferroviario de la República Argentina se lo conozca como al Belgrano Cargas, es decir, “el tren fantasma”. *(Aplausos.)*

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Santa Cruz.

**Sr. Metaza.** – Señora presidenta: en las primeras horas de la tarde el diputado Edgardo Depetri decía que ésta era una de las normas más emblemáticas que tratábamos en estos úl-

timos tiempos en este recinto. La verdad es que estamos muy de acuerdo porque, ¡vaya si no es emblemática esta norma que va a cambiar la vida a millones de argentinos!

Vengo de una provincia, Santa Cruz, que no tiene una rica historia en materia ferroviaria pero que dio a este país dos presidentes en tres períodos consecutivos, que fueron Néstor Carlos Kirchner y Cristina Fernández de Kirchner, ... (*Aplausos.*) ... que tomaron decisiones trascendentales, fundamentales en la vida de los argentinos: más de 6.700 kilómetros de autovías, de caminos, de rutas, que estatizaron nuestra aerolínea de bandera, Aerolíneas Argentinas. Y hoy traemos a este recinto la decisión de nuestra presidenta de recuperar para el Estado argentino nuestros ferrocarriles.

Vaya que tenemos un gran orgullo porque una vez más el Poder Ejecutivo nacional de la Nación, bajo el gobierno de nuestra presidenta, ha convocado a las Cámaras legislativas a participar en la construcción nacional. Una vez más estamos ante una oportunidad de recuperación histórica, y parece absurdo que al reparar los vaivenes de la historia argentina nos encontremos con una puja constante entre quienes quieren someter su propia patria a los intereses extranjeros internacionales hegemónicos —alguna vez británicos, hoy fuertemente estadounidenses pero igualmente imperialistas—, por un lado, y quienes —como nosotros— anhelamos la independencia económica, la soberanía política y la justicia social con inclusión, por el otro.

Parece absurdo que disfrazados de corderos nos han querido hacer creer o efectivamente han instalado en la opinión pública que aquello que está nacionalizado o tiene control estatal es ineficiente, que los resortes de la economía no funcionan así y que toda empresa pública es deficitaria y por eso debe cerrarse o privatizarse. Son argumentos oxidados pero vigentes aún hoy, que muchos utilizan para evitar la liberación y promover la dependencia al capital extranjero.

Lo leemos en los diarios hegemónicos, que a través del monopolio del papel de diario han instalado el concepto y lo repiten infinitamente en programas radiales, televisivos y más modernamente inundan a los desprevenidos en

las redes sociales. Se ofrece consumir ideas antinacionales disfrazadas de populistas. Nada más clásico que aquel neoliberalismo noventa, que no significó más que una oda al sometimiento imperialista. Esta oferta mediática impone ese camino.

Sin embargo, hoy una presidenta nos lega la tarea de ser mejores argentinos, de pensar en la patria y su futuro, un futuro que se construye en un presente que no es otra cosa que la contracara de esa falsa Argentina sometida a ser granero de los demás y nunca una patria que concrete sus sueños.

Para hacer factible este presente se necesitaron dos grandes logros. Brevemente, mencionaré —porque me toca de cerca en la Comisión de Energía y Combustibles que presido— la renacionalización de los Yacimientos Petrolíferos Fiscales, símbolo de una empresa nacional que sufrió el desguace que provocó la privatización sostenida en las fuerzas del antiprogreso y de la dependencia, fuerzas que cuando gobernaron recorrieron el camino de la desindustrialización y el achicamiento del Estado.

La muletilla era “achicar el Estado es agrandar la Nación”. Con esa muletilla —macrista, diría yo, actualizándolo— se buscó generar una crisis económica que permitiera a los poderes concentrados descapitalizar al país, liquidar las empresas estatales y entregarlas a los intereses imperialistas.

La década peronista que había recuperado al país tras la década infame cayó con la revolución fusiladora. Desde allí, pasando por el frondismo y el desarrollismo dependiente, siguió el onganjato y la entrega abierta de la economía con Álvaro Alsogaray, ministro de Economía. La represión de la lucha popular, el genocidio de finales de los 60 y los 70 y el vaciamiento político de los 80 permitieron que el menemismo concluyera la obra: achicamiento del Estado y entrega del patrimonio nacional, total liquidación de la industria, creciente concentración de la riqueza en pocas manos, vaciamiento de valores en toda la población en general y en la juventud en particular. Por supuesto, los ferrocarriles no quedaron exentos y se los liquidó. Reitero, se los liquidó.

La segunda década infame de los 90 se llevó adelante con programas económicos que generaron desocupación, bajo nivel de vida popu-

lar, que limitó el consumo interno, y la subsiguiente liquidación –al no contar con mercado interno fuerte– de la industria nacional.

Como me queda poco tiempo, señora presidenta, solicito autorización para insertar el resto de mis fundamentos en el Diario de Sesiones.

Quiero finalizar diciendo que reacondicionar la vida nacional es lo que este gobierno ha hecho por la Argentina. La levantó Néstor Kirchner tras el hundimiento aliancista de los 2000 y hoy Cristina nos da una mano solidaria para cristalizar el futuro.

Por convicción histórica, por mandato popular, se debe acompañar este proyecto de ley y comenzar a transitar las vías de una Argentina inclusiva para todos y para todas. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Queda constancia de su pedido de inserción, señor diputado.

Tiene la palabra la señora diputada por Santa Cruz.

**Sra. Ianni.** – Señora presidenta: por todos los motivos que se han expuesto, es necesario que jerarquicemos esta decisión y esta acción del gobierno nacional plasmándola en una ley que garantice este rumbo; declarando de interés público la reactivación del sistema ferroviario; garantizando la integración del territorio nacional, la conectividad del país y el desarrollo de las economías nacionales con equidad social y creación de empleo...

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Perdón, señora diputada.

La Presidencia solicita nuevamente a los presentes que guarden silencio y colaboren un poco porque restan solamente diez oradores. Luego seguiremos con los cierres y procederemos a la votación.

Continúa en el uso de la palabra la señora diputada por Santa Cruz.

**Sra. Ianni.** – ...estableciendo principios rectores en la interconexión e intermodalidad de los servicios ferroviarios y la regulación de la participación pública y privada en la prestación de los servicios; maximizando las inversiones e incorporando nuevas tecnologías, y garantizando los derechos de los usuarios y su accesibilidad.

Lo particular de esta medida es que tenemos la posibilidad de ver sus frutos en las acciones que ya viene llevando adelante el gobierno nacional. En este sentido, los servicios que ha tomado a su cargo han sido radicalmente mejores, como es el caso del tren Sarmiento –quiero dar este ejemplo–, donde se han modernizado las formaciones y restaurado las estaciones, dando como resultado más y mejores servicios, mejorando así sustancialmente la calidad de vida de los usuarios.

Acá quiero aportar una experiencia personal: hace aproximadamente veinticinco años yo era una estudiante universitaria que provenía del conurbano bonaerense, de una localidad de la zona oeste. Una de las cátedras que me tocó cursar fue la de Filosofía. Con el permiso del compañero Calcagno y Maillmann, a quien respeto mucho, cuando hablábamos de la alienación del hombre por el hombre mismo, me sentía alienada al explicar que más allá de la General Paz había un conurbano y un país de los que proveníamos y viajábamos largas distancias durante mucho tiempo para llegar a nuestras aulas.

La alienación del hombre por el hombre mismo era subirse al Sarmiento todos los días y tratar de acceder a un vagón para llegar a tiempo a nuestros lugares de trabajo o de estudio. Hoy puedo decir con orgullo que no sólo ese servicio se ha restablecido y mejorado sino que se ha implementado una tarifa equitativa para el ramal que va desde Once hasta Moreno. Considero que se trata de una medida de justicia social, porque el trabajador o estudiante que debe trasladarse largas distancias invierte mucho tiempo de su vida; al establecerse una tarifa equitativa, el hecho de estar más lejos no se traduce en mayores costos.

En relación con los viajes de larga distancia de pasajeros y de carga es importante el cambio que puede producirse en zonas tan lejanas y extensas como la de la que yo provengo, la provincia de Santa Cruz. Es primordial la mejora de los servicios, así como también los costos accesibles, a fin de romper de una vez por todas con ese abanico de hierro que desemboca en la Ciudad de Buenos Aires, para transformarlo en una red que conecte dinámicamente toda la Argentina. Puede servir de ejemplo lo que viene haciendo con orgullo nuestra aerolínea de

bandera al interconectar ciudades argentinas sin necesidad de pasar por Buenos Aires.

Ejemplo de esta política nacional es la reparación de locomotoras históricas para el Tren Turístico Bioceánico. El proyecto del Tren Turístico Bioceánico Transpatagónico apunta a la restauración de locomotoras y vagones históricos en la provincia de Santa Cruz, además de la restauración y adecuación de las estaciones ferroviarias a lo largo de 260 kilómetros del ramal que une la ciudad de Río Turbio con Río Gallegos, generando así un producto turístico a nivel internacional.

El proyecto que ya está en desarrollo apunta a la construcción de extensión ferroviaria desde Río Turbio hasta Puerto Natales, en Chile, de manera tal de convertir el ramal en un punto a punto que conecte ambos océanos, y el proyecto integral en un producto turístico de alcance internacional que se complementa con el esquema turístico de toda la región.

Hoy, esta tarea se fortalece con el espíritu de integración existente entre las presidentas Cristina Fernández de Kirchner y Michelle Bachelet, plasmado en el Tratado de Maipú y en las obras que ambas naciones anhelan y concretan en términos de infraestructura e industria.

Para la ejecución de este proyecto se han trasladado, desde la ciudad de Río Turbio, dos locomotoras a vapor, antiguos coches de pasajeros y un camión a vapor, que se están restaurando en los talleres ferroviarios de Buenos Aires para llevarlos al estado original en que se encontraban en 1951, cuando se puso en funcionamiento el ramal ferroviario de Río Turbio, por entonces llamado, con orgullo, Ramal Ferroindustrial Eva Perón.

Quiero destacar la forma en que se concreta esta nueva etapa del sistema ferroviario acorde con los tiempos que corren. Es necesaria la inversión privada, pero mediante la planificación del Estado. La empresa contará con un directorio que estará representado no sólo por las empresas y el Estado sino también por los trabajadores y los usuarios. Trabajando entre todos se construye la realidad que nos permite ver plasmados nuestros sueños.

Por todo lo dicho, acompaña con mucho orgullo este proyecto. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Jujuy.

**Sr. Rivarola.** – Señora presidenta: hoy es un día muy especial para todos los argentinos y también para mí, que he visto cumplir un sueño que nunca imaginé: los trenes funcionando nuevamente. Señalo esto porque he vivido la época en que los trenes de pasajeros funcionaban. En los pueblos de mi provincia era una alegría ver pasar el tren. Los chicos y también los grandes salían a ver pasar el tren cuando éste hacía sonar su bocina. Por supuesto que en la Capital Federal y en algunos lugares de la provincia de Buenos Aires es normal que pase el tren, pero quienes vivimos en una provincia tan alejada de la provincia de Buenos Aires vemos eso como algo imposible.

Desde que desaparecieron las estaciones de tren también desaparecieron los pueblos y muchos puestos de trabajo. Dios quiera que estos últimos se recuperen. En este sentido, quiero señalar que en Güemes se llevaba a cabo la reparación de todos los vagones y máquinas. Hoy eso está abandonado, pero esperamos que pronto se vuelva a reactivar.

En lo relativo al transporte de cargas, para los que vivimos en mi provincia o en Salta no resulta difícil llegar a los puertos de Buenos Aires y de Rosario. Creo que esta iniciativa ayudará a la economía de la provincia, ya que en ella tenemos muchas empresas relacionadas con la caña de azúcar, como por ejemplo Ledesma, La Esperanza y La Mendieta. También están la Cámara del Tabaco y empresas vinculadas con la producción de porotos. Hoy, la distancia que tenemos es bastante larga y no podemos competir con los que viven alrededor del puerto de Rosario.

En cuanto a los trenes de pasajeros, he tenido oportunidad de viajar desde Jujuy hasta Retiro. En ese entonces tenía alrededor de 14 años. El tren se paraba en los pueblos, donde los chicos, las mujeres y los hombres salían a vender empanadas y *sandwichs*. ¡Qué alegría era viajar en tren!

A veces los que tenían la posibilidad de sacar pasaje con camarote lo hacían. Aquí nadie habló de los viajes en tren con camarote. Yo tuve oportunidad de hacerlo, así como también viajé en vagones con asiento de madera. ¡Qué lindo era viajar en tren para los chicos y para



todos! Uno llegaba a Retiro, a la gran ciudad, y veía muchos trenes, andenes y gente. ¡Qué lindo era llegar y ver la cantidad de gente que había ahí! Para nosotros viajar en tren era algo imposible, como así también llegar a Retiro. El viaje desde Jujuy hasta Retiro insumía dos días y dos noches, pero lo hacíamos con mucha alegría.

También conocí las locomotoras a leña, que traccionaban a vapor.

De manera tal que éste es un día histórico para los argentinos.

También debo expresar mi reconocimiento y agradecimiento a la señora presidenta de la Nación y al ministro Randazzo porque en septiembre de 2014 se produjo el arribo a Palpalá, después de veinticinco años, del primer tren de carga. Eso fue posible a partir del arreglo de un puente ferroviario en el río Perico. ¡Qué alegría verlo! Recuerdo la imagen del ministro Randazzo con el gobernador sentado adelante, en la locomotora. Ese puente estuvo abandonado durante veinticinco años. Creo que es un gran avance. No podemos perder el tiempo discutiendo si alguien tuvo la culpa o no. Hay que empezar a mirar hacia adelante, con ganas, con más dedicación y trabajo. Eso es lo que nos han enseñado nuestros padres. ¿Para qué vamos a mirar hacia atrás si ya sabemos que es tiempo perdido? Todos juntos tenemos que estar trabajando fuertemente para que el tren llegue a cada estación y a cada ciudad, y para que una las provincias de Salta, Jujuy, Tucumán y Santa Fe. Eso es lo que tenemos que buscar entre todos.

Hoy es un día de alegría y de fiesta para todos los argentinos. Sin embargo, veo que algunos se quejan y dicen que el Estado no puede administrar, pero yo les voy a demostrar que lo hace perfectamente bien. Cuando se trató la estatización de Aerolíneas Argentinas algunos la veían como algo imposible. Voy a hablar de mi provincia: teníamos un solo vuelo diario a Buenos Aires, mientras que hoy tenemos la suerte de contar con tres. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*) También tenemos cuatro vuelos diarios a Córdoba, al igual que a Mendoza. Eso es poder trabajar en conjunto y fuertemente hacia adelante.

Decían que no iba a funcionar la estatización de YPF, pero hoy no falta gasoil ni nafta en

ninguna estación de servicio. No me vengan a hablar de los precios. Hoy yo voy con mi camioneta y cargo gasoil sin hacer cola, no como cuando tenía que soportar esperas de doce o veinticuatro horas para llenar el tanque. El Estado sí puede administrar. El ejemplo sobra con lo que he hablado de Aerolíneas Argentinas y de YPF.

Adelanto mi voto afirmativo a este proyecto de ley. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*) Que Dios me dé vida para ver el tren de pasajeros. Quiero viajar allí. Dios quiera que tengamos camarotes y coche comedor como antes. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Misiones.

**Sr. Ziegler.** – Señora presidenta: tanto en esta sesión como en las tres reuniones de comisión, a las que asistieron invitados y se contó con la presencia del ministro Randazzo, hemos discutido muchas particularidades técnicas y se han incorporado muchas iniciativas de legisladores. También hemos escuchado argumentaciones muy sólidas de lo que significa el sistema de transporte ferroviario tanto de personas como de carga.

Desde Misiones y desde nuestro espacio político, el Frente Renovador de la Concordia, hemos venido acompañando siempre este proyecto nacional que ha tenido la vocación de transformar las realidades que parecían difíciles de cambiar. Había que tener coraje, inteligencia y mucha visión de futuro. Hoy, venimos a apoyar otra vez una actitud valiente y muy fuertemente comprometida con el interior del país.

Hace poco más de un mes en la provincia de Misiones se ha logrado restablecer un vínculo entre dos países; hay un tren que funciona entre las ciudades de Posadas y de Encarnación, que permite que más de 250.000 pasajeros ya se hayan movido entre las dos márgenes del río Paraná, integrando dos países de esta gran Latinoamérica.

También anhelamos que a partir de la reestatización de todo el sistema ferroviario, incluyendo su infraestructura y los servicios que se presten, los misioneros podamos compromete-

ternos con quienes viven en las provincias de Entre Ríos y Corrientes, para luchar contra la falta de competitividad que se genera a partir de las distancias que tenemos hasta los puertos. En este sentido, pongo simplemente como ejemplo la situación de los productores de té, que por exportar un kilo del producto reciben un valor FOB de 1,38 dólares, de los que casi 40 centavos de dólar se los lleva la logística del transporte y los despachos de aduana.

Por ello, estamos convencidos de que con un sistema ferroviario eficiente que llegue a todos los puntos del país los productores se verán beneficiados con una reducción en los costos.

Seguramente desde Misiones también deberemos trabajar en la situación de la hidrovía, pero hoy debemos destacar esta iniciativa que apunta a recuperar las ferrovías mediante una empresa estatal que administre la infraestructura y preste los servicios por sí o por terceros, tal como se prevé en el proyecto. Esto nos permitirá mejorar la competitividad del sistema productivo de Misiones y la retribución que reciben nuestros productores por sus productos primarios, toda vez que al reducir el costo de la logística y del transporte quedará un mayor margen para ellos.

También tengo que pensar en esos cientos de miles –no me animo a decir “millones”– de misioneros que han venido a esta Capital en busca de un mejor destino pero que cuando llegan las fiestas tienen dificultades para reencontrarse con sus familias. Esta situación también se va a corregir a partir de la puesta en marcha de un sistema ferroviario eficiente que vuelva a conectar los distintos puntos de nuestro país.

Queremos profundizar el debate con el objetivo de federalizar aún más el transporte, tal como ocurrió con Aerolíneas Argentinas. Debemos promover la integración e interconexión con el interior del país y con los países vecinos. En este sentido, como lo manifesté en la reunión de comisión, Brasil cuenta con un sistema ferroviario que prácticamente llega a la frontera con nuestro país. Por lo tanto, sería conveniente impulsar la construcción de esos pocos kilómetros de vías que faltan para unir nuestro país con los puertos del Pacífico, a través de Chile, y del Atlántico, a través de Brasil.

Por todas estas razones, adelanto que vamos a acompañar este proyecto de ley de vanguar-

día, que es algo que necesitábamos porque beneficiará a todos los argentinos. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Misiones.

**Sr. Guccione.** – Señora presidenta: pensé que a esta hora me iba a encontrar yo solo con usted en este recinto. Por lo tanto, me alegra ver que hay muchos legisladores presentes escuchando con atención todas las exposiciones.

Sin duda, éste es un día histórico que nos provoca mucha felicidad. Es histórico porque nos encuentra tanto al oficialismo como a la oposición aprobando el proyecto de ley que la señora presidenta de la Nación envió a este Parlamento para el restablecimiento de los ferrocarriles nacionales y populares.

A lo largo del debate quedó en claro que de los 257 diputados que integran esta Honorable Cámara, la mayoría tiene o tuvo algún tipo de vinculación con los ferrocarriles. En mi caso, cuando mi padre se recibió de médico, en 1947, el primer trabajo que consiguió fue como médico del ferrocarril en Charadai, en la provincia del Chaco; allí vivía en una casa de chapa donde para dormir se acostaba debajo de la cama, por el calor que hacía, mirando previamente si no había alguna víbora. Posteriormente, se fue a vivir a Misiones, donde nació en 1952. Diez años después, en 1962, nos fuimos a vivir a Posadas.

Otra relación también con los ferrocarriles: los días domingo la familia posadeña, a seis cuadras de la terminal, la estación del ferrocarril, iba a ver cómo llegaba el Federico Lacroze. Allí estaba la banda de la policía y la banda municipal esperando a los misioneros y a los paraguayos que venían para después cruzar con el *ferry* a Asunción.

Ustedes saben que el primer ferrocarril de Latinoamérica lo puso Paraguay, y después con Perón hicieron la conexión Asunción-Posadas y Posadas-Federico Lacroze.

Se preguntarán qué tenemos los misioneros. Solamente tenemos 30 kilómetros de vías de ferrocarril; pero como bien decía el colega diputado Alex Ziegler, Misiones tiene una trayectoria importante, fundamentalmente para miles de misioneros y paraguayos que viven en otras ciudades del país y se trasladan con

ese único medio de transporte. En su momento, veíamos las jangadas que bajaban por el río Paraná trasladando la materia bruta, los troncos de madera, que iban a aserrarse a las grandes ciudades, pero ahora por ley se tienen que tratar en Misiones. Tenemos otros productos, como la pulpa de papel, que cientos y miles de camiones trasladan a la Ciudad de Buenos Aires.

En los años 90, con un proyecto de política claramente neoliberal se destruyó YPF, Aerolíneas Argentinas y los ferrocarriles, en una marcada destrucción por parte de los grandes capitales, que trajeron al país colectivos y camiones. Desde el sector salud trato de ver cómo modificar eso, porque en los principales países del mundo el medio de transporte es el ferrocarril, para que no haya tanta cantidad de muertes y accidentes como en nuestras rutas. Vean ustedes lo que son nuestras autopistas, la cantidad de camiones y colectivos que transportan productos y personas todos los días, la cantidad de muertes que hay en nuestras rutas. Los ferrocarriles también serán una solución en este sentido porque van a viabilizar que nuestras rutas tengan un transporte de personas y productos de una manera más ágil y fundamentalmente más económica.

Como decíamos, los productos de Misiones y también los de Corrientes y Entre Ríos necesitamos trasladarlos a través de los ferrocarriles. Esta nacionalización de las vías y de las máquinas de transporte hará posible un país totalmente diferente.

Por eso, con fervor apoyamos y vamos a votar positivamente que los ferrocarriles nacionales y populares sean manejados por nuestros empleados y vuelvan a tener estos buzones verdes que surquen toda la Argentina. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Corrientes.

**Sr. Rubin.** – Señora presidenta: hablar de los ferrocarriles indudablemente genera recuerdos y emociones, tanto como pasajeros como por haber sido protagonistas de algunos hechos, como cuando recordamos el regreso de nuestros ex combatientes en el tren y todo el pueblo esperándolos en la estación en aquellos aciagos días de 1982.

Pero hoy no sólo estamos recordando emotivamente los transportes ferroviarios abandonados en la Argentina sino que estamos ante una realidad concreta: la mayor inversión en la historia argentina...

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Solicito a los señores diputados que tomen asiento y escuchen al orador.

**Sr. Rubin.** – Decía que no sólo estamos ante la presencia emotiva del regreso del ferrocarril, sino también ante una realidad. Hay una decisión presidencial de la compañera presidenta Cristina Fernández de Kirchner ejecutada en este caso por el ministro Randazzo. La presidenta ha concretado una promesa de muchos años y de muchos políticos: vagones nuevos, más vías, nuevo personal, todo lo que parecía perdido y que nunca más iba a volver.

Algunos hablaban de la reactivación; yo me refiero a la resucitación, porque el grado de abandono, de desmantelamiento y de latrocinio por parte de los concesionarios privados ha llevado en muchos casos a pensar que no íbamos a volver a esta realidad de la que hoy estamos gozando.

Esta ley implica la consolidación institucional de esta política, de esta realidad, de este plan concreto que se está ejecutando en el país.

Se está pidiendo la aprobación de un proyecto de ley que va a llevar a declarar esta política nacional como objetivo prioritario, de interés público, y a dotar al Estado nacional de las herramientas necesarias para continuar con esta política y afianzarla en el futuro.

Todos sabemos que los ferrocarriles a nivel mundial son la forma más barata de transporte después del fluvial y el marítimo. Muchas veces la ausencia de ferrocarriles impide llegar a mayores niveles de desarrollo. Hoy, el transporte automotor de carga está colapsado. Será imposible trasladar las próximas cosechas en la forma que se está haciendo ahora. El transporte automotor es el más contaminante, el que más accidentes produce y el más caro. El 92 por ciento de la carga de la Argentina se transporta por el medio automotor.

Es indispensable, para la matriz del transporte argentino, la inclusión del ferrocarril. Este camino ya está iniciado, ya está en marcha, y con esta ley lo vamos a consolidar para que los

próximos gobiernos continúen de esta forma, llevando a nuestras regiones lo necesario para poder desarrollarse. Aquellos que provenimos del Norte grande sabemos del Belgrano Cargas, de la posibilidad de que regiones postergadas hoy cuenten con la posibilidad de bajar sus costos de logística y mejorar su competitividad nacional e internacional.

En la provincia de Corrientes, desde 1875 tenemos el tren. Por eso, la reactivación de los ramales es indispensable, especialmente para la zona de Monte Caseros, Corrientes, donde había talleres importantes con más de mil trabajadores reparando las vías y el material rodante.

Lo mismo sucede con la línea que va de Lacroze a Posadas, a la que tanto se hacía referencia, que también pasa por Corrientes, y la conexión con Entre Ríos, en el caso de Curuzú Cuatiá con la ciudad de Paraná.

Todos tenemos muchas anécdotas para contar en esta Mesopotamia argentina marginada, que hoy ve como dos temas sustanciales avanzar y terminar con su marginación histórica, porque había una hipótesis de conflicto con Brasil y las dictaduras militares la habían marginado.

Hoy tenemos la energía más barata a través del gasoducto del Nordeste, que se está empezando a construir, y con el tren tendemos a solucionar el problema del transporte logístico.

Por eso digo que estamos ante una realidad concreta de superación de nuestros problemas. Estamos haciendo historia, no de cualquier forma sino a favor del pueblo. Para este proyecto nacional no hay pueblos demasiado chicos ni demasiado lejos. Todos los pueblos tienen derecho al desarrollo porque esta patria es la patria de todos. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). — Tiene la palabra el señor diputado por Corrientes.

**Sr. Marcópulos.** — Señora presidenta: esta noche los representantes del pueblo de la Nación Argentina venimos a saldar una deuda histórica. Si estamos sentados en nuestras bancas y ninguno ha querido dejar de lado la posibilidad de expresarse, es porque todos reconocemos el valor histórico del momento que vive nuestro país.

Agradezco a la señora presidenta de la Nación Argentina por su capacidad de leer los momentos históricos, por su pulso, por tener el liderazgo suficiente para dar los pasos adecuados a efectos de recuperar el país que soñamos volver a tener.

Éste proceso todavía está parado en la recuperación; todavía está parado en aquello que perdimos y de lo que tenemos que hacernos cargo no sólo como pueblo sino también como fuerzas políticas porque es lo que votamos en los años 90.

En este proceso de recuperación, una sociedad del Estado volverá a hacerse cargo de los ferrocarriles argentinos. Por eso, su nacionalización tiene que ser una fiesta para nuestro país: para los diputados de la Nación, para los trabajadores que nos acompañan en este recinto y en la plaza, y para todos aquellos que desde sus hogares en los puntos más recónditos del país siguen lo que está ocurriendo en el corazón político de la Argentina gracias al ARSAT-1.

Podríamos hablar de la sobrecarga del sistema automotor y de las muertes que esa situación produce. En mi provincia se registran más de trescientas muertes por accidentes en las rutas, y fenómenos similares se dan en el resto del país. Por lo tanto, todos sabemos que es imprescindible la recuperación del sistema ferroviario.

También podríamos hablar de la posibilidad de sacar nuestras cargas. La mayoría de la producción argentina consiste en alimentos no perecederos, en granos, etcétera. Por transporte en camiones salen 500 toneladas, mientras que solamente un 7 por ciento lo hace por vía ferroviaria. Ésta es la matriz que debemos cambiar porque es la que nos está matando.

Podríamos hablar de muchísimas otras cosas, pero quiero centrarme en el debate político que estamos dando esta noche a partir de la decisión de constituir Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado con una matriz integral e integrada con capitales privados.

En este recinto he escuchado a diputados nacionales que se dicen progresistas quejarse por izquierda y por derecha. Se quejan porque no se estatiza, por la existencia de capitales privados y por la persistencia de las concesiones en las rutas. Esta ley permitirá tomar el control



por parte del Estado; es decir, la supremacía estatal para regir los destinos del pueblo en lo que se refiere a las vías de nuestro país.

Recuperaremos aquello que nos quitaron en los 90, y me gustaría recordar a quienes en aquella época dieron su voto en el marco de una corriente internacional de privatizaciones, que no privatizaron los trenes argentinos. Gracias a Oraldo Britos y a otros legisladores nacionales, se concesionaron las vías; no se privatizaron. Con la sanción de este proyecto de ley recuperaremos el control del Estado perdido en aquel momento, con un esquema de empresa social integrada que es el que defendemos desde todos los discursos que pronunciaron en este recinto diputados demócrata-cristianos como Carlos Auyero. Ni capitalismo salvaje ni estatismo absoluto, sino modelo de empresa social integrada.

No queremos volver a las viejas empresas clientelares. Hay un directorio que se hará cargo de este nuevo modelo empresarial integrado con capitales y esfuerzos privados que seguirán siendo parte de esta Nación Argentina que estamos construyendo.

Esto es lo que queremos celebrar en el recinto, porque la discusión histórica tiene que ver con el modelo de país que queremos construir. El proyecto de ley de ferrocarriles argentinos rescata lo mejor de nuestra esencia, de nuestro modelo económico, y de lo que se pueda gestionar: la empresa social. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra la señora diputada por Corrientes.

**Sra. Perroni.** – Señora presidenta: luego de tantas horas de debate queda poco por decir.

Quiero expresar mi emoción de votar este proyecto de ley porque seguramente voy a sentir lo mismo que en oportunidad de aprobar la nacionalización de YPF. Constituye un orgullo para todos los argentinos. A pesar de las opiniones en contra, prefiero ver el vaso medio lleno que medio vacío.

También quiero hablar como descendiente de familia ferroviaria. Mi madre nació en el 21, en la ciudad de Apóstoles, provincia de Misiones. Mi abuelo falleció siendo jefe de estación de la ciudad de Corrientes, de la línea General Urquiza, que llegaba a Federico Lacroze. Toda

mi infancia está plagada de recuerdos de viajes en tren hasta las ciudades de Concordia y Chajarí, donde vivían nuestros parientes.

También quiero rendir homenaje a los empleados ferroviarios que conocí como funcionaria de Desarrollo Social de la Nación, cuando nos acercábamos a pequeños pueblos de la provincia y ellos –con lágrimas en los ojos– lo único que nos solicitaban era la reactivación del ferrocarril.

En una provincia como la nuestra, que limita con países con los que existe hipótesis de conflicto, el tren era el que más comunicaba no solamente hacia adentro sino también hacia afuera.

En las mesas de gestión, los ex ferroviarios pedían que se reactivara el tren para poder lograr trabajo, conexión y economicidad.

Los pueblos que se desarrollaron a ambos lados de las estaciones ferroviarias tuvieron una vida social que se vivía desde el momento que llegaba el tren y sonaba la campana.

Alguno de esos pueblos hoy ha logrado tener comunicación con algunas de esas rutas que atraviesan las provincias, gracias a la gestión de Néstor Kirchner porque fue durante su Presidencia y la de la compañera Cristina que se ha pavimentado el ingreso a muchos de estos pueblos.

Corrientes se ha desarrollado mucho en lo que tiene que ver con su vida social, cultural y económica como consecuencia del paso del ferrocarril, a tal punto que tenemos letras de chamamés que todos deben conocer. Siempre tuvimos vida social cada vez que un tren pasaba por una de nuestras localidades.

También quiero decirles que en mi provincia existe el Club Ferroviario. Se trata de un club de fútbol que participa en la liga correntina, que tiene una camiseta de color verde. El socio fundador y primer presidente de dicha entidad fue mi abuelo cuando era jefe de estación.

La función social del tren va mucho más allá de lo económico. Tiene que ver con la historia de nuestro país y de las pequeñas comunidades, cuya única forma de contactarse era subiendo a un vagón. Tuve la suerte de viajar en el penúltimo recorrido del ferrocarril Urquiza hasta Federico Lacroze. Fui en un camarote con dos de mis hijas. Cuando amanecimos recibimos el desayuno en la zona de Zárate-Brazo Largo.

Mis comprovincianos que pudieron viajar en algún momento recordarán que el trayecto duraba de veinte a veintidós horas.

Para mí es un orgullo tener a esta presidenta que se ha manejado con coraje al enviar este proyecto de ley al Congreso. Por eso, con gran emoción, quiero adelantar mi voto positivo. *(Aplausos.)*

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Chaco.

**Sr. Maldonado.** – Señora presidenta, señoras y señores legisladores: es de justicia hablar de quiénes son los dueños de este momento histórico. Los dueños de este momento histórico son los miles de argentinos que padecieron la lógica que les indicaba que el derrame algún día llegaría, pero para llegar ese derrame primero tenían que pasar por la nefasta situación de quedarse sin trabajo y a la espera de la suerte que les tocara. Ésos son los verdaderos dueños de este momento.

A veces, para dar paternidad o maternidad a los momentos históricos, se pretende sesgar; pero sería pésimo que no hiciéramos memoria y reivindicáramos a los trabajadores ferroviarios indicando, además, a aquellos que desde el peronismo justificaban la lógica del Consenso de Washington, diciéndoles: “Ustedes se quedan un rato afuera; ya les va a llegar el derrame y van a ser reivindicados también”. Eso nunca llegó, pero sí llegó la lógica del cambio de discurso.

Lo importante de esta noche es que estamos incorporando un elemento para la discusión central que es importantísimo para quienes vivimos en el interior de la República: definir una política integral de transporte.

Aquí se ha festejado recién la cantidad de vuelos que se reparten en el país, pero es mucho más importante discutir cuándo van a llegar los trenes al interior. Esto tiene el sentido de la rentabilidad social: ir a buscar a aquellos que no tienen ninguna posibilidad de transportarse por todo el país, como lo hiciéramos antes del menemismo y del peronismo, cuando se vivió el proceso de desguace del poder nacional.

Fui testigo del último viaje desde Presidencia Roque Sáenz Peña a Retiro. Fue un grupo de honestos gremialistas –que no estaban entre los gremialistas que también se repartían el poder que en ese momento distribuía el menemis-

mo– quienes organizaron un acto llevando a un diputado provincial, el doctor Ángel Rozas, para ser testigo de ese momento.

La deuda que quedó en ese instante provocó que en el año 1997 nosotros cumpliéramos el compromiso de devolver ese servicio con rentabilidad social, y a pesar de los pesares y de la miseria que administrábamos en ese tiempo, en la provincia del Chaco creamos Sefecha –Servicios Ferroviarios del Chaco–, porque entendíamos que a algunos lugares de nuestra provincia no iba a llegar el transporte de la inversión privada, que busca –y es lo correcto– la rentabilidad financiera. Había que hacer el esfuerzo de poner una empresa que tuviera ese contenido, el de rentabilidad social, y los chaqueños pudimos reincorporarnos a través de varias líneas que unían la ciudad de Sáenz Peña y la de Presidencia Roque Sáenz Peña.

Sin lugar a dudas, éste es un momento importante para retomar, como se dijo aquí, la cantidad de proyectos que se deben tener en cuenta si es que creemos que el país es un colectivo presentado antes que este proyecto que estamos discutiendo aquí. Justamente recién por ahí nos decían: “Háganse cargo”, y la Unión Cívica Radical lo hizo. Cada uno tiene que apreciar cuál es el aporte, y nosotros lo hicimos a través de estos largos años demandando la devolución del control de este servicio estratégico al Estado. Y aquí una de las diferencias y una de las cosas que seguramente con el tiempo hemos de discutir es el rol que cumplen y deben cumplir los usuarios, que acá no aparecen. Son los que mejor pueden controlar y los que mejor pueden formular denuncias a propósito del servicio que les brindan.

Reiterando lo que dije al principio, valga esta sesión, esta decisión y esta votación para reivindicar a esos miles de trabajadores que en la década del 90 el peronismo, a través del menemismo, dejó sin trabajo y sin esperanza. Muchos de ellos murieron luchando por esto que hoy nosotros vamos a concretar. Ojalá este sea el paso inicial de la discusión de la política integral que fundamentalmente se necesita en el interior de la República Argentina. *(Aplausos.)*

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sr. Garrido.** – Señora presidenta: frente a la situación en materia de trenes, al desguace que tuvo lugar en la década del 90, frente a las vías derruidas que vemos distribuidas por todo el país, frente a la afectación de la conectividad que tuvo lugar a través de políticas erradas que destrozaron el capital social acumulado durante décadas por generaciones de argentinos, quién puede estar en desacuerdo con recuperar los ferrocarriles, el rol protagónico del Estado nacional o la declaración de interés público que contiene el proyecto de ley. Por supuesto que no podemos no coincidir con el objetivo central o con estas declaraciones.

El tema pasa por evaluar algunos aspectos de la ley que pueden frustrar estos objetivos frente a la lamentable experiencia de los últimos veinte años en materia de gestión de los ferrocarriles en la República Argentina.

Sobre esto quiero contar la experiencia a partir de mi actuación en la Oficina Anticorrupción y en la Fiscalía de Investigaciones Administrativas, donde tuvimos que ver cuáles eran las consecuencias de la política que se había llevado a cabo.

Durante los primeros años de la actuación de los órganos de control, se pudo ver cómo la política de desguace de los ferrocarriles argentinos llevó a que se hicieran pingües negocios con sobrepuestos en la reconstrucción de determinados materiales ferroviarios, con la venta a un precio inferior al verdadero valor, con la ineficiente gestión del Enabief, en la década del 90. Y da la casualidad de que quienes resultan beneficiarios de esas políticas son aquellos que estuvieron a cargo de la gestión de los ferrocarriles e incumplieron las obligaciones que emanaban de los contratos de concesión.

Eso se puede ver luego en otras investigaciones donde se pudieron verificar también absolutos sobrepuestos en las contrataciones que se hicieron para reconstruir el material ferroviario cuyo mantenimiento estaba a cargo de las empresas concesionarias, que no cumplieron con la obligación del mantenimiento de vías.

Ahora, el Estado se hace cargo de reconstruir esas vías que debían estar en condiciones adecuadas porque ésta era la obligación que pesaba sobre las concesionarias, a las que, además, vamos a dar la explotación más allá inclusive de los ramales que tenían concesionados y que sis-

temáticamente destruyeron. Es muy bueno que el Estado recupere la gestión de los ferrocarriles; lo que quizás no es tan bueno es que el Estado ahora tenga que subsidiar, reconstruir y reparar lo que estos concesionarios debieron hacer.

En las últimas auditorías que han llegado al Congreso, a la Comisión Mixta Revisora de Cuentas que tiene por objeto revisar y examinar las auditorías que se realizan sobre la gestión del Estado, en particular en la gestión de los ferrocarriles, surgen verdaderos despropósitos con la compra de material ferroviario a España y Portugal, toda vez que las auditorías dicen que el 40 por ciento está desmantelado, es decir, que se compró material de rezago inservible.

Tenemos también que de esas auditorías surgen subsidios inadecuados, que son permanentemente reliquidados, y el peso de esa reliquidación hace que el Estado pague mucho más, y más tarde, lo que debiera ser un pago menor al que finalmente se desembolsa.

En las auditorías también se han detectado cuestiones verdaderamente graves. Por ejemplo, el incumplimiento del mantenimiento de la infraestructura de las vías. El 50 por ciento de los descarrilamientos producidos durante 2008 y 2009, o el 61 por ciento de los producidos en 2009, se debieron al deficiente mantenimiento de la infraestructura de las vías. Les recuerdo que estamos hablando de las empresas que hoy esta norma habilita a renegociar.

Mi preocupación tiene que ver con que esta norma no previene ese esquema que durante los últimos veinte años permitió abusos, incumplimientos, falta de control por parte del Estado y coimas, como las que se verificaron en el caso del entonces secretario de Transportes, Ricardo Jaime; sus propios mails hablaban del pago de coimas que hacían los portugueses y los españoles que vendían estas porquerías al Estado nacional. Se trató de un esquema de falta de control, de falta de visibilidad, de mirar para otro lado.

Como dije, esta norma no previene todo eso. Por ello, exhorto a mis colegas, porque todavía estamos a tiempo de corregir el artículo 3°, que habilita una renegociación sin ningún tipo de límites. Así como en su momento el Enabief o los que tomaron las concesiones lo hicieron sin ningún tipo de inventario, y eso dio lugar a tremendos abusos y a la dilapidación del capital

acumulado durante décadas, la norma que se va a votar hoy no sólo habilita a renegociar a un gobierno que está transitando los últimos meses de su mandato sino que además absolutamente nada dice acerca de tiempos, tarifas y controles.

Esta norma habilita, sin ningún tipo de control, de indicador o de pauta, a renegociar con aquellos que han abusado sistemáticamente de las concesiones, que han incumplido las condiciones de estas últimas, que han malvendido y que han liquidado parte de ese capital social.

Por eso, creo que deberíamos corregir el artículo 3º y exigir que se realice un inventario detallado antes de llevar a cabo la transferencia, y que los concesionarios paguen las multas pendientes, que es otro de los puntos que surgen de las auditorías que se han puesto en conocimiento del Congreso. La comisión mixta recibe auditorías que dicen que los concesionarios no han pagado esas multas; las discuten hasta último momento para beneficiarse con la inflación y para especular con renegociaciones como las que ahora propicia el Congreso, es decir, de manera abierta, sin ningún tipo de marco.

Es nuestra responsabilidad poner un marco, evitar abrir el espacio para que las concesionarias sigan abusando como lo han hecho hasta ahora. Entiendo que esa renegociación debería llevarse a cabo con la participación de un equipo conformado por la AGN y por la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones. (*Aplausos.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Harispe.** – Señora presidenta: si bien ya fueron saludados oportunamente, no quiero perderme la oportunidad de saludar al Consejo Directivo de la Unión Ferroviaria, a los trabajadores, al público en general, a mi amigo Mujica y a Sergio Sasía. (*Aplausos en las galerías.*)

Hoy estamos viviendo un momento verdaderamente emocionante, del calibre del que vivimos cuando se trató la nacionalización de YPF la recuperación de Aerolíneas Argentinas, o en otros grandes días de la historia nacional.

La verdad es que algunas intervenciones de la oposición, que prometió su acompañamien-

to en general –esperamos que así sea–, me obligan a cambiar el eje de mi intervención.

En principio quiero decir que estamos en una de esas sesiones que constituyen un germen o una oportunidad para el consenso nacional, para un gran acuerdo entre todos los argentinos. No estamos discutiendo una propuesta de un proyecto de ley cualquiera; estamos discutiendo la posibilidad de un plan estratégico que recupere un complejo logístico multimodal como tuvimos históricamente en la Argentina. Esto se hace con una relación distinta de fuerzas y no en el marco de una dispersión de la voluntad popular. Por eso, es muy importante que haya unidad en los trazos grandes de una propuesta logística para una producción como la que necesitamos.

Alguna intervención me obligó a plantear una corrección teórica acerca de si esto es parte de una estrategia electoralista. Creo que esta apreciación no fue de mal gusto sino un error conceptual. Nuestra estrategia, la táctica electoral, tiene una apuesta que no es sólo un proyecto de ley sino una sucesión de iniciativas vinculada con la estrategia de recuperar la Nación, el país y la producción.

Como gobernamos durante todo el período y no una parte, pues estamos en ejercicio pleno del gobierno y vamos a seguir gobernando, ponemos en práctica una política que temporalmente está cercana a la situación electoral que viviremos a corto plazo. Nosotros ganamos las elecciones levantando la bandera de la reconstrucción nacional. No vamos a elecciones, producto de un convenio, acuerdo o convención partidaria, entre gallos y medianoche, llevando adelante el programa de los liberales, de los privatizadores y el achicamiento de la economía y del país. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

Es muy importante que en momentos electorales levantemos la bandera de la recuperación de los ferrocarriles, y si tuviéramos más plata y más tiempo haríamos más cosas. La recuperación y la reconstrucción del Estado son producto de un esfuerzo realmente importante.

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – La Presidencia solicita al señor diputado que vaya concluyendo con su exposición.



**Sr. Harispe.** – Ya concluyo, señora presidenta.

Creo que éste es un momento muy importante porque hemos puesto en marcha la reconstrucción del complejo logístico multimodal que involucra el sector ferroviario, y continuará con la recuperación de las vías navegables y la industria naval. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra la señora diputada por La Pampa, y a continuación comenzarán los cierres del debate, por bloque.

La Presidencia solicita silencio a fin de que podamos escuchar a la oradora.

**Sra. Alonso (M. L.).** – Señora presidenta: quiero comenzar mi alocución recordando una frase citada por Néstor Kirchner el 1° de septiembre de 2003, en Junín, provincia de Buenos Aires: “Los trenes van a volver a andar, pues uno de los genocidios más grandes de la Argentina fue haber desarmado los ferrocarriles y desconectado los pueblos, desarticulando la Argentina”. Debe haber sido difícil escuchar estas palabras a aquellos que decían que el ferrocarril argentino era como una pieza de museo. Me refiero a los mismos personajes que hoy sostienen y se empeñan en argumentar que es imposible retornar a un proyecto como el que estamos presentando, de manera muy orgullosa, en este recinto.

Sin embargo, ni Néstor ni Cristina ni ninguno de los que representamos y defendemos este proyecto nos resignamos a pensar que es imposible volver a tener un sistema nacional de ferrocarriles que nos dé orgullo; pero aquí estamos, en este día, convirtiendo la resignación de algunos en la esperanza viviente de un pueblo.

Soy de la provincia de La Pampa. Los pampeanos hemos protagonizado en esta década la reactivación de tres líneas ferroviarias de pasajeros que nos cambiaron la vida cuando dejaron de circular, y ahora, que han vuelto a recorrer nuestras tierras. Ese sonido ha vuelto a sonar en los andenes; para quienes crecieron escuchándolo, era sinónimo de progreso y libertad, de que era posible alcanzar nuestros más profundos anhelos. Ese sonido fue silenciado durante los años 90 y la crisis de 2001.

Después de ese discurso que dio Néstor Kirchner en 2003 nos convencimos de que había una decisión política, una voluntad y un coraje suficientes para devolvernos la conectividad, la integración y el desarrollo de las economías regionales y, en definitiva, el tren.

Así ocurrió. A la par de las conquistas sociales de la última década los pueblos y ciudades de la provincia de La Pampa recuperamos el tren. Primero, en 2011, el tren ingresó por Bernardo Larroude con destino final a Realicó pero no nos quedamos con eso, sino que fuimos por más.

Esta última es una expresión que irrita a muchos, pero nosotros siempre vamos por más porque estamos en presencia de un Estado que da respuestas. El año pasado cumplimos dos años desde que recuperamos el tren que llega a la ciudad de Santa Rosa, capital de nuestra provincia, así como también a General Pico. Aún conservo en mi memoria la emoción que se vivió en ese momento. No es una foto; lo que tengo en mi memoria es lo que se vive todos los fines de semana. En nuestra provincia esa foto se ha convertido en una película. Ello es así porque todos los fines de semana el tren llega a la provincia de La Pampa.

El proyecto de ley en consideración reafirma esta política de reactivación y modernización de los ferrocarriles de transporte de pasajeros y de carga. La señora presidenta de la Nación lo dijo el 1° de marzo próximo pasado: “lo que nos mueve no es un afán estatizador, sino la certeza de que el Estado puede brindar un mejor servicio y ser eficiente, porque por sobre todas las cosas este gobierno es humano y federal, y viene reparando las injusticias de tantos años de exclusión y de achicamiento”.

Las empresas nacionalizadas que hemos recuperado en estos años han mejorado los niveles de inversión, de producción y de eficiencia en sus servicios. Esto lo han demostrado muchos de mis compañeros. Entre esas empresas podemos citar Aerolíneas Argentinas, AYSA y Correo Argentino.

Hoy la empresa Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado viene a sumarse a esas empresas y constituye un paso más en el proceso de desarticulación de las políticas neoliberales que dejaron a nuestros pueblos pobres y aislados.

Por estos argumentos que he expresado en el tiempo que se me ha otorgado para hacer uso de la palabra, celebro el tratamiento de este proyecto, que voy a votar afirmativamente. Asimismo, celebro que muchas bancadas de la oposición nos acompañen, votando así todos juntos en el entendimiento de que ésta es una iniciativa beneficiosa para los cuarenta millones de argentinos.

En cuanto a aquellos que hoy no nos acompañan y que al igual que en la época de Perón se paraban en la vereda de enfrente, voy a citar una frase de Arturo Jauretche: “El nacionalismo de ustedes se parece al amor del hijo junto a la tumba del padre. El nuestro se parece al amor del padre junto a la cuna del hijo. Para ustedes la Nación se realizó y fue derogada. Para nosotros todavía sigue naciendo”. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

Orgullosamente, queremos seguir siendo parte del nacimiento de esta nueva nación más inclusiva, de la igualdad de oportunidades y de la transformación de los sueños en realidades. No queremos dar ni un paso atrás porque cada vez que lo hicimos eso significó mucha tristeza para el pueblo argentino. Nosotros somos peronistas y queremos un pueblo feliz en una gran nación. Sin lugar a dudas, hoy estamos dando un paso más en este camino.

Con trabajadores comprometidos con el desarrollo de nuestro país, con una juventud movilizadora y con la conducción indiscutible de la presidenta Cristina Fernández de Kirchner, este cambio es irreversible. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – A continuación se dará inicio a la ronda de discursos de cierre.

Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Cuccovillo.** – Señora presidenta: venimos a considerar un proyecto de suma importancia para el desarrollo del país, que debería ser tratado como una política de Estado, y discutido y consensuado con la inmensa mayoría de los actores políticos y sociales de nuestra Nación. Se trata de la recuperación del sistema ferroviario. Vamos a apoyar este proyecto, pero antes debemos hacer algunas valoraciones críticas hacia la política de transporte encarada por el gobierno nacional.

Éste es un proyecto que recurre a la memoria histórica del pueblo sobre la reivindicación de la empresa estatal Ferrocarriles Argentinos, efectivamente recuperada el 1º de marzo de 1948, denostada por los sectores del privilegio desde el mismo momento de su recuperación; comenzada a desguazarse desde el gobierno supuestamente desarrollista en 1960 con el Plan Larkin y definitivamente entregada en concesión –tenemos algo de memoria– por el gobierno del peronismo de la década del 90, que frente a la lucha de algunos sectores gremiales manifestó que “ramal que para, ramal que cierra”.

Seguramente, algunos de los presentes –y también no pocos de los funcionarios del gobierno–, compañeros trabajadores y diputados, fueron actores privilegiados de esa década. Lamentablemente, esta nueva pretendida reforma no es más que un titular que busca el impacto mediático sin tener medidas efectivas que provoquen una transformación en la política ferroviaria argentina. Se presenta como un cambio de figura jurídica sin ninguna alteración en el material en cuanto a la prestación del servicio. No reconstruye una empresa estatal que planifique, organice y ejecute actividades ferroviarias, pero se la difunde como si así lo fuera.

Esta iniciativa permite que importantes empresarios que han incumplido sus contratos sean blanqueados por esta norma, absorbiendo una vez más el Estado las consecuencias de la falta de inversión. Se concretaría una nueva expropiación a los fondos de todos los argentinos.

En consecuencia, blanquea errores, ineficiencias y corrupción en la gestión de transporte de los últimos años, que llevaron no sólo a incumplimientos en las inversiones comprometidas, pérdida de activos de material rodante, locomotoras o vagones, no pago de cánones, falta de mantenimiento en vías y obras, entre otras cosas, sino también a pérdida de una inmensa cantidad de vidas humanas.

Se pretende presentar el proyecto como un hito en la historia de los ferrocarriles. Esto es falso; es una medida mediática en un año electoral y cubre errores.

–Ocupa la Presidencia el señor presidente de la Honorable Cámara, doctor Julián Andrés Domínguez.

**Sr. Cuccovillo.** – Participé en la sesión de marzo de 2008, y teníamos el mismo clima. Recuperábamos la empresa, creábamos Ferrocarriles Argentinos para el desarrollo nacional, pero no pasó nada. Esperemos que con esto no pase lo mismo que con aquéllo.

Como argentinos, a lo largo de estos años hemos pagado millonarios subsidios por un servicio que funciona precariamente. Hay una falta de correlato entre los aportes transferidos por el Estado y la prestación del servicio, que no pudo ser corregida por ausencias de evaluaciones sobre el objetivo y destino de los fondos.

El subsidio ha invertido su rol de complemento de los ingresos por boleto para pasar a ser el sustento de una red ferroviaria mal mantenida. Por ejemplo, según el informe de la Auditoría General de la Nación de marzo de 2014 sobre el transporte ferroviario, a fines de 2011 el subsidio a Ferrovías representaba el 83,82 por ciento de los ingresos del concesionario. Esa misma auditoría, en septiembre de 2003, presentó al entonces presidente Néstor Kirchner un informe que detallaba los incumplimientos de mantenimiento, seguros, inversiones, cánones y las fallas del ente de control, que no actuaba exigiendo el cumplimiento de los contratos, ni de cargas ni de pasajeros. Durante más de diez años se criticó a los concesionarios en los discursos públicos y se los protegió en las acciones concretas.

En la década neoliberal del 90, con el pretexto de terminar con el déficit que implicaban los crecientes subsidios que se volcaban para el mantenimiento de los ferrocarriles, se procedió a su privatización y a su desmantelamiento, pasando el peso del transporte de cargas al transporte terrestre, con el consecuente aumento en los precios de los fletes y la afectación de las economías regionales y los pueblos del interior de nuestra patria, que dejaron de tener la posibilidad de viajar en tren.

La participación privada no realizó las inversiones necesarias para mantener y modernizar el servicio, quedando totalmente obsoletos tanto el material rodante como la infraestructura que se siguió utilizando, ya que se procedió al levantamiento de una gran cantidad de ramales que cumplían una importante función social y

estratégica en el desarrollo económico de todas las regiones de nuestro país.

Para graficar mis dichos tengamos en cuenta que la auditoría realizada sobre TBA en 2012—la actual administración ya llevaba varios años conduciendo los destinos del país—, califica el estado de la infraestructura como de un alto grado de deterioro. Además, afirma que el estado de las vías y el material rodante explica el 50 por ciento de los descarrilamientos en la línea Sarmiento en 2008 y el 61 por ciento de los denunciados en 2009. En el caso de la línea Mitre las estadísticas arrojaron porcentajes del 93 y 91 por ciento, respectivamente.

La trágica bisagra en la historia de los ferrocarriles argentinos fue la tragedia de Once, acaecida en 2013, cuando quedó en claro que gracias a las políticas llevadas a cabo en materia ferroviaria para los trabajadores el tren pasó de ser un transporte rápido y económico a constituirse en una trampa mortal.

No voy a negar que a partir de ese momento se llevó adelante una política de reemplazo del material rodante por uno más nuevo. Incluso, se restituyeron ramales que habían sido levantados, con la idea de volver a unir distintos puntos del país. Sin embargo, me pregunto si esto es suficiente. ¿No sería necesario invertir en infraestructura? ¿Acaso este proyecto apunta a eso? De ser así, ¿por qué el proyecto declara a los ferrocarriles de interés público y no de servicio público? ¿Estamos hablando de una etapa de transición para una nueva privatización? ¿Acaso se pretende llevar adelante un cambio estructural y de fondo en nuestro sistema ferroviario?

No me parece que esta última opción sea la que guíe este proyecto. De lo contrario, cómo explicar lo estipulado en el artículo 19 de la iniciativa bajo análisis, en el que se constituye la sociedad Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima —que es el ramal ferroviario más federal, porque atraviesa catorce provincias de nuestro país— bajo el régimen de la ley 19.550, de sociedades comerciales.

Como siempre, estamos ante un doble discurso. ¿Quién puede negar que mediante este proyecto de ley se utiliza la memoria histórica del pueblo tomando como bandera la reivindicación de una empresa estatal ferroviaria como Ferrocarriles Argentinos? Lo cierto es que nos

encontramos con una iniciativa que no tiene como objetivo reconstruir una empresa estatal que planifique, organice y ejecute actividades ferroviarias. Esto se parece más bien a una iniciativa electoralista, tal como lo mencioné con anterioridad.

Esta propuesta absorbe los incumplimientos en materia de infraestructura por parte de las concesionarias, lo que les permitiría seguir con las concesiones. Además, permite rescindir los contratos, aunque no establece ningún criterio para la renegociación o cese de las renegociaciones vigentes.

Por último, debo referirme especialmente al artículo 3° de este proyecto, a través del cual se otorgan y delegan amplias facultades al Poder Ejecutivo nacional para reasumir la plena administración de la infraestructura, la gestión y el control de la circulación de los trenes.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Disculpe que lo interrumpa, señor diputado, pero solicito a los señores diputados y al público presente que guarden silencio y respeten al orador.

Continúa en el uso de la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Cuccovillo.** – Señor presidente: lo que es peor es que ese artículo, a renglón seguido, también faculta al Poder Ejecutivo a resolver, desafectar bienes, rescatar, reconvertir o en su caso renegociar los contratos de concesión ya suscriptos con Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima, Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima, Ferrosur Roca Sociedad Anónima, Metrovías Sociedad Anónima y Ferrovías Sociedad Anónima.

Asimismo, el artículo reedita los decretos y contratos suscritos en los años 1992 y 1993 en el marco de la Ley de Emergencia Económica. De este modo, queda fuera del control de los demás poderes del Estado cómo se ejecutan esos contratos.

Por ende, esto no constituye una nacionalización. Más bien se trata de la continuidad de las políticas de los últimos veinte años, ya que el Estado nacional continúa negociando con las empresas concesionarias sin control y a su exclusivo gusto. (*Aplausos.*)

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

**Sr. Baldassi.** – Señor presidente: al final, y aun con algunas diferencias sobre el texto del proyecto en tratamiento, podemos coincidir en términos generales en la sanción de una ley que devuelva al Estado nacional el rol protagónico que nunca debió haber perdido sobre el control de los ferrocarriles argentinos; al menos desde nuestro bloque eso es lo que esperamos en esta nueva sociedad del Estado.

Es posible que quienes viven en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el conurbano o la provincia de Buenos Aires sepan más que nadie de las deficiencias de un sistema sospechado de prebendas y corrupción, que causó accidentes y muertes que aún siguen impunes. Ellos más que nadie sufrieron mucho tiempo el desprecio del servicio, el destrato como personas y el riesgo de viajar sin saber si llegaban a horario o al lugar correspondiente.

En cambio, los argentinos de tierra adentro no sufrimos demasiados riesgos ni tampoco demasiado destrato, porque desde hace mucho tiempo hemos sido sorprendidos con la desaparición de los ferrocarriles, que literalmente fueron borrados de las orillas de muchos pueblos que nacieron y crecieron a la par de las vías del ferrocarril.

En los últimos veinte años las diferentes versiones del gobierno, privatista o estatista, fueron las responsables directas del desmantelamiento, la desinversión y la demonización de los ferrocarriles argentinos. La reducción del transporte ferroviario a su mínima expresión, en un país tan rico, extenso y diverso como el nuestro, sin duda nos hizo perder eficiencia y competitividad. Mientras el mundo estaba desarrollando tecnología en medios de transporte y comunicación y alcanzaba resultados muy importantes, nosotros íbamos a contramano.

Señor presidente, al final, pareciera cierto que todo llega. La necesidad de anuncios electoralistas y la decisión tardía de un gobierno que se decidió a cambiar a partir de una tragedia que dejó al desnudo todas las falencias fruto de la falta de control y el amiguismo, hizo que nos entregaran este proyecto de ley que hoy vamos a aprobar y que seguramente será el próximo gobierno el que tendrá la responsabilidad de poner en funcionamiento.

También es cierto que hay mucho por mejorar y es parte del enorme desafío que también



tendrá el próximo gobierno. Está claro que no mejorarán los servicios solamente poniendo trenes o vagones sobre vías obsoletas, donde se tarda diecinueve horas en recorrer el tramo Córdoba-Buenos Aires.

La ley establece la posibilidad de una operación mixta entre el Estado y los privados, lo que constituye la posibilidad cierta y concreta de desarrollar una política de Estado en este tema que nos permita proyectar la Argentina del futuro, el país de los próximos años, obviamente siempre que funcionen los organismos de control que garanticen la más absoluta transparencia para cada uno de los procesos de integración y el cumplimiento de las obligaciones de cada una de las partes.

Señor presidente: valoramos que el señor ministro Randazzo haya aceptado las sugerencias del diputado Sturzenegger de sumar *open access* en las vías de transporte de pasajeros, y lo valoramos porque estamos convencidos de que mejora la esencia de este proyecto de ley.

Todos los argentinos demandamos mejores servicios, que sumen calidad y eficiencia... (*Aplausos en las galerías.*)

No creo que los aplausos sean para mí.

Decía que todos los argentinos demandamos mejores servicios, que sumen calidad y eficiencia, pero que por sobre todas las cosas nos ayuden a optimizar el tiempo y los recursos. La democracia se nutre y se enriquece con el disenso, y se fortalece con el consenso, sobre todo cuando se trata de mejorar la calidad de vida a la gente.

Hay despachos de minoría y disidencias parciales, pero en términos generales acompañan la esencia de esta iniciativa, y eso da a este proyecto de ley un valor que el mecanismo de la imposición y la urgencia quitó a otros proyectos tan importantes como éste.

Como accionista controlante, Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado debe ser el punto de inicio para el desarrollo de ferrocarriles modernos orientados a aportar la dinámica y la competitividad que contribuyan a potenciar el desarrollo nacional, a partir de una mayor integración regional.

El control del Estado es fundamental para un servicio moderno y eficiente. El estado de las líneas, las estaciones y el material rodante no

admite más deficiencias porque los argentinos ya conocemos cuáles son sus consecuencias. Esta ley que hoy vamos a aprobar sólo será útil si el gobierno y el que vendrá se comprometen a trabajar con un sentido estratégico.

Esta nueva sociedad del Estado debe servir como modelo de nuevas iniciativas y no como un reducto ocupacional para militantes privilegiados de ningún partido.

Nuestro bloque acompañará esta iniciativa convencido de que se tiene que mejorar en el futuro, pero también convencido de que sirve como punto de partida para la reformulación de algunas políticas que hacen al desarrollo nacional.

Ya que hubo gente que se emocionó por su pasado con los ferrocarriles, yo quiero recordar a las víctimas del accidente acaecido el 22 de febrero de 2012 en la estación Once haciendo un minuto de silencio. (*Aplausos.*)

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Roberti**. – Señor presidente: creemos que en realidad el proyecto deja una estructura que puede administrar la red ferroviaria. Del mismo modo, consideramos que no estipula los pasos a seguir en casos de expropiación y retiro de licencia de concesión. En principio va en línea con las políticas recomendables para la infraestructura del Estado, permitiendo además que la operación pueda ser privada.

Es relevante que el Estado recupere una infraestructura ferroviaria eficiente de acuerdo con los marcos productivos del país.

Dado el mayor costo que implica el transporte vial, queremos rescatar la valoración de la importancia del transporte ferroviario de cargas. La producción agrícola, minera, petrolera, petroquímica y cementera ha crecido en toneladas más rápido que las toneladas transportadas del ferrocarril, dejando en claro que el transporte ferroviario no acompañó el crecimiento económico de todos estos sectores.

Sin embargo, el proyecto nada dice sobre los organismos de control y por eso quiero referirme a este punto.

El artículo 15 de la ley 26.352, por la que se crearon la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, dispo-

nía que el Ministerio de Planificación derivara en la Comisión Nacional de Regulación del Transporte las actividades de fiscalización de la operación, la vigilancia y la conservación de los bienes, el cumplimiento de los contratos, el control de la prestación del servicio, etcétera. Entendemos que la ausencia de estos considerandos referidos a los organismos de control debe ser subsanada, ya que resulta fundamental reforzarlos y lograr un lugar común para operadores, consumidores y usuarios, quienes claramente son el valor agregado más importante.

Resulta fundamental asegurar que el registro de operadores sea transparente y permita una amplia participación teniendo en cuenta la capacidad de inversión, la trayectoria del operador, la integración del capital a la operación y la presentación de un plan de negocios que asegure un flujo de fondos a una tasa considerable.

La importancia de lograr un sistema nacional de transporte altamente eficiente y competitivo es clave para el desarrollo del país y en particular para las economías regionales. El ferrocarril integrado a otros modos de transporte debe ser parte vinculante de un plan nacional de transporte que naturalmente el Congreso deberá sancionar.

Un aspecto no mencionado en este proyecto de ley es la necesidad de recuperar la capacidad productiva de la industria ferroviaria nacional. Me refiero concretamente a la producción de locomotoras, vagones y material rodante, así como también a los talleres de reconstrucción.

En los fundamentos de la iniciativa se hace referencia a la administración y disposición por parte de la empresa creada por el Estado del material rodante adquirido o a adquirirse en el futuro. Entendemos que se debería poner el foco en los incentivos de iniciativas tendientes a mejorar la infraestructura, la producción ferroviaria de vagones, máquinas y material rodante y la recuperación de la competencia perdida en el capital humano.

El proyecto toma como referencia el modelo instaurado en Francia, donde se procedió a reunificar el sistema ferroviario a cargo de la SNCF, entidad convertida en un gran *holding* ferroviario público donde funcionan dos nuevas dimensiones: SNCF Mobilités, que es la operadora, y SNCF Réseau, que es la infraes-

tructura, con un directorio compuesto por representantes de ambas divisiones.

Por ello perderán la administración de las vías los concesionarios de cargas Ferrexpresso Pampeano, Ferrosur Roca, Nuevo Central Argentino y la empresa provincial bonaerense Ferrobaires. Las concesiones metropolitanas, como las de los ferrocarriles Urquiza y Belgrano Norte, serán analizadas por el nuevo directorio que se constituirá en Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado.

El proyecto también establece que el directorio estará integrado por seis miembros: un representante designado por la Secretaría de Transporte, el presidente de la Administración de Infraestructuras Ferroviarias, el presidente de la Sociedad Operadora Ferroviaria, el presidente del directorio de Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima y dos representantes designados por el Ministerio del Interior y Transporte, a propuesta de las asociaciones gremiales representativas del sector ferroviario. Estamos claramente de acuerdo en este punto porque entendemos que los compañeros trabajadores deben estar presentes en el proceso de modernización del sector.

También observamos que el proyecto de ley guarda relación con los principios de la ley de reordenamiento ferroviario vigente.

La Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado mantiene todas las funciones de la ley 26.352, con el agregado de que se la faculta a asignar el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes por sí o por intermedio de los propios operadores de dichos servicios. Quedan en una gran nebulosa los temas relacionados con el mantenimiento, la construcción y la rehabilitación de vías, infraestructura, administración y propiedad del material rodante, que serán materia de renegociación de los contratos vigentes.

Más allá de las deficiencias que el proyecto por sí solo no corrige, es importantísimo prestar apoyo a la idea de la reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, más aún habiendo tenido la Argentina una impecable estructura ferroviaria que fuera puesta en su máximo valor desde el 13 de febrero de 1947, cuando el presidente Juan Domingo Perón

tomó la decisión de nacionalizar la red ferroviaria del país.

Se dio un impulso notable al crecimiento productivo de la República y a la conectividad entre personas y ciudades, surgiendo emprendimientos de talleres de la industria ferroviaria en diversas ciudades: Laguna Paiva en Santa Fe, Tañi Viejo en Tucumán, La Trochita en Ingeniero Jacobacci, provincia de Río Negro, Remedios de Escalada, Los Hornos, Chascomús, Mar del Plata, Bahía Blanca y Junín, en la provincia de Buenos Aires. Rosario, en el sur de Santa Fe; Villa Mercedes, en San Luis, los talleres de Ferreyra, en Córdoba capital, y San Martín, en Mendoza, entre tantos lugares donde la cultura del trabajo se combinaba con la integración económica y el desarrollo de las economías regionales en un circuito virtuoso para el país.

Cuando la Argentina cambió esa cultura y esa política con los mensajes mágicos que hablaban de la eficiencia del Estado en términos de renta –menospreciando el valor geográfico, social y de inclusión– apareció un gobierno que también fue de mi signo partidario: el de las privatizaciones. Tuvo su costado más dramático cuando desde el Estado se cumplió aquella profecía: “Ramal que para, ramal que cierra.” Esto se hizo para sancionar la rebeldía de la lucha de los trabajadores ferroviarios. A mi juicio, se mantuvo con muy pocas alteraciones hasta el presente, dando lugar a personajes siniestros que modelaron una política de transportes tan errada y tan nefasta como la de Domingo Cavallo.

–Ocupa la Presidencia la señora vicepresidenta 1ª de la Honorable Cámara, profesora Norma Amanda Abdala de Matarazzo.

**Sr. Roberti.** – También lo fue la política de Ricardo Jaime –claro está– en buena parte de esta década. Empezaron a hacerse notorias las carencias y las insuficiencias viales ante la inexistencia del tren.

La cultura de la privatización y el negocio de las estaciones de peaje por sobre los accesos viales fue la marca distintiva hasta ahora, sin diferenciación, a mi juicio, entre la década neoliberal y la década ganada como si se tratara del brazalete que une por igual el voto de los líderes políticos de dichas décadas.

El sumergimiento de cientos de pueblos, industrias y economías regionales que se vieron cercenadas por esta política de olvido y destierro, tardará mucho tiempo en corregirse pero habrá que iniciarla aunque más no sea desde este proyecto de reactivación ferroviaria.

Como testimonio final, quiero dejar un mensaje a los dirigentes gremiales y a los trabajadores ferroviarios. Además, son las entidades de más antigua data en el gremialismo argentino que cuentan con una larga historia de luchas y de conquistas obreras. Este abrazo debe envolver por igual a los viejos compañeros ferroviarios que con lágrimas en los ojos veían cómo se cerraban las fuentes laborales de talleres, de estaciones y de playones donde antes funcionaban miles de kilómetros de vías y ahora aumentaba en la misma proporción la pobreza, la desolación y el estancamiento.

Acá están nuevamente las organizaciones obreras, ferroviarias y peronistas dispuestas a integrar no sólo lugares en el directorio, sino que además continuarán luchando con el lema que ojalá pueda producirse: “Cada año que pase, ramal nuevo que se abre.”

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Vaya redondeando, señor diputado, porque ha concluido su término.

**Sr. Roberti.** – De este modo nosotros vamos a lograr apaciguar la indisimulada envidia que tenemos cuando vemos cómo funcionan los trenes en Francia, Alemania, Italia, España y los Estados Unidos.

Creemos que todo esto se va a superar teniendo una mirada en común hacia la reactivación del tren como bien social para toda la República.

Por lo expuesto, desde el Frente Renovador avalamos este proyecto y lo vamos a votar positivamente. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Tiene la palabra el señor diputado por Córdoba.

**Sr. Negri.** – Señora presidenta: en realidad, voy a hacer algo desacostumbrado teniendo en cuenta que en estas doce horas estuvo dando vueltas la nostalgia, el tren, las vías, los abuelos...

**Sra. Presidenta** (Abdala de Matarazzo). – Señores diputados: reitero el pedido de que mantengamos el silencio. Quedan tan sólo dos

oradores: los presidentes de las bancadas de los bloques de la Unión Cívica Radical y del Frente para la Victoria. Nos queda poco tiempo; así que, por favor, les pido que todos aportemos un poco para que podamos terminar como corresponde esta sesión.

Continúa en el uso de la palabra el señor diputado por Córdoba.

**Sr. Negri.** – Señora presidenta: voy a comenzar nuevamente.

Miren lo que voy a hacer para estar a tono con lo que he ido escuchando durante estas doce horas: “Mi abuelo, mi padre y yo, los tres, fuimos ferroviarios, pero los trenes pararon porque eran deficitarios. No se anduvieron con vueltas. Dejaron todo desierto. El Mitre quedó vacío y el Belgrano, medio muerto. ¿Qué es lo que hace un ferroviario cuando le quitan el tren? Primero, se vuelve loco. Después, empieza a beber”.

Esto tiene que ver con una alegoría sobre el ferrocarril en Cruz del Eje, en Córdoba, y la reproduce muy bien Jairo. No es de la etapa previa a Perón, cuando nacionalizó los ferrocarriles; es de los 90. Es contemporáneo a la Argentina que desafortunadamente perdió tantas cosas.

En segundo lugar, yo respeto las opiniones en el sentido de que hoy es un día histórico y memorable, pero creo que no es para tanto. Se trata de un día importante y esta es una ley importante, pero aquí no estamos nacionalizando los ferrocarriles.

No estamos expropiando ferrocarriles sino que estamos reordenando el sistema ferroviario, y en tal sentido vale recordar que el Estado ya opera exclusivamente el Sarmiento, el de la Costa, el Roca, el San Martín, el Belgrano Sur, la empresa estatal Belgrano Cargas y, exclusivamente como privados, quedan el Nuevo Central Argentino, el Ferroexpreso Pampeano y el Ferrosur Roca. Además, opera dos trenes suburbanos: Metrovías y Ferrovías. Digo esto para ubicar las cosas en la justa dimensión de lo que estamos tratando y considerando.

La ley no propone ninguna expropiación. Nosotros venimos a acompañarla en general en una suerte de crédito y de chance que nos damos hacia adelante. Entendemos que los trenes deben volver al rol integrador y desarrollador

del país en un mundo globalizado, competitivo y regional.

Siempre entendimos que el Estado debe asumir la responsabilidad de la administración y la gestión del sistema en circulación. Asimismo, el sistema de transporte debe replantearse seriamente como un plan estratégico a largo plazo porque tiene que ver con la competitividad y con la cohesión social.

Todos sabemos que en términos de competitividad las exportaciones solamente representan el 15 por ciento y, en términos de cohesión social, el gasto en transporte es equivalente al 10 por ciento del ingreso de un hogar promedio, superando el 12 por ciento para el quintil de la población de más bajos recursos. De ahí la importancia y la magnitud que esto tiene.

Ya dije que no era indispensable una ley; es más, muchísimas de las medidas se han tomado por decreto o por resolución. Se ha dicho mucho sobre la reseña histórica de los años 50 hasta 2003, lo que significó la Ley de Emergencia Pública para buscar reordenar el sistema, el congelamiento de tarifas y la separación vertical del servicio.

Ahora quiero detenerme unos minutos en estos doce años. Yo los dividiría en dos etapas gruesas, obviamente con el riesgo de equivocarme. La primera etapa que sobrevoló acá pero que nadie quiso tocar, ni a manera de autocrítica, que a mi criterio es un latrocinio de las mismas proporciones de lo que pasó en los 90 pero desde el Estado –aunque no se han liquidado las empresas–, es la etapa Jaime-Schiavi. Más de la mitad de los doce años estuvo a cargo de esa gestión, impregnada de fuertes subsidios, una enorme falta de controles que terminaron en la Justicia, con amigos a los que les fue muy bien en sus empresas y con una inversión por debajo del promedio inclusive regional, lo cual es significativo.

En esa etapa observamos el crecimiento de los subsidios a la oferta como consecuencia del congelamiento de las tarifas y la gran concentración de los subsidios que nos trajo siempre a los del interior a reclamar porque estaban fundamentalmente concentrados en el AMBA –75 por ciento–, y el aumento de la inversión pública, que estuvo por debajo del promedio internacional incluso de los países latinoamericanos, si se tiene en cuenta que la inversión



en la Argentina fue del 0,7 por ciento del PBI, y en Latinoamérica, del 0,9 por ciento.

También debemos considerar como un grave error histórico de la época el subsidio a la oferta, que fracasó; era equivocado. Está claro que se corrigió después de la tragedia de Once. No nos vamos a detener en ella; ya ha sido caracterizada, duele, pero fue un punto de inflexión. Lo que no podemos olvidar es que estos incumplimientos se produjeron y la consecuencia fue la tragedia, aunque podría haberse evitado.

La segunda etapa es la del ministro Randazzo. Lo digo con respeto y con un cierto grado de humor, a diferencia de Schiavi y Jaime –que deberían encabezar con una foto las viejas máquinas–; a lo mejor el ministro Randazzo será recordado como el ministro de principios de siglo haciendo la campaña por la Argentina, saludando desde las estaciones, si llega, antes de fin de año.

Nosotros tenemos una discrepancia. Se ha caracterizado esta etapa, que obviamente presenta un punto de inflexión con respecto a la anterior, por una fuerte importación. ¿Cuál es la explicación? Había que resolver la emergencia, es cierto, pero vemos que simultáneamente no se puso el mismo énfasis en la recuperación de la infraestructura que permitiera recuperar los talleres ferroviarios en la Argentina.

–Ocupa la Presidencia el señor presidente de la Honorable Cámara, doctor Julián Andrés Domínguez.

**Sr. Negri.** – Es más, la importación en términos de carga en el convenio con China es de 2.300 millones de dólares. Estamos importando durmientes pretensados, cuando hay seis o siete empresas en la Argentina. Me parece que hay un clic con el discurso de la presidenta cuando normalmente por cadena nos explica el combo de la idea de reactivar la industria.

Nosotros hemos exportado materia prima a los chinos –ya lo dijimos la vez pasada–, y los chinos han hecho un buen negocio exportándonos valor agregado. Eso no es bueno, pero se justificaba en la emergencia.

Hasta ahora creemos que el transporte de pasajeros se ha enfocado en el AMBA. Falta la segunda etapa grande, que es la del federalismo, la de integrar el país. Es cierto que

la prioridad se ha puesto sobre los pasajeros. Por eso, hace poco nos visitó en Córdoba, pero creo que tuvieron que esperarlo, porque el tren demoró veinte horas y todavía falta el trabajo que abandonamos durante muchos años, que es el mantenimiento de las vías para que podamos ir un poco más rápido.

Señor presidente: nosotros hemos tenido diferencias con la declaración de interés público. Hubiésemos querido que directamente se declare como servicio público el de transporte ferroviario. Eso implica para el Estado la obligación de la explotación de manera regular, continua y en todo el territorio. Es una obligación superior; se asume en plenitud la responsabilidad.

También tenemos una diferencia fuerte porque no sólo las auditorías de la AGN –que no son vinculantes– han sido muy determinantes y no se las ha tenido en cuenta, sino que como ahora la norma va a autorizar la renegociación de los contratos de las empresas que quedan, creemos conveniente que la auditoría no sea posfacto sino anterior, es decir que al momento de la renegociación ponga en manos del Estado los cúmulos de incumplimientos de las empresas y que la renegociación sea desde un Estado fortalecido y no en un marco de estricta debilidad. Esta sugerencia no fue aceptada.

Con la modalidad de acceso abierto estamos absolutamente de acuerdo. Lo que por supuesto nos falta saber es si podemos determinar antes el peaje, porque no sabemos cuánto se va a cobrar o cómo se va a administrar –por lo menos– esa vía ferroviaria.

Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado es un título importante, muy fuerte, que suena muy bien, y lo acompañamos.

Por otro lado, hicimos observaciones sobre la integración del directorio. Se tomó en cuenta lo de los usuarios. Creemos que para la planificación federal de un sistema ferroviario polimodal también hay que tener presencia de las provincias –esto no ha sido tenido en cuenta–, partiendo de la base de que hemos sido esclavos del AMBA durante todos estos años y las provincias han mirado de lejos la idea de la reconstitución. Se han escuchado las voces de todos los colegas de cualquier partido político.

También quiero decir dos palabras acerca de por qué se ha producido este cambio de política. Creo que el gobierno cometió un error, tal vez involuntario, y es el siguiente: durante todos estos años tuvo una marcada preferencia por el transporte carretero. ¿Saben cuánto fue la participación del transporte carretero? El 80 por ciento; y según dicen los economistas, el flete es un tercio más caro que el tren. Creemos que ese fue un error que costó y que va a costar, por la infraestructura, poder igualar. Hoy, los subsidios al transporte son de casi 5 millones de pesos por día.

En el informe de la AGN la tragedia de Once también es un punto de inflexión, y por eso no voy a volver a referirme al tema.

Creo que acá hemos llegado a salir de gestiones lamentables que nos llevaron a una enorme emergencia, pero lo que no sabemos bien todavía es a dónde vamos a ir. Ahí hay un punto en blanco: ¿cuál es el plan estratégico de desarrollo multimodal? Recién me recordaba un colega que hace poco, mediante dos decretos, le han sacado al ministro las facultades que tenía sobre el transporte fluvial y marítimo. Es decir que hay una desarticulación. Se las pasan al Ministerio de Economía, y esto no es conveniente si uno está diseñando un plan estratégico que abarque durante muchos años la reconstrucción de un país que nos integre regionalmente. Es cierto que en el crédito de China está previsto el Trasandino, pero todavía falta mucho; por ahora, solamente está previsto.

Entonces, creemos que falta una planificación, y en este sentido nosotros hicimos varias propuestas para ir a un plan ferroviario integral.

Queremos ratificar que vamos a acompañar este proyecto en general. No nos ha parecido bueno colectivamente saltar baches en el momento de la historia. No es epopéyico, por más que nos aplaudamos entre nosotros. Perdimos una oportunidad. Todos los gobiernos se equivocan. Nosotros nos equivocamos seis años con Schiavi. Creo que hubo un momento en el que si bien el ex presidente Kirchner fue una persona muy inteligente, casi lo convencieron. Recuerden ustedes el tren bala o cuando habían convencido a Menem de que en tres horas podíamos ir a Japón pasando por la estratósfe-

ra, mientras que la gente se caía del ferrocarril Mitre. (*Aplausos.*) Menos mal que recapacitó.

Todos tenemos la obligación de frenar en un momento determinado, poner los pies sobre la tierra y repensar, recuperar el tiempo perdido. Ya no hay más discusión de lo que significa en el mundo tener un sistema ferroviario integrado para la competitividad, la producción, el transporte de pasajeros y la integración del país, en uno como el nuestro, con la extensión y características de la región. Me refiero a un sistema ferroviario que apueste a la producción, la integración y lo que significa socialmente para los pasajeros.

Ese es un desafío que en el Congreso no puede estar matizado por silbidos o aplausos circunstanciales, porque pueden vivir un momento de nostalgia, pero lo que no pueden hacer es reparar el daño que se ha causado. (*Aplausos.*)

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires. (*Aplausos y manifestaciones en las bancas y en las galerías.*)

La Presidencia solicita al público presente que guarde silencio a fin de que pueda hacer uso de la palabra la señora diputada.

**Sra. Di Tullio**. – Señor presidente: es maravilloso empezar así, porque da un aliento... (*Aplausos.*) Además, refleja la diferencia de sentimientos.

Este bloque quiere agradecer la presencia y permanencia en este recinto del público que ha acompañado este debate histórico de esta decisión histórica de la presidenta de la República de recuperar definitivamente para los argentinos, el pueblo y los trabajadores ferroviarios nuestros trenes, es decir, nuestro sistema ferroviario nacional. Queremos agradecer no solamente a los compañeros trabajadores, a los representantes de los trabajadores y de las trabajadoras de todo el sistema ferroviario sino también a los compañeros militantes, jóvenes hombres y mujeres... (*Aplausos y manifestaciones en las bancas y en las galerías.*)

Lo hacemos desde este recinto, donde los representantes del pueblo de la Nación, por mandato constitucional, estamos debatiendo hace tantas horas este proyecto de ley, por decisión de la presidenta Cristina Fernández de

Kirchner. Esta es la realidad, y la realidad es absolutamente incontestable.

También queremos agradecerles a los compañeros y compañeras que se han movilizado y han estado durante muchas horas en la Plaza de los Dos Congresos mirando este debate en una pantalla.

Más allá de que han brindado su acompañamiento en general a este proyecto, la mayoría de los bloques que componen esta Cámara han intentado desmerecer el momento que estamos atravesando hoy, que es claramente histórico y reparador y que debería unirnos haciéndonos tener un verdadero sentimiento de unidad nacional.

Estamos construyendo una política de Estado y reparando errores del pasado. Si quieren acompañarnos, siéntanse parte de este momento histórico. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

Reitero que lo estamos haciendo porque el 1° de marzo la presidenta de la Nación, nuestra presidenta, le dijo a este Parlamento que iba a enviar este proyecto para su tratamiento. La presidenta—esto lo dijeron varios compañeros, por lo que no debería repetirlo— se encargó explícitamente de dejar en claro, recordando además una conversación que había tenido el día anterior con el ministro del Interior y Transporte, Florencio Randazzo, dos momentos en los que nuestro querido compañero, el ex presidente Néstor Kirchner, había hecho pública desde 2003 su intención, vocación y anhelo de recuperar nuevamente para los argentinos el sistema ferroviario, que jamás se debería haber perdido.

Hace un rato bromeábamos con el señor diputado Pinedo recordando que uno de los candidatos a presidente había dicho días atrás que comulgaba con las ideas del peronismo, por lo que esperábamos que pudiera acompañar la reestatización de los ferrocarriles. El señor diputado Pinedo hizo la “V” con sus dedos; recuerdo eso como una imagen muy linda, graciosa y maravillosa. Han hecho honor y van a acompañar este proyecto en general. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

La presidenta también nos dijo que sabía perfectamente que estaba cumpliendo el sueño de muchos argentinos y argentinas. Eso es

absolutamente cierto. Y además la presidenta incluyó el sueño del ex presidente Néstor Carlos Kirchner. Fue su gran sueño.

—Manifestaciones en las galerías.

**Sra. Di Tullio.** — Señor presidente, se celebraron tres reuniones plenarias de las tres comisiones competentes de esta Cámara. Esta vez, nuestra Cámara fue iniciadora. Decidimos hacerlo de una manera diferente, en el sentido de poder debatir primero el proyecto entre los diputados y las diputadas que integran esas tres comisiones. Los diputados y las diputadas de la oposición acercaron modificaciones. Ese plenario terminó con la presencia del ministro Florencio Randazzo, que lo primero que dijo fue “vengo a escuchar cuáles son las propuestas de modificaciones”, además de hacer el detalle de estos últimos dos años de política activa de recuperación de los ferrocarriles argentinos. Por supuesto que muchas de las modificaciones fueron recogidas en ese plenario, y así lo han reconocido ustedes.

Me gustaría hacer algunas consideraciones. La diputada Zamarreño, como miembro informante, hizo un detalle de la estructura del proyecto.

Este proyecto político hace doce años que gobierna. Cada vez que la presidenta o el ex presidente Néstor Kirchner tomaron una decisión por la cual se fortalecía al Estado, porque volvía a recuperar la capacidad y el poder que debe tener para devolver a los argentinos sus valores, yo entendí—creo que ingenuamente— que todos los bloques que apoyamos esta iniciativa, o la inmensa mayoría—salvo un pequeño bloque que va a votar en contra—, considerábamos que el valor que los ferrocarriles constituyen para el Estado—porque los ferrocarriles son un valor— nunca debería haberse ido de sus manos y que ningún espacio político iba a permitir que esto volviera a suceder.

Estamos construyendo una política de Estado. Este es un momento de verdadera construcción de política de Estado. Por eso la declaración de interés público. Me han desorientado con el pedido insistente de que sea un servicio público. Todos sabemos acá cuál es la diferencia entre interés público y servicio público. El servicio público ni siquiera garantiza el manejo de las tarifas. Pregúntenle si no al que ma-

neja los subtes en la Ciudad de Buenos Aires. El Estado, la ciudad, no tiene ni capacidad para fijar las tarifas. Por su parte, el interés público genera una protección aun mayor y una verdadera garantía de política de Estado de todo el sistema ferroviario.

En esta confusión que se me generó con el discurso reiterado de “pongamos servicio público, quitemos interés público” interpreto –tal vez esté equivocada– que el interés público no está a merced de un cambio de gobierno de turno, de un signo político que defina una dirección diferente. El servicio público está sujeto a los vaivenes políticos, y lo saben todos. Entonces, ¿qué quieren? ¿Quieren una verdadera política de Estado? ¿Quieren que el Estado vuelva a hacerse cargo del sistema ferroviario, del transporte de pasajeros y de carga, o quieren un sistema más laxo, un sistema de servicio público en el que el Estado ni siquiera tenga la capacidad de fijar la tarifa? La verdad es que me han confundido. Creí que estábamos todos de acuerdo.

En estos últimos doce años hemos hecho mucho por fortalecer al Estado; ya lo han señalado varios diputados preopinantes. Concretamente, reestatizamos el Correo; rescindimos la concesión del servicio de agua potable y creamos una sociedad anónima, que es AySA –les recuerdo que todo esto lo hicimos en soledad–, y aprobamos la eliminación del régimen de capitalización en el sistema jubilatorio, en este caso con el acompañamiento de un solo sector de la oposición. La reestatización de Aerolíneas Argentinas también la aprobamos en soledad, y eso que sigue la misma ecuación que la decisión política que adoptó la señora presidenta de la Nación para que el Estado se haga cargo del sistema ferroviario.

Este proyecto político no mira al sistema ferroviario como una unidad de negocio, como tampoco lo hace en el caso de Aerolíneas Argentinas. Sin embargo, ustedes se la pasan quejándose sobre el gasto de nuestra línea de bandera y sobre el dinero que el Estado pone en la empresa a través del presupuesto nacional, sin tener en cuenta que lo que Aerolíneas Argentinas aporta al PBI es infinitamente mayor que lo que toma del presupuesto nacional. Lo mismo debo decir respecto de los ferrocarriles argentinos; la ecuación es la misma.

De hecho, en los últimos dos años y medio hemos invertido en el sistema ferroviario más de 105 mil millones de pesos en todos los rubros, incluido –por supuesto– el mejoramiento del salario de los trabajadores.

Por otra parte quisiera contarles una anécdota de carácter personal, porque es muy difícil atravesar esta discusión sin hacer referencia a las cosas que nos han tocado vivir. Más de la mitad de mi vida me la he pasado viajando en el tren Sarmiento. Nunca viajé bien, pero eso fue parte de mi vida. La familia ferroviaria y los trabajadores del ferrocarril tenían un gran valor para todos los pasajeros de ese tren. Esto es algo que necesitamos recuperar, porque es parte de la vida de un importante sector del oeste de la provincia de Buenos Aires.

Por esa razón, durante la primera conversación que mantuve con el ex presidente Néstor Kirchner –esto ocurrió en marzo de 2000, aunque en realidad no conversamos sino que él habló y yo escuché– mi única preocupación era conocer su opinión acerca de la recuperación de los trenes por parte del Estado nacional. Su respuesta fue categórica: la Argentina tiene que volver a tener el manejo estratégico de los ferrocarriles para los argentinos, porque no solamente transportan a hombres y mujeres, jóvenes, niños, estudiantes, jubilados y producción sino que lo que hace es cumplir una función social de unión geopolítica entre los argentinos, también probado en la nueva gestión de Aerolíneas Argentinas. Esto es lo que hemos hecho: hemos creado nuevas rutas; también vamos a crear nuevas vías de trenes, porque tenemos la capacidad para hacerlo, señor presidente.

Hay un concepto que yo quiero aclarar. Yo creo que hay una confusión acerca de lo que genera este proyecto de ley y su aprobación inmediata.

La concesión integral tal cual está concebida en los 90, con la aprobación de la ley se cae de hecho. Se cae de hecho. Lo dijo el ministro Randazzo en la comisión conjunta: todas las concesiones serán revisadas, pero se caen de hecho. Nosotros, el Estado nacional, volvemos a tener el manejo de la totalidad de las vías. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

Cuando se hicieron estas concesiones integrales lo que se logró –y es la capacidad que



se le dio al concesionario— fue determinar, por sobre el Estado nacional, el manejo de la vía. La vía siguió siendo del Estado nacional. Eso es una realidad, es cierto, pero el concesionario tenía autoridad, y la tiene todavía, pero no a partir de esta ley, de autorizar al Estado nacional si quiere correr por la misma vía. Con lo cual, por este proyecto de ley se caen inmediatamente de hecho todas las concesiones integrales y volvemos a tener el manejo absoluto de la totalidad de las vías de la Argentina. Es una estatización total. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

Por supuesto, señor presidente, le voy a pedir unos minutos más.

En el mundo, en el sistema ferroviario el Estado coexiste con los privados. Esto lo hemos tomado y es una estatización total pero moderna, porque además lo que hemos aprendido es que esta posibilidad de coexistencia es absolutamente sabia.

Lo importante, lo central, que es lo que estamos haciendo con este proyecto de ley, es discutir quién tiene la titularidad de las vías. La titularidad de las vías ya no tiene más discusión: la tiene el Estado nacional, la tienen los argentinos y las argentinas. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*) Esta es la importancia de este proyecto.

Si una concesionaria como Techint... (*Manifestaciones en las galerías.*) ...le quiere decir al Estado “no, usted no puede correr por la misma vía en la que corro yo; me tiene que pedir permiso, me tiene que pagar”, eso no va a existir más. Techint le tendrá que pagar al Estado nacional por correr por las vías del Estado nacional. (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

Nosotros para el año 2016 tenemos un plan de recuperación y mejoramiento de 5.500 kilómetros de vía. ¿Saben lo que significa eso?

—Varios señores diputados hablan a la vez.

**Sra. Di Tullio.** — A mí no me molesta si me gritan “tiempo, tiempo”. Voy a hablar cinco minutos más.

—Manifestaciones en las galerías.

**Sr. Presidente** (Domínguez). — Con todos los bloques se tiene tolerancia, y la Presiden-

cia está autorizada a conceder cinco minutos adicionales.

—Manifestaciones en las galerías.

**Sr. Presidente** (Domínguez). — Solicito al público asistente a las galerías silencio a los efectos de poder proseguir con la sesión.

Continúa en el uso de la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

**Sra. Di Tullio.** — El Estado nacional hoy está en condiciones no sólo de recuperar y mejorar las vías, sino que tiene la capacidad de hacer 800 kilómetros nuevos o de renovación y 1.600 kilómetros de mejoramiento por año.

Hay algo que me interesa mucho poder contestar. Me impactó mucho la mirada corta que han tenido algunos bloques sobre esta decisión. Enmarcarla en una campaña electoralista es tener una mirada muy corta. Cuando se trata de una política de Estado, ubicarla en el marco de una campaña electoral da lugar a que se les aconseje que revisen su propia formación política, porque es lamentable que interpreten de esta manera la decisión que ellos mismos están votando.

Al comienzo de la sesión la señora diputada Stolbizer dijo que en el año 2000 había presentado un proyecto junto con otros diputados; en ese año estaba en el gobierno un presidente de su mismo signo político y lamentablemente no pudieron dar curso a dicho proyecto.

Yo leí ese proyecto de ley y tiene exactamente el mismo esquema que el que estamos votando hoy. Dicen que nos quedamos a mitad de camino, pero ese proyecto tiene exactamente el mismo esquema. Lamento que la señora diputada Stolbizer —a quien le reconozco su militancia— haya dicho que es una verdadera vergüenza...

—Varios señores diputados hablan a la vez.

**Sra. Di Tullio.** — Yo sé que les jode como ampolla que nosotros estaticemos los ferrocarriles.

—Manifestaciones en las galerías.

**Sra. Di Tullio.** — Les jode que Menem haya privatizado los ferrocarriles y Cristina los estaticé. Eso es lo que les molesta. Nosotros tenemos no solo voluntad política, sino tam-

bién capacidad y coraje. Tuvimos a Néstor y ahora a Cristina. Tenemos historia, hace doce años, de fortalecimiento del Estado. (*Aplausos y manifestaciones en las bancas y en las galerías.*)

Decía Scalabrini Ortiz, a quien muchos citaron en el transcurso de esta sesión, que adquirir ferrocarriles equivale a adquirir soberanía.

Para finalizar, quiero leer el siguiente párrafo: “Lo que otros vendieron, nosotros lo hemos recuperado. Al afán mercenario de otrora, sucede el espíritu hondamente patriótico que ha sabido sacar del esfuerzo y hasta del sacrificio el vigor necesario para acometer la magna empresa de nuestra total recuperación. Está a salvo la dignidad argentina y nuestros hijos, dueños de la riqueza que la providencia les entregó, deben ser celosos guardianes de todo cuanto hemos devuelto a la Nación para que nadie, jamás, vuelva a intentar la empresa suicida de uncirnos a la conducción foránea. Juan Domingo Perón.” (*Aplausos y manifestaciones en las bancas y en las galerías.*)

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Corresponde votar en general el dictamen de mayoría de las comisiones de Transportes, de Obras Públicas y de Presupuesto y Hacienda recaído en el proyecto de ley por el que se declara de interés público nacional y objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, estableciendo la creación de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, contenido en el Orden del Día N° 1893.

La Presidencia solicita a los señores diputados que se identifiquen y que quienes pidan autorización para abstenerse así lo hagan saber.

Tiene la palabra la señora diputada por Córdoba.

**Sra. Villata**. – Señor presidente: el Frente Cívico de Córdoba votará afirmativamente en general y pide permiso para abstenerse en el artículo 3°.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra el señor diputado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sr. Lozano**. – Señor presidente: solicito autorización para abstenerme en la votación.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

**Sra. Stolbizer**. – Señor presidente: los integrantes del bloque GEN también piden autorización para abstenerse en la votación.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra el señor diputado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sr. Garrido**. – Señor presidente: solicito autorización para abstenerme de votar.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Tiene la palabra la señora diputada por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sra. Argumedo**. – Señor presidente: solicito autorización para abstenerme. Los fundamentos de mi postura los expuse en mi intervención.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Se va a votar nominalmente en general el dictamen de mayoría.

–Se practica la votación nominal.

–Conforme al tablero electrónico, sobre 235 señores diputados presentes, 223 han votado por la afirmativa y 4 por la negativa, registrándose además 7 abstenciones.

**Sr. Secretario** (Chedrese). – Se han registrado 223 votos afirmativos y 4 negativos.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Se deja constancia de la abstención del señor diputado Duclós.

–Votan por la afirmativa los señores diputados: Abdala de Matarazzo, Abraham, Aguad, Aguilar, Alfonsín, Alonso (L.), Alonso (M. L.), Arenas, Arregui, Avoscan, Balcedo, Baldassi, Bardeggia, Barreto, Bastera, Basse, Bedano, Bergman, Bernabey, Bianchi (M. C.), Bidegain, Biella Calvet, Binner, Boyadjian, Brawer, Brizuela del Moral, Bromberg, Bullrich, Burgos, Buryaile, Cabandié, Cáceres, Calcagno y Maillmann, Camaño, Canela, Cano, Carlotto, Carmona, Carrillo, Carrió, Carrizo (A. C.), Carrizo (M. S.), Carrizo (N. M.), Casañas, Caselles, Caserio, Castro, Cejas, Ciampini, Ciciliani, Cigogna, Cleri, Cobos, Comelli, Conti, Cortina, Costa, Cremer de Busti, Cuccovillo, D’Agostino, D’Alessandro, Daer, Dato, De Mendiguren, De Narváez, Depetri, Di Tullio, Díaz Bancalari, Díaz

Roig, Donkin, Durand Cornejo, Ehcosor, Elorriaga, Éspor, Fabiani, Feletti, Fernández Mendía, Fernández Sagasti, Ferreyra, Fiad, Francioni, Gagliardi, Gaillard, Gallardo, García (A. F.), García (M. T.), Gdansky, Gervasoni, Giaccone, Giacomino, Giannettasio, Gill, Giubergia, Giustozzi, Gómez Bull, González (G. E.), González (J. V.), González (J. D.), González (V. E.), Granados, Gribaudo, Grosso, Guccione, Gutiérrez (M. E.), Harispe, Heller, Herrera (G. N.), Herrera (J. A.), Ianni, Isa, Javkin, Juárez (H. M.), Juárez (M. V.), Junio, Kosiner, Kroneberger, Kunkel, Lagoria, Landau, Larroque, Laspina, Leverberg, Lotto, Lousteau, Mac Allister, Madera, Magario, Majdalani, Maldonado, Marcópulos, Martínez Campos, Martínez (J. C.), Martínez (O. A.), Martínez (S.), Massa, Mazure, Mendoza (M. S.), Mendoza (S. M.), Mestre, Metaza, Molina, Mongeló, Moreno, Moyano, Müller, Navarro, Negri, Oliva, Olivares, Oporto, Ortiz Correa, Pais, Parrilli, Pasini, Pastori, Pastoriza, Pedrini, Pérez (A.), Pérez (M. A.), Perié, Perotti, Perroni, Petri, Pietragalla Corti, Pinedo, Plaini, Portela, Pradines, Pucheta, Puiggrós, Raimundi, Rasino, Recalde, Redczuk, Riccardo, Riestra, Ríos, Risko, Rivarola, Roberti, Rogel, Romero, Rossi, Rubín, Ruiz, Sacca, San Martín, Sánchez, Santillán, Santín, Scaglia, Schiaretti, Schmidt-Liermann, Schwindt, Sciutto, Segarra, Seminara, Simoncini, Solanas, Soria, Soto, Spinozzi, Sturzenegger, Tentor, Terada, Toledo, Tomas, Tomassi, Tonelli, Torroba, Triaca, Uñac, Vaquié, Vilariño, Villar Molina, Villata, Zamarreño, Ziebart y Ziegler.

—Votan por la negativa los señores diputados: Del Caño, Donda Pérez, López y Pitrola.

—Se abstienen de votar los señores diputados: Argumedo, Duclós, Garrido, Linares, Lozano, Peralta y Stolbizer.

**Sr. Presidente** (Domínguez). — La votación resulta afirmativa en general. (*Aplausos y manifestaciones en las bancas y en las galerías.*)

Aclaro a la gente que está en las galerías que todavía debemos votar el proyecto en particular, por lo que solicito que hagan silencio.

Corresponde pasar a la consideración en particular del proyecto de ley aprobado en general.

Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires, miembro informante de la comisión.

**Sra. Zamarreño.** — Señor presidente: la comisión va a proponer una modificación en el artículo 4° del dictamen de mayoría. Solicito que sea leída por Secretaría.

**Sr. Presidente** (Domínguez). — La Presidencia informa que se acordó con los distintos bloques que previamente a la votación en particular se harán todas las propuestas de modificación. Por lo tanto, sugiero que los señores diputados hagan sus propuestas y luego se dará lectura del artículo 4°, atento a que creo que no se van a aceptar modificaciones.

Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

**Sra. Zamarreño.** — Señor presidente: hemos recibido las distintas modificaciones que han sido incorporadas en algunos artículos, por lo que adelanto que no vamos a aceptar más modificaciones.

Tiene la palabra el señor diputado por Jujuy.

**Sr. Giubergia.** — Señor presidente: a pesar de las explicaciones que dimos sobre el concepto de “servicio público”, ello no ha quedado en claro.

Quiero decir a los señores diputados que el objetivo de incorporar la expresión “servicio público” tiene por objeto que en este país nunca más aparezca un iluminado diciendo “ramal que para, ramal que cierra”.

Por eso, proponemos la siguiente redacción para el artículo 1°: “Declárase como servicio público y objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, la renovación y el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria y la incorporación de tecnología y servicios que coadyuven a la modernización y a la eficiencia del sistema del transporte público ferroviario, con el objeto de garantizar la integración del territorio nacional y la conectividad del país, el desarrollo de las economías regionales con equidad social y la creación de empleo. El Estado nacional destinará fondos para lograr la reactivación de los talleres de reparación y reacondicionamiento de las formaciones, herramientas, partes y repuestos, como

todo componente que resulte necesario para la reestructuración del transporte ferroviario en sus distintas modalidades”.

En el artículo 9º proponemos la incorporación de las provincias argentinas, porque no están contempladas en el directorio. Además, queremos que se designe un miembro del Poder Legislativo a los fines de que pueda tener el contralor y saber qué se hace con la administración de los ferrocarriles.

Nuestra propuesta dice: “La sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado será dirigida y administrada por un directorio integrado por nueve miembros, uno de los cuales será el presidente, otro vicepresidente y los restantes vocales.

”Los miembros del directorio deberán acreditar antecedentes técnicos y profesionales en la materia. El directorio estará compuesto por: *a)* Un representante de la Secretaría de Transporte dependiente del Ministerio del Interior y Transporte, designado por dicho Ministerio; *b)* El señor presidente del directorio de la Administración de Infraestructura Ferroviarias Sociedad del Estado o de la sociedad que la reemplace en el futuro; *c)* El señor presidente del directorio de la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado o de la sociedad que la reemplace en el futuro; *d)* El señor presidente del directorio Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima o de la sociedad que la reemplace en el futuro; *e)* Dos representantes designados por el Ministerio del Interior y Transporte a propuesta de las asociaciones sindicales con personería gremial representativas del sector ferroviario; *f)* Un representante de los usuarios designados por el Ministerio del Interior y Transporte; *g)* Un representante designado por el Honorable Congreso de la Nación; y *h)* Un representante designado por las provincias y por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

”La reglamentación determinará los procedimientos para la realización de estas designaciones así como la forma de elección del presidente y vicepresidente y los requisitos que en cada caso deberán acreditarse. En todos los casos deberá designarse un miembro titular y un suplente, que reemplazará al anterior en caso que cesara en sus funciones.

”A los efectos de determinar la incompatibilidad de los miembros del directorio, estos serán considerados funcionarios públicos. No podrán ser designados como directores: *a)* Los condenados por delitos dolosos...” —esto es por Jaime— “... *b)* Los fallidos o concursados, no rehabilitados; *c)* Los alcanzados por inhabilitaciones de orden ético-profesional; *d)* Los que se encuentran desempeñando cargos electivos nacionales, provinciales o municipales.”

**Sr. Presidente** (Domínguez). Queda registrada su propuesta, señor diputado.

Tiene la palabra el señor diputado por Buenos Aires.

**Sr. Cuccovillo.** — Señor presidente: he pedido la palabra para manifestar que vamos a votar negativamente de los artículos 3º y 6º del proyecto en análisis.

**Sr. Presidente** (Domínguez). — Queda registrado su voto, señor diputado.

Por Secretaría se dará lectura de la modificación propuesta por la comisión.

**Sr. Secretario** (Chedrese). — Dice así: “Artículo 4º: Establécese la modalidad de acceso abierto a la red ferroviaria nacional para la operación de los servicios de transporte de cargas y de pasajeros.

“La modalidad de acceso abierto para la operación de los servicios ferroviarios de cargas permitirá que cualquier operador pueda transportar la carga con origen y destino en cualquier punto de la red, independientemente de quien detente la titularidad o tenencia de las instalaciones del punto de carga o destino.

“A los fines de lo dispuesto en el presente, el Poder Ejecutivo nacional creará un Registro de Operadores de Carga y de Pasajeros.”

**Sr. Presidente** (Domínguez). — Tiene la palabra la señora diputada por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sra. Carrió.** — Señor presidente: voy a realizar una propuesta en relación con el artículo 1º. (*Manifestaciones en las galerías.*)

**Sr. Presidente** (Domínguez). — Por favor, necesitamos sesionar y votar con tranquilidad. Pedimos que respeten a los señores legisladores.



**Sra. Carrió.** – Señor presidente: nosotros hemos votado favorablemente el proyecto de ley. También hemos hecho los informes relativos a las concesiones que, sin control del Estado, habían llevado al vaciamiento. Además, hemos informado cómo se presentaron facturas truchas para vaciar muchas de las empresas que tenían las concesiones, básicamente el Belgrano Cargas, en un expediente de 250 fojas en la AFIP que no tuvo...

**Sr. Presidente** (Domínguez). – La Presidencia le solicita que especifique la propuesta.

**Sra. Carrió.** – La voy a especificar, pero dado que usted le dio diez minutos más a la presidenta de un bloque voy a explicarlo claramente.

Acá todo el mundo puede declarar de interés público hasta el “día del pastelito”, y lo han votado en esta Cámara de Diputados. Votar el interés público no es votar ferrocarriles como servicio público excluyente y exclusivo del Estado y bajo su responsabilidad. Esto es lo que queremos poner. Si los ferrocarriles van a ser estatales, que lo sean, y también los puertos, porque también los puertos están privatizados. Es Cargill, es Techint, y ustedes no están tocando puertos.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Queda registrada su opinión, señora diputada.

Tiene la palabra la señora diputada por Buenos Aires.

**Sra. Di Tullio.** – Señor presidente: servicios públicos fueron, y siguieron siendo en los 90 exclusivamente, cuando se privatizaron los trenes. Es imposible...

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Señora diputada: le agradezco las consideraciones. Si tiene alguna modificación en particular para proponer, hágalo, pero vamos a votar artículo por artículo.

**Sra. Di Tullio.** – ¿Cuál fue la propuesta de modificación en particular?

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Señora diputada: déjeme a mí conducir la sesión.

Tiene la palabra el señor diputado por Jujuy.

**Sr. Giubergia.** – Señor presidente: al no haberse aceptado nuestras observaciones, vamos a votar negativamente los artículos 1º, 3º y 9º.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Así quedará registrado, señor diputado.

Tiene la palabra el señor diputado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Sr. Sánchez.** – Señor presidente: quiero consignar el voto negativo de nuestro interbloque Suma + Coalición Cívica a los artículos 1º, 3º, 7º y 15.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Queda registrado, señor diputado.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Se va a votar el artículo 1º.

–Resulta afirmativa.

–Sin observaciones, se votan y aprueban los artículos 2º y 3º.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Se va a votar el artículo 4º con las modificaciones propuestas y aceptadas por la comisión.

–Resulta afirmativa.

–Sin observaciones, se votan y aprueban los artículos 5º a 20.

–El artículo 21 es de forma.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Queda sancionado el proyecto de ley. <sup>1</sup> (*Aplausos en las bancas y en las galerías.*)

Se comunicará al Honorable Senado.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – La Presidencia requiere el asentimiento de la Honorable Cámara para autorizar las inserciones solicitadas por los señores diputados.

–Asentimiento.

**Sr. Presidente** (Domínguez). – Habiendo concluido el temario de esta reunión, queda levantada la sesión.

–Es la hora 2 y 28 del día 9.

GUILLERMO A. CASTELLANO.

Director del Cuerpo de Taquígrafos

1. Véase el texto de la sanción en el Apéndice. (Pág. 190.)

## 13

## APÉNDICE

## A. SANCIONES DE LA HONORABLE CÁMARA

1. PROYECTOS DE LEY QUE PASAN  
EN REVISIÓN AL HONORABLE SENADO

1

*El Senado y Cámara de Diputados, ...*

Artículo 1º – Decláranse de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, la renovación y el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria y la incorporación de tecnologías y servicios que coadyuven a la modernización y a la eficiencia del sistema de transporte público ferroviario, con el objeto de garantizar la integración del territorio nacional y la conectividad del país, el desarrollo de las economías regionales con equidad social y la creación de empleo.

Art. 2º – Establécense como principios de la política ferroviaria los siguientes:

- a) La administración de la infraestructura ferroviaria por parte del Estado nacional;
- b) La participación pública y privada en la prestación y operación de los servicios de transporte público ferroviario;
- c) La interconexión de los sistemas ferroviarios y la intermodalidad de los servicios de transporte;
- d) La maximización de las inversiones y de los recursos empleados para la prestación de un servicio ferroviario en condiciones de eficiencia y seguridad;
- e) La incorporación de nuevas tecnologías y modalidades de gestión que contribuyan al mejoramiento de la prestación del servicio ferroviario;
- f) La protección de los derechos de los usuarios, con atención especial a las personas con discapacidad o con movilidad reducida, garantizando sus derechos al acceso a los servicios de transporte ferroviario en adecuadas condiciones de calidad;
- g) La promoción de condiciones de libre accesibilidad a la red nacional ferroviaria de cargas y de pasajeros, basada en los principios de objetividad, transparencia y no discriminación.

Art. 3º – El Poder Ejecutivo nacional deberá adoptar las medidas necesarias a los fines de reasumir la plena administración de la infraestructura ferroviaria en todo el territorio nacional y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes, pudiendo a

tal fin resolver, desafectar bienes, rescatar, reconvenir o en su caso renegociar los contratos de concesión suscritos con Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima, Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima y Ferrosur Roca Sociedad Anónima, aprobados por los decretos 994 del 18 de junio de 1992, 1.144 del 14 de junio de 1991 y 2.681 del 29 de diciembre de 1992, respectivamente; los contratos de concesión de transporte de pasajeros suscritos con Metrovías Sociedad Anónima y Ferrovías Sociedad Anónima Concesionaria, aprobados por los decretos 2.608 del 22 de diciembre de 1993 y 430 del 22 de marzo de 1994, así como los contratos de concesión suscritos con las provincias en el marco del decreto 532 del 27 de marzo de 1992 actualmente vigentes.

Art. 4º – Establécense la modalidad de acceso abierto a la red ferroviaria nacional para la operación de los servicios de transporte de cargas y de pasajeros.

La modalidad de acceso abierto para la operación de los servicios ferroviarios de cargas permitirá que cualquier operador pueda transportar la carga con origen y destino en cualquier punto de la red, independientemente de quien detente la titularidad o tenencia de las instalaciones del punto de carga o destino.

A los fines de lo dispuesto en el presente, el Poder Ejecutivo nacional creará un registro de operadores de carga y de pasajeros.

Art. 5º – Dispónese la constitución de la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, en la órbita del Ministerio del Interior y Transporte, con sujeción al régimen establecido por la ley 20.705, disposiciones pertinentes de la Ley de Sociedades Comerciales 19.550 (t. o. 1984) y sus modificatorias que le fueren aplicables y a las normas de su estatuto, la que tendrá por objeto integrar y articular las distintas funciones y competencias que tienen asignadas las sociedades creadas por la ley 26.352 y por el decreto 566 del 21 de mayo de 2013 y la articulación de todo el sector ferroviario nacional.

Art. 6º – La sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado tendrá las siguientes funciones y competencias:

- a) Proponer prácticas y líneas de acción coordinadas entre la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y la Sociedad Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima;
- b) Aprobar las políticas, planes, programas y proyectos tendientes a la mejora constante del transporte ferroviario que lleven adelante la

sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y la Sociedad Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima y supervisar su implementación;

- c) Cualquier otra que haga al cumplimiento de sus cometidos.

Art. 7° – El Poder Ejecutivo nacional aprobará los estatutos sociales de la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado creada por esta ley, con sujeción a sus pautas, y realizará todos los actos necesarios para la constitución y puesta en funcionamiento de la misma, pudiendo delegar expresamente esta facultad en el Ministerio del Interior y Transporte.

Art. 8° – El Ministerio del Interior y Transporte supervisará el desenvolvimiento de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado.

Art. 9° – La dirección y administración de la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado estará a cargo de un directorio integrado por un (1) representante de la Secretaría de Transporte del Ministerio del Interior y Transporte designado por dicho ministerio, el señor presidente del directorio de la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado o de la sociedad que la reemplace en el futuro, el señor presidente del directorio de la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado o de la sociedad que la reemplace en el futuro, el señor presidente del directorio de Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima o de la sociedad que la reemplace en el futuro, y dos (2) representantes designados por el Ministerio del Interior y Transporte a propuesta de las asociaciones sindicales con personería gremial representativas del sector ferroviario y un (1) representante de los usuarios designados por el Ministerio del Interior y Transporte.

Art. 10. – El régimen presupuestario, económico-financiero, de contabilidad y de contrataciones de la sociedad creada por el artículo 5° será determinado en su respectivo estatuto.

Art. 11. – Las relaciones laborales de la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado se regirán de acuerdo al régimen legal establecido por la ley 20.744 (t. o. 1976) y sus modificatorias o la que en el futuro la sustituya.

Art. 12. – La sociedad que se crea por el artículo 5° estará sometida a los controles interno y externo del sector público nacional en los términos de la ley 24.156. En la gestión de sus asuntos deberá garantizar la transparencia en la toma de decisiones, la efectividad de los controles y promover los mecanismos de participación de los diversos sectores de la actividad y de la sociedad.

Art. 13. – Transfiérense a la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, creada por el artículo 5° de la presente, los certificados nominativos que representan el ciento por ciento (100 %) del capital so-

cial de la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y de la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, propiedad del Estado nacional, las acciones que representan el cuarenta por ciento (40 %) del capital social correspondientes a la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y las acciones que representan el treinta y cinco por ciento (35 %) del capital social correspondientes a la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado en la sociedad Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima y las acciones que representan el dieciséis por ciento (16 %) del capital social en Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima, Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima y Ferrosur Roca Sociedad Anónima, propiedad del Estado nacional.

Art. 14. – Sustitúyense los incisos b) y c), del artículo 3° de la ley 26.352, los que quedarán redactados de la siguiente forma:

- b) La confección y aprobación de proyectos de infraestructuras ferroviarias que formen parte de la red ferroviaria, su construcción y rehabilitación que se lleven a cabo por sus propios recursos, de terceros, o asociadas a terceros y con arreglo a lo que determine el Ministerio del Interior y Transporte y pudiendo acordar con los operadores de cargas o de pasajeros la autorización para la ejecución de las obras de mejoramiento o de renovación de los sectores de la red sobre los que prestan servicios;
- c) El control e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre.

Art. 15. – Incorpóranse al artículo 3° de la ley 26.352, como incisos m) y n), los siguientes:

- m) La gestión de los sistemas de control de circulación de trenes y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria por sí o por intermedio de los operadores ferroviarios a los que se les asigne dicha tarea;
- n) La diagramación de los servicios y en su caso la aprobación de los diagramas presentados por los operadores de carga o de pasajeros.

Art. 16. – Sustitúyese el artículo 7° de la ley 26.352, el que quedará redactado de la siguiente forma:

Artículo 7°: Créase la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado con sujeción al régimen establecido por la ley 20.705, disposiciones pertinentes de la ley 19.550 y modificatorias, que le fueren aplicables y a las normas de su estatuto, la que tendrá a su cargo la prestación de los servicios de transporte ferroviario de pasajeros, en todas sus formas, que le sean asignados, incluyendo el mantenimiento del material rodante, el

mantenimiento de la infraestructura ferroviaria que utilice para la operación del servicio ferroviario a su cargo y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes, estas dos últimas funciones en caso de que les sean asignadas por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado.

La sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado podrá desarrollar todas las acciones que resulten necesarias o convenientes para la mejor realización de sus funciones, llevando a cabo los actos de administración o disposición que sean precisos para el cumplimiento de las mismas, incluso mediante la participación en sociedades o empresas, nacionales o extranjeras, con sujeción a lo dispuesto en la legislación vigente.

Art. 17. – Sustitúyense los incisos *a)* y *c)* del artículo 8º de la ley 26.352, los que quedarán redactados de la siguiente forma:

- a)* Asumir por sí, por intermedio de terceros o asociada a terceros la prestación de los servicios ferroviarios de pasajeros que se le asignen, los que se encuentren concesionados y que por distintas causales reviertan al Estado nacional, así como nuevos servicios que se creen;
- c)* Administrar y disponer del material tractivo y remolcado que tenga asignado para su operación ferroviaria y los que adquiera o incorpore en el futuro por cualquier título.

Art. 18. – Incorpóranse al artículo 8º de la ley 26.352, como incisos *e)* y *f)*, los siguientes:

- e)* Mantener la infraestructura ferroviaria que le sea asignada por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado;
- f)* Gestionar los sistemas de control de circulación de trenes que le sean asignados por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado.

Art. 19. – Sustitúyese el artículo 1º del decreto 566 del 21 de mayo de 2013, el que quedará redactado de la siguiente forma:

Artículo 1º: Dispónese la constitución de la sociedad Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima, en la órbita del Ministerio del Interior y Transporte, bajo el régimen de la ley 19.550, de sociedades comerciales –t. o. 1984–, y sus modificatorias y las normas de su estatuto, la que tendrá por objeto la prestación y explotación comercial del servicio, la operación y logística de trenes, por sí, por intermedio de terceros o asociada a terceros, la atención de estaciones, el man-

tenimiento del material rodante, equipos, terminales de carga, servicios de telecomunicaciones, el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes, estas dos últimas funciones en caso de que les sean asignadas por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado, pudiendo asimismo realizar todas las demás actividades complementarias y subsidiarias de la red nacional ferroviaria de cargas.

Art. 20. – La presente ley se reglamentará en el plazo de ciento ochenta (180) días a partir de su publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina.

Art. 21 – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dios guarde al señor presidente.

JULIÁN A. DOMÍNGUEZ.

*Lucas Chedrese.*  
Secretario de la C. de DD.

## 2. RESOLUCIONES<sup>1</sup>

1

*La Cámara de Diputados de la Nación*

RESUELVE:

Aceptar la renuncia del señor diputado Eduardo Enrique de Pedro, a partir del 26 de febrero de 2015.

Dada en la Sala de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación, en Buenos Aires, a los 8 días del mes de abril de dos mil quince.

JULIÁN A. DOMÍNGUEZ.

*Lucas Chedrese.*  
Secretario de la C. de DD.

## 3. DECLARACIONES

1

*La Cámara de Diputados de la Nación*

DECLARA:

Su más enérgico repudio ante la decisión del gobierno británico de aumentar el presupuesto de defensa en las islas Malvinas, invocando una potencial “amenaza argentina”.

<sup>1</sup>Bajo este apartado se publican exclusivamente las resoluciones sancionadas por la Honorable Cámara. El texto de los pedidos de informes remitidos al Poder Ejecutivo conforme al artículo 204 del reglamento puede verse en la publicación *Gaceta Legislativa*.



Resulta lamentable y llamativo, la intención del gobierno británico de utilizar la Cuestión Malvinas como un tema de política interna.

Todo esto se encuadra en la negativa sistemática por parte del gobierno británico de sentarse a discutir de forma pacífica la cuestión de soberanía de las Islas Malvinas. La posición argentina en la búsqueda de una solución pacífica a esta disputa, se ha convertido en una política de Estado, y apoyada por innumerables resoluciones y declaraciones de los más representativos internacionales.

Dada en la Sala de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación, en Buenos Aires, el día 8 de abril del año dos mil quince.

JULIÁN A. DOMÍNGUEZ.

*Lucas Chedrese.*  
Secretario de la C. de DD.

2

*La Cámara de Diputados de la Nación*

DECLARA:

Su solidaridad con el pueblo y a la colectividad Armenio-Argentina, al conmemorarse el próximo 24 de abril, el 100° aniversario del genocidio. Todo esto en consonancia con los presupuestos de la ley 26.199, del Día de Acción por la Tolerancia y el Respeto entre los Pueblos.

Dada en la Sala de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación, en Buenos Aires, el día 8 de abril del año dos mil quince.

JULIÁN A. DOMÍNGUEZ.

*Lucas Chedrese.*  
Secretario de la C. de DD.

## B. INSERCIONES

1

INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA  
DIPUTADA ABDALA DE MATARAZZO

**Política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas: declaración de interés público nacional y objetivo prioritario de la República Argentina. Constitución de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado.**

Quisiera empezar destacando la significación y el valor intrínseco de este importantísimo proyecto. El transporte tanto de pasajeros como de carga es un factor fundamental para el progreso de cualquier país.

La Argentina es un país extenso, un país diverso, un país con 24 provincias integrantes de una República federal. Somos un país que necesita un gran sistema de transporte y comunicación y este proyecto es el reflejo de esta necesidad geográfica e histórica.

Es por ello que, como representantes de este gran país y de sus provincias, tenemos la obligación de recomponer el ferrocarril como sistema básico para el desarrollo, donde sea prioritario la reorganización de la infraestructura existente en pos del progreso y la integración total del territorio, evitando la sangría del interior hacia la capital.

En este sentido, quisiera recordar las palabras de Raúl Scalabrini Ortiz, que bien afirmó: “Los ferrocarriles constituyen la llave fundamental de una nación. La economía nacional, pública y privada, el equilibrio de las diversas regiones que la integran, la actividad

comercial e industrial, la distribución de la riqueza y hasta la política doméstica e internacional están íntimamente vinculadas a los servicios públicos de comunicación y transporte”.

No olvidemos, compañeros, que la nacionalización de los ferrocarriles en 1948, gracias al general Perón, fue lo que permitió a la Argentina recuperar la pérdida de soberanía que, a manos de los capitales ingleses, nos dejó en una situación de fuerte dependencia y vulnerabilidad económica. De esta manera, la Argentina logró que los ferrocarriles dejaran de ser una representación de la sumisión de nuestra patria a los intereses extranjeros, para ser una herramienta dirigida a las necesidades propias de la Nación.

Así, una vez nacionalizado, pasaron a constituir un sistema de transporte que se inscribía dentro de un proyecto de desarrollo y crecimiento, donde el “sistema ferroviario” se consolidaba como sinónimo de progreso, e integración.

Hoy en día, es el capital privado el que deja ver sus intereses mediante la desvalorización y reducción de inversión en los ferrocarriles argentinos, por eso es momento de intervenir y revertir esta situación; de tomar las riendas, de una vez por todas, para garantizar una genuina política de transporte nacional.

El proyecto presentado por la presidenta de la Nación es una acción clara y decidida de hacer realidad esta concepción.

El proyecto no sólo declara de interés público nacional y como objetivo prioritario la política de reac-

tivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, sino que crea la empresa Ferrocarriles Sociedad del Estado. Éste es un paso enorme hacia una verdadera política nacional ferroviaria con el objeto de que el transporte ferroviario sirva para integrar el territorio nacional, haciendo más eficientes las inversiones, modernizando el sistema y yendo hacia una interoperabilidad tanto entre el transporte ferroviario como con otros modos de transporte.

Creo, señor presidente, en que este proyecto será la herramienta que permita transformar a los ferrocarriles argentinos en un elemento solidario de comunicación y conexión entre las distintas regiones del país y que será una contribución y continuación al trabajo comenzado por el general Perón en 1948, enmarcado dentro de un proyecto de Nación. El proyecto nacional y popular por el que luchamos y que sostenemos desde hace una década. Este tipo de política es el que permitirá no sólo continuar el proyecto, sino profundizarlo y afianzarlo de forma federal.

Para finalizar, señor presidente, quisiera decirles a todos los diputados y diputadas presentes que hoy tenemos la posibilidad de repetir las palabras que Eva Duarte de Perón pronunciaba hace 67 años, cargadas de inmensa alegría. Hoy, “podemos festejar la recuperación de los Ferrocarriles Argentinos”.

## 2

#### INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO AGUAD

En este debate, por la naturaleza del tema en tratamiento, esta Cámara tiene la oportunidad de contribuir a un proyecto de nación, con instrumentos para un plan de desarrollo armónico y sostenido. Ello requiere un análisis que se ha negado, participación de sectores que no han sido convocados, consensos y continuidad.

Todo país moderno debe tender a unir su territorio con redes de transporte, que funcionen acorde a un plan de integración, geográfica, productiva y cultural.

Abrir mercados, estimular corrientes de inversión y apuntalar nuevos emprendimientos privados, demanda políticas con tales objetivos, para ocupar productivamente el territorio, achicar asimetrías regionales por su distancia con los puertos y centros de consumo y escalar en competitividad.

Es obvio que el Estado y sus recursos deben participar activamente en ese empeño y debe hacerlo como factor colaborativo, administrando lo que gasta con racionalidad, para no resultar una carga asfixiante a los ciudadanos y empresas. Mejorar las comunicaciones, determinar el monto admisible de una pérdida para los trenes de pasajeros, mantener un ritmo de inversiones para modernización tecnológica, requiere establecer un programa y una administración profesional, con criterio de competencia técnica, sujetos al control de organismos independientes.

Ese servicio de infraestructura es una prioridad del Estado y su financiamiento debe estar contemplado en un plan plurianual, administrado con metas y controles para darle continuidad y abrir las posibilidades multiplicadoras del sector privado, favoreciendo la productividad global con el costo de la logística. En la reciente medición de WEF (World Economic Forum), entre 144 países, la Argentina se ubica 123º en infraestructura; 142º en la eficiencia del gasto público.

Con la anunciada estatización de ferrocarriles mantiene un relato que no se corresponde con los hechos, donde se habla de industrialización y se implementa la adquisición sin licitación de u\$s 1.200 millones (el convenio con China supone u\$s 2.300 millones) en material ferroviario para líneas suburbanas. Las líneas Urquiza, Ferroexpreso Pampeano, Ferrosur y Nuevo Central Argentino, tanto como los suburbanos Ferrovías y Metrovías, seguirán siendo operados por privados. El Belgrano Cargas lo opera el Estado.

Del anuncio presidencial se desprende que el Belgrano Sur, Roca, Mitre, San Martín y Sarmiento serán operados por Sociedad Operadora Ferroviaria (Sofse) y Administradora de Infraestructura Ferroviaria (Adif), probablemente sin controles dada la conformación de la CNRT, con déficit y sin una política de transportes adecuada. Las líneas Mitre y Sarmiento transportan menos de la mitad de pasajeros que hace seis años.

Lo más lamentablemente es que tenemos el mismo tendido radial de redes que hace un siglo. La privatización de los 90 significó levantar 15.000 kilómetros de vías y un conjunto de concesiones que no modernizaron el sistema ferroviario. De aquellos 46.000 kilómetros quedaron cerca de 30.000 kilómetros de los que funcionaban sin inconvenientes menos de la tercera parte. Perdíamos entonces un millón de dólares diarios, se levantaron ramales, se desmantelaron talleres, se despidió personal capacitado, se incomunicaron regiones y muchos pueblos languidecieron...y ahora perdemos más del doble. La improvisación se paga caro y los informes de la AGN deberían ser datos a considerar.

Tenemos unidades modernas compradas en China que circulan sobre vías deterioradas por lo que esas formaciones van a un tercio de su velocidad para evitar riesgos. Hace días se anunció la salida de una formación del Mitre a Córdoba, demoró 19,36 horas en unir el trayecto desde Retiro. En 1914 demoraba 13 horas. Por ómnibus actualmente se lo hace en 9, 33 horas. El ministro Florencio Randazzo dijo que era porque se estaban renovando vías y denunció una campaña contra su persona por ser candidato. Espero que no tengamos sorpresas con los contratos sobre la compra de material para esa necesaria renovación. Lo que no pudo modificar en ministro con sus declaraciones fue el tiempo empleado en ese viaje. Ahora se anuncia que el Estado tomará todas las decisiones y

tendrá potestad sobre todo el sistema, tanto de pasajeros como de cargas.

El anclaje antiinflacionario operado con el atraso cambiario, también se verifica en las tarifas que cubren poco más del 15 % de los costos. El monto de subsidios al transporte en los primeros dos meses del año alcanzó \$ 7.660 millones, un 80 % por encima de ese período del año pasado. En 2003 ese monto de subsidios fue de \$ 174 millones; en el actual presupuesto se destina algo menos que a Aerolíneas Argentinas.

En el sector ferroviario, el monto de subsidios se incrementó 51 % y en el transporte de colectivos de media y larga distancia subió 94 %, según ASAP. La porción de los subsidios económicos, destinados a gastos corrientes, crecieron 44 % pero los gastos de capital menos del 5 %, o sea que ajustando por inflación significa desinversión.

Es evidente que se gasta mucho (el gasto estatal crece a más 40 %) y mal, sin prioridades ni transparencia.

El gasto público aumentó 79 % desde que asumió el kirchnerismo, pero menos del 14 % de ese crecimiento fue destinado a inversión directa en infraestructura.

Para crecer al 5 % anual, la inversión pública en infraestructura debe superar el 6 % del PBI (actualmente es 2,9 %).

Más del 80 % del transporte de la hidrovía Paraguay - Paraná se hace bajo bandera extranjera.

Las obras que no se hacen en un plan estratégico son las que faltan en momentos que se desatan imprevisos y tragedias como la de Once, Castelar y otras.

Lo que necesitamos debatir es la implementación de un sistema multimodal donde el transporte vial (carreteras y ferrocarriles), aeronavegación y vías navegables sirvan a la integración territorial y al desarrollo, optimizando costos de logística, disminuyendo tiempos de traslado y eliminando riesgos innecesarios. Actualmente el 95 % de las cargas se transporta por carretera y el costo logístico se acerca al 20 %, cuando en Brasil y Chile son inferiores a 15 %. En marzo, según la CEDOL (Cámara Empresaria de Operadores Logísticos), se incrementó 2,98 % (muy por encima de la inflación que miden las consultoras privadas y la CGT), alcanzando un 3,49 % en el primer trimestre. El costo del transporte de la tonelada por kilómetro promedio es dos veces más barata por ferrocarril.

En ese plan, los ferrocarriles y camiones, los aviones, los buques de carga y pasajeros y las barcas, serán instrumentos coordinados y eficientes. En este contexto es un parche, donde se pretende edificar un polo audiovisual en un puerto y donde los anuncios son utilizados para la promoción electoralista.

El partido de gobierno estatizó los ferrocarriles y se hizo cargo en 1947/1948, cuyas concesiones llegaban a su fin; luego mediante la ley 23.696 privatizó, sin ningún plan, la obsoleta estructura en los 90, fruto del

ineficiente estatismo que llegó a tener 80.000 empleados, sin que mejorara la prestación. Ahora vuelve a hacerse cargo, con la reforma de la ley 26.352 de la actual administración. Antes se había firmado el decreto 1.261/04. Ya sabemos cómo funcionó el Tren de los Pueblos Libres a Uruguay y el Gran Capitán hacia la Mesopotamia.

Por ferrocarril se transportan mucho menos cargas que hace seis décadas y si crece nuestra producción granaria, como debería ocurrir, tendremos ese cuello de botella. El estado de nuestras rutas, en su mayor parte con diseño de más de medio siglo, y el abandono de nuestros caminos rurales sufrirían entonces aún más deterioro que el presente.

Se crea la Sociedad del Estado (Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado). No conocemos su estatuto, que será elaborado por el Poder Ejecutivo que tuvo como responsables a Ricardo Jaime y Juan Schiavi. Ahora en manos de un inexperto ex intendente tendrá que administrar la infraestructura ferroviaria y la gestión. Hace días se pasó de jurisdicción del Ministerio del Interior a la cartera de Economía de Dirección de Vías Navegables. Todo cambia para que poco y nada cambie, porque queda pendiente la reformulación de su traza para integrar el país actual y articular con los puertos de esta configuración mundial que requiere salida hacia el Pacífico. Eso significa tener una mirada de largo plazo y acuerdos y no es ése el concepto que el oficialismo imprime a sus políticas. Significaría estar trabajando sobre la promoción de la industria ferroviaria, naval y de la marina mercante. Recordemos que desde Materfer se exportaba material ferroviario. Significaría también promover las carreras de técnicos e ingeniería en esas especialidades. Significaría estar debatiendo sobre la conexión entre redes troncales y secundarias. Tendríamos que atraer inversiones para producir energía, insumos derivados petroquímicos y siderúrgicos. Ésa es la oportunidad que estamos perdiendo para que una ley forme parte de un programa consistente que modifique la realidad. La utilidad pública de los ferrocarriles no depende de un discurso o una denominación legal, sino de su contribución al desarrollo integrado y autosostenido de nuestro país, tan extendido geográficamente y con tantas potencialidades inexploradas. Si mejoramos el servicio a los usuarios y facilitamos la movilización de la riqueza, intercomunicando las regiones entre ellas y con el exterior, estaremos haciendo lo debido; si estamos agitando el nacionalismo de medios en un péndulo que no alcanza a plasmar aquellos enunciados, estaremos perdiendo el tiempo y trasladando problemas irresueltos, como si no tuviéramos la inteligencia y el coraje para abordarlos con tanta experiencia y fracasos que nos preceden. De eso se trata, en éste y tantos otros debates donde el Congreso pierde la oportunidad de cumplir cabalmente con su misión, elaborar leyes adecuadas para los tiempos que vivimos.

3

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR  
DIPUTADO AGUILAR

Como cuenta la historia, el ferrocarril fue uno de los principales elementos de dominación inglesa en nuestro país.

El ferrocarril desde años comenzó a unir los pueblos, el transporte de pasajeros y de carga era una cuestión fundamental en aquella época. Las empresas ferroviarias podían dejar aisladas e incomunicadas zonas enteras, gozaban de un poderío especial frente a la sociedad. La necesidad de los mismos generaba su dependencia.

Por la década del 30 comenzaron a cesar las inversiones inglesas y a reclamar que el Estado nacional se hiciera cargo de las pérdidas.

En este escenario político Perón decide la nacionalización de los ferrocarriles, decisión que no fue nada sencilla ni económica, pero como argumentó Scalabrini Ortiz “no importaba el precio porque se compraba soberanía y con ella la posibilidad de favorecer el desarrollo de la industria nacional”.

En un acto multitudinario, el 1º de marzo de 1948 se oficializó la toma de posesión de los ferrocarriles, concretándose un viejo anhelo nacional. En aquel momento la red ferroviaria ocupaba aproximadamente 47.000 kilómetros de largo.

Como se dijo en aquella época, la estatización de los ferrocarriles no fue solamente una transferencia de la administración de los mismos, significó un acto de independencia nacional.

Sin duda alguna los ferrocarriles en manos del Estado nacional conllevaron importantes mejoras a los trabajadores, y una mejor conectividad nacional.

En la década del noventa se dejó esa conquista en manos de empresas privadas, nuestros ferrocarriles se privatizaron, perdieron el empleo muchos trabajadores argentinos, desaparecieron en gran medida los trenes de larga distancia, devastaron el servicio, año tras año era cada vez peor, lamentablemente en esta “década ganada” no existió una política de transporte seria destinada al usuario. Tuvimos que llorar todos los argentinos la tragedia de Once, que se llevó 51 víctimas para que el gobierno nacional se diera cuenta de que debía tomar cartas en el asunto en la política ferroviaria. ¿Es necesario que siempre esperemos una tragedia para ocuparnos de temas de necesidad social como es el transporte público?

Celebro que estemos analizando la estatización del sistema ferroviario, pero lamento que el mismo haya demorado tanto tiempo. Hoy nos encontramos analizando una decisión de soberanía nacional como allá por la década del 40 analizó nuestro líder político.

Existen muchas diferencias ideológicas y políticas entre los partidos hoy en día, pero sostengo que ninguno dudaría en nacionalizar la red ferroviaria.

Es una bandera del peronismo que debemos hacer flamear entre todos, es una bandera nacional.

Las desinversiones, el pésimo servicio brindado para los usuarios, para los argentinos conlleva que este Parlamento analice la estatización de los trenes.

Pero esta estatización debe apuntar a brindar un mejor servicio a nuestros compatriotas, debemos viajar como personas, no como animales, debemos reflotar el transporte de carga, esto reduciría los costos del transporte, reduciría tráfico en las rutas y accidentes viales.

Esto debe ser una política de Estado no una política partidaria ni una cuestión electoral.

La estatización de los ferrocarriles debe ser seria, transparente y con miras al bien común.

Estas decisiones políticas deben ser acompañadas por todos los sectores sociales, que el Estado nacional no nos defraude, que logre otorgarle a los usuarios mejores servicios, mayor protección, mejor calidad de transporte.

Y si es así como dijo el general Perón el 1º de marzo de 1948: “Les pido que festejen esto que nos ha costado mucho y que esta noche estén muy alegres y muy felices”.

4

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR  
DIPUTADO AVOSCAN

Nos encontramos hoy reunidos aquí para dar otra discusión trascendental que impacta directamente la vida de todos los ciudadanos que habitan el suelo argentino. Es una nueva batalla entre el país heredado de las dictaduras, políticas neoliberales de los años 90 y gobiernos ausentes que le prosiguieron versus un modelo de país inclusivo, presente, caracterizado por la implementación de políticas sociales, que busca la igualdad real de los argentinos, con una fuerte planificación estratégica en cuanto el manejo de sus recursos y territorio. Un modelo de país impulsado a partir de 2003. No es casualidad que hoy nos encontremos con las condiciones dadas para llevar adelante este debate sobre los ferrocarriles argentinos.

Permítaseme ahondar respecto a mi afirmación de que esto no es casual. Que sirva de respuesta a las críticas de la oposición de “por qué no lo hicieron antes”. En el año 2003, a partir de su visión estratégica, el ex presidente Néstor Kirchner decidió crear el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, con el objetivo de que la planificación territorial se convierta en una política de Estado. Comenzaba el desafío de construir un país diferente, donde el Estado trazara políticas estratégicas que le permitieran consolidar una nueva matriz productiva de crecimiento con inclusión social.

Déjenme recordarles que su decisión no se tomó en un contexto favorable para la Argentina. No existían planes de infraestructura; obras de envergadura



en ejecución; el sistema energético estaba completamente abandonado (Yacyretá y Atucha desconectados); la inversión pública carecía absolutamente de importancia. Los efectos de las políticas neoliberales de los años 90 eran evidentes a lo largo y ancho de nuestro territorio. Las inversiones en infraestructura y servicios básicos se concentraban en las zonas que garantizaban rentabilidad, quedando abandonadas las regiones en las que el mercado no tenía interés.

A medida que avanzo en mi relato sería interesante que la oposición siga recordando su frase de cabecera: “Por qué no se hizo antes”.

En el año 2004 se puso en marcha el Plan Estratégico Territorial (PET) como un instrumento que sirve de guía para la concreción de la inversión pública en el territorio con el objeto de construir una Argentina integrada, equilibrada y justa. El primer paso era recopilar información, que no existía, trabajando en conjunto con las provincias con el fin de diagramar mapas actuales del territorio y planificar el modelo deseado para cada una de esas regiones. Se creó un listado de obras y se les otorgó prioridad a unas sobre otras, atendiendo a su impacto económico y social.

Dentro de este esquema de planificación encontramos al transporte y la comunicación como pilares fundamentales para lograr la conexión de las diversas zonas productivas dentro de nuestro territorio, restablecer el contacto con las regiones que quedaron aisladas, fomentar el desarrollo de las economías locales y diversificar sus producciones.

Hacia afuera, observamos un fuerte proceso de integración latinoamericana, tampoco es casualidad, que se derrama en los países sudamericanos y que tiene a la Argentina como uno de los principales líderes de este cambio. La creación de la Unión de los Naciones Suramericanas (UNASUR) es producto del consenso, la cooperación y la integración como pilares fundamentales de esta transformación histórica. Sin embargo, esto no podría haberse gestado sin la enorme valentía de actores principales como Hugo Chávez, Rafael Correa, Evo Morales, Cristina Fernández de Kirchner y nuestro ex presidente Néstor Carlos Kirchner. Son los que entendieron, incorporaron y llevaron adelante con convicción las ideas propugnadas por Simón Bolívar, el general San Martín y José Martí, entre otros.

Esto se traduce, dentro del tema que nos convoca este día, en obras en conjunto con países limítrofes para la construcción de corredores bioceánicos, creación de nuevos pasos fronterizos, rutas, autopistas, autovías y reactivación de líneas férreas. Con esto se logra interconectar a los países con el fin de transportar de forma rápida, dinámica y barata los bienes producidos en las ciudades del Pacífico hacia el Atlántico y viceversa. Se conectan los puertos por vía terrestre permitiendo a las ciudades –atravesadas por la infraestructura– desarrollar nuevas alternativas de crecimiento.

Señor presidente, el correcto funcionamiento del sistema ferroviario, su reacondicionamiento, moder-

nización y extensión resulta prioritario para un Estado nacional que ha vuelto a planificar con una mirada estratégica la ocupación de su territorio. Las inversiones públicas en el sector han ido en aumento en los últimos años: con la compra de maquinaria, la rehabilitación de infraestructura y vías férreas. El Estado retomó el control de los ramales Mitre, Sarmiento y del Belgrano Cargas, lo que permite demostrar una clara intención política de recuperación de los ferrocarriles por parte del gobierno nacional.

Compañeros legisladores, hoy estamos dando una nueva batalla ideológica contra el modelo de país heredado. No sólo contra las políticas de vaciamiento neoliberales de los 90 que buscaban maximizar los beneficios de los sectores concentrados; debemos mirar incluso más atrás en nuestra historia. El Plan Larkin durante el gobierno de Frondizi, las dictaduras militares, y por qué no, el desafío de superar el diseño de un sistema ferroviario construido desde su inicio con una mirada extranjerizante por el capital inglés.

El ferrocarril es una de las herramientas que permiten la mejor planificación en la ocupación del espacio. Así se entendió cuando la joven Argentina intentó insertarse en el mercado mundial y el desarrollo promovido fue el de un país dependiente de las decisiones de los países centrales.

El pretendido desarrollo autónomo de los primeros ferrocarriles argentinos se transformó en el desarrollo de una red ferroviaria financiada y administrada por los grandes capitales internacionales. Y tal como lo demostró Scalabrini Ortiz, con el único objetivo de transportar la riqueza desde el interior a la Pampa Húmeda. Para transformar la producción argentina en una dependencia del mercado internacional. Ya no producíamos lo que necesitábamos: la vinculación con esos mercados nos llevó a producir lo que necesitaba el mercado internacional, y los ferrocarriles fueron la herramienta para profundizar ese proceso.

De allí que el ferrocarril argentino se articulara como un abanico con epicentro en el Puerto de Buenos Aires. La política y la economía argentina se resolvían en ese punto.

En ese esquema hubo algunas excepciones; ligerísimas excepciones que mantenían el principio básico de la centralidad en el puerto y de la búsqueda de una rentabilidad de máxima a costas del Estado nacional, pero que en el medio algo dejaron en el país. El ferrocarril fue el vehículo que permitió que el valle del Río Negro, hoy una de las economías más dinámicas del interior del país, pudiera desarrollarse. Una triple convergencia: las inversiones del Estado nacional en infraestructura, la búsqueda de una mayor rentabilidad por parte de los ferrocarriles ingleses, la laboriosidad y el sacrificio de generaciones de colonos que se afincaron en los territorios nacionales de Río Negro y Neuquén.

El ferrocarril aparece en Río Negro como consecuencia de un potencial conflicto bélico con Chile.

Así, en muy poco tiempo la traza llegó desde Bahía Blanca hasta la confluencia de los ríos Neuquén y Limay. Corría el año 1898, y el ferrocarril fue testigo de una de las inundaciones más devastadoras de la historia. Pero ni ese fenómeno pudo con el ánimo de los colonos que se fueron asentando, a pesar de las inclemencias del tiempo, de la falta de agua, de la ausencia de estímulos concretos desde el Estado.

En 1910, gracias al empuje del ministro de obras públicas, Exequiel Ramos Mejía, se inició la construcción de una obra gigantesca: un dique sobre el río Neuquén y un canal de riego de 120 km de extensión. Una inversión estatal, y nunca escuché a nadie que se opusiera a estos planes colonizadores, que dio una solución permanente al mayor problema de productividad de la región: la sequía. La idea, que todavía espera ser terminada, poner bajo riego un millón de hectáreas.

Mientras tanto, el ferrocarril buscaba algún cultivo que le permitiera superar la capacidad de transporte de cargas, limitada en esos años a los pocos excedentes de una producción destinada fundamentalmente a la autosatisfacción. Y en la estación experimental que habían montado en la Colonia La Picasa (hoy, sede de la Facultad de Agronomía de la Universidad del Comahue), encontró una variedad de manzana que fuera resistente al clima y a las plagas. Así nació el Alto Valle rionegrino como exportador de peras y manzanas.

Menos fortuna tuvieron con la traza entre Bahía Blanca y Bariloche, pero similares objetivos cumplieron al integrar la meseta patagónica con los centros políticos, administrativos y económicos: con Viedma, capital del territorio; con Bahía Blanca, puerto de ingreso y salida de mercaderías; con Bariloche, enorme con su potencial económico y turístico. Y desde el centro ferroviario de Ingeniero Jacobacci, la famosa "Trochita", el ferrocarril de trocha angosta que unía la zona cordillerana del norte del Chubut y el sur de Río Negro con el resto del país.

A comienzos del siglo pasado, hubo un grupo de visionarios que se propuso integrar estas economías alejadas del centro del país. Y por integrar no sólo hablamos de comunicar, sino de darles la posibilidad de una producción autosustentable. Algunas, como las de los valles del río Negro, pudieron mantenerse aún después de la frustrante desaparición del ferrocarril. Otras, en cambio, sobreviven a duras penas.

Es en este sentido que resulta de especial relevancia para las ciudades rionegrinas que atraviesa el ferrocarril la reactivación completa de los ramales en ambas modalidades, transporte de pasajeros y cargas. Es importante tener en cuenta que los beneficios otorgados por su implementación no se deben reducir únicamente al concepto de "rentabilidad" del Estado en su balance anual. Estamos hablando de una reparación histórica para los argentinos, quienes podrán acceder a mayores servicios públicos abaratando su traslado, disminuyendo el tiempo del recorrido e incluso des-

congestionando el tránsito en las rutas que tantos accidentes ha causado.

La recuperación de Ferrocarriles Argentinos será una herramienta fundamental para recuperar la competitividad del complejo frutícola del Alto Valle; pero también para empezar a diseñar un nuevo espacio económico en la Línea Sur, en la meseta patagónica. Una economía ligada a la producción minera, pero también inserta en los mapas turísticos, en la complementación de esquemas del tipo "Cordillera - Meseta - Mar", y en la complementación de un nuevo esquema de comunicación bioceánica. Que integre los puertos de Bahía Blanca, de San Antonio Este sobre el Atlántico, y Puerto Montt en el Pacífico.

Recuperar Ferrocarriles Argentinos supone recuperar la capacidad del Estado de planificar la ocupación del espacio nacional. De potenciar las fuerzas económicas que permanecen adormecidas. De recuperar competitividad. En definitiva, de planificar al servicio de la producción y no de los capitales internacionales.

¿Por qué no se hizo antes? Miembros de la oposición, permítanme decirles que esto comenzó en la visión de Néstor Carlos Kirchner no bien asumió su cargo como presidente. Sólo que las decisiones se toman en un entorno y con un contorno. Hoy estamos en presencia del plan más ambicioso de la historia argentina en materia ferroviaria, posiblemente sólo comparable con la reestatización llevada adelante por el ex presidente Perón. Asumo plenamente la responsabilidad que me corresponde como legislador para acompañarlo.

Siento un profundo orgullo al tener que representar a los ciudadanos rionegrinos en este debate histórico. Tengo la fuerte convicción de que estamos devolviendo a los argentinos un símbolo nacional. El ferrocarril se pone en marcha nuevamente, vuelve a pasar por nuestros pueblos para nunca más parar.

5

#### INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO BERGMAN

El presente proyecto de ley que hace referencia a la declaración de interés público nacional de los Ferrocarriles Argentinos se sustenta, en términos generales, en la reestructuración y repotenciación del sistema de transporte, tanto a nivel de carga como de pasajeros, a partir de la activa participación del Estado como administrador, financista y regulador.

Sin lugar a dudas, un país con las características geográficas y poseedor de las vastas dimensiones territoriales como lo es la Argentina, necesita poseer estratégicamente un sistema de transporte ferroviario eficiente, integral, interconectado e incluyente que sea la espina dorsal comunicativa con el fin de dinamizar la economía, el comercio, la migración y movilidad interna.

La discusión política y técnica no consiste en la necesidad de tener un sistema ferroviario eficaz y eficiente estratégicamente repartido por toda la República, debido a que ése sería un debate estéril y redundante ya que la respuesta obvia y de sentido común es que su importancia es inobjetable. Por ende, el debate político y técnico al respecto debe centrarse en los enfoques, condiciones, estrategias, tácticas, políticas públicas y decisiones que caracterizarán la repotenciación de los ferrocarriles argentinos.

En este sentido, creo que el proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo es una decisión acertada para atender un problema rezagado. La elección de la figura de asociaciones público-privadas para la implementación de la reestructuración en sus diferentes etapas es una decisión inteligente siempre y cuando se utilice para maximizar el uso de recursos públicos o en el caso de que el Estado no posea la tecnología necesaria. Si tales concesiones y asociaciones con el sector privado radican en la simple administración del sistema ferroviario reformado exclusivamente con recursos públicos, no tendrá mayor relevancia, porque la participación del sector privado es trascendental en material de financiamiento o transferencia tecnológica.

La creación de la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, que estará bajo la órbita del Ministerio del Interior y Transporte, debe representar una oportunidad para que el Estado demuestre la eficiencia y transparencia en la implementación de la reestructuración del Sistema Ferroviario Nacional, así como en su posterior administración. Porque ésta es la única manera de cambiarle la vida a la gente: con políticas responsables. En este caso, un transporte digno, seguro.

Para la consecución de dicho objetivo se debe articular un modelo de gestión donde la administración del sistema no sea un monopolio centralizador y absorbente del Estado federal, y que en este sentido, asegure la descentralización de las competencias garantizando la participación de forma equitativa por parte de las provincias.

Finalmente, la reestructuración del sistema ferroviario en Argentina –tanto para cuestiones comerciales (cargas) como para la movilidad de los ciudadanos– debe estar articulada sobre una lógica de desarrollo local debido a que tales sistemas de transporte serán los canales internos –en las ciudades, puertos, provincias– mediante los cuales se integren los ferrocarriles. Caso contrario, el impacto de esta reforma será limitado.

Con menos relato y más eficacia en la gestión es como logramos que las cosas sucedan. La buena política tiene que centrarse en resolver los problemas del prójimo. Por eso, desde el bloque de Unión PRO acompañamos la ley, porque prioriza la racionalidad y porque esta vez sí tomaron en cuenta nuestras inquietudes sumando nuestros aportes al proyecto original para mejorarlo.

6

#### INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA DIPUTADA BIANCHI (M. C.)

Un día como hoy tiene la especial connotación que le cabe al cierre de una etapa histórica caracterizada por el odioso lema de “Ramal que para ramal que cierra”, y el ingreso a un nuevo ciclo del que esperamos que cada ramal recuperado no cierre y no caiga en el deterioro nunca más. Este hito es el resultado de una aspiración social y de la voluntad política de un gobierno que se compromete con el desarrollo de las economías regionales y el bienestar de la ciudadanía. El Estado nacional vuelve a asumir la potestad de planificación y administración, y damos vuelta de página a una vergonzosa etapa en la que era dueño de las vías pero no podía gestionar el servicio de manera directa.

Con esta medida, además, el peronismo va completando un ciclo de superación del remate de sus banderas históricas a manos de quienes sucumbieron a la presión de los poderes fácticos. Los mismos poderes que, primero con Néstor y ahora con Cristina, pretenden condicionar diariamente las políticas de este gobierno. A pesar de sus permanentes presiones y amenazas, este gobierno recuperó el sistema previsional y devolvió la dignidad a los jubilados con la ley de movilidad; recuperó Aerolíneas Argentinas e YPF, igualmente rapiñadas, despojadas y desguazadas. Éste es el gobierno y la expresión política de la ampliación de derechos, de la reivindicación de los derechos humanos, de la recuperación de la identidad nacional, de la profundización de los valores republicanos y democráticos. Es también el del nuevo Código Civil y Comercial; el de la asignación universal por hijo y por embarazo, el de Prog.R.Es.Ar. y Pro.Cre.Ar. Estos logros son el resultado del trabajo y la voluntad política.

Sin embargo, oímos que a muchos les parece tarde. Cuánto trabajo nos hubieran ahorrado si hubieran sido capaces de remediar errores ajenos y propios, en lugar de dejarnos un país sin moneda, sin producción, sin trabajo y sin esperanzas. Cuánto dolor le hubieran ahorrado al pueblo argentino si se hubieran subido los pantalones frente al FMI como lo hizo Néstor, o como la hace Cristina ante los buitres.

Años y años ha llevado reconstruir la capacidad de intervención del Estado, aunque, algunos por ignorancia y otros por cinismo, hacen la lista de deseos como quien chequea la del supermercado. Nosotros recibimos un país con más limitaciones que oportunidades. Y aunque hemos transformado al Estado nacional en un jugador de peso en el escenario, de ninguna manera es el único. La definición de prioridades de políticas públicas siempre es un proceso complejo, en el que se articulan y enfrentan diferentes tipos de intereses, y por medio del cual se dirime no sólo qué es lo deseable, sino también qué es lo posible.

Por eso, a los que les parece que llegamos tarde con la política ferroviaria quiero dejarles claro que gracias

a la ineficiencia de quienes ahora son críticos lúcidos, desde 2003 a estos días este gobierno no ha parado un solo día de trabajar para remontar todos los frentes de destrucción que nos legaron. Y que hemos venido a hacer justicia incluso a sus propias promesas, como con la electrificación del ramal Constitución-La Plata que prometió Raúl Alfonsín, pero que 30 años después cumple Cristina Fernández de Kirchner.

Los ferrocarriles son parte de nuestra identidad nacional. Recuperar los trenes es reactivar las economías regionales, es reconectar el país y a su gente. Aquí ya se ha dicho mucho al respecto, por lo cual me voy a abocar a resaltar algunas cuestiones.

¿Saben hace cuánto tiempo que no se compraban trenes? La Línea Roca, por citar un ejemplo, está operando con trenes diésel que datan de 1954 y formaciones eléctricas que fueron compradas usadas en 1986. Hace pocos días, en marzo, se recibió el primer embarque de vagones cero kilómetro del Ferrocarril Roca, sobre un total de 300 que se compraron.

Para el Sarmiento, la renovación fue completa y para septiembre de 2014 ya no quedaron más trenes viejos en funcionamiento. Se incorporaron 25 trenes nuevos, mejorando el sistema que utilizan más de 300.000 usuarios.

Para no extenderme demasiado en este aspecto, en consonancia con lo que informé el ministro Randazzo en el plenario de comisiones, el proceso de modernización ferroviaria incluye:

- La Línea Sarmiento, con 225 coches eléctricos 0 km y 16 triplas diésel 0 km.
- La Línea San Martín, con 24 locomotoras y 160 coches 0 km.
- La Línea Mitre, con 180 coches eléctricos 0 km. y 16 triplas diésel 0 km.
- La Línea Roca, con 300 coches 0 km.
- Belgrano Sur, con 81 coches 0 km.
- Trenes a Rosario y Mar del Plata, con 22 locomotoras y 220 coches 0 km.

Hay que destacar que la política ferroviaria que se está llevando a cabo implica inversiones millonarias, incluyendo la compra de material rodante –para transporte de pasajeros y de cargas–, la construcción de nuevas vías y la reparación de las existentes; la construcción y refacción de estaciones, la construcción de pasos a nivel, entre otras. Todo esto se traduce en generación de nuevos puestos de trabajo, mejoramiento de los tiempos de viaje, comodidad y seguridad, lo cual repercute directamente en la calidad de vida de todos los ciudadanos.

En materia de renovación y construcción de nuevas vías, en el 2014 se han mejorado más de 1.000 km tanto en los ramales de pasajeros como los de carga... ¿Hace cuántos años que no veíamos en el presupuesto nacional –que vota todos los años este Congreso– una asignación específica destinada a este rubro? Entre 50

y 60 años. Esta tarea integró el acuerdo celebrado con China que, además de la compra de material rodante y de repuestos, incluyó la renovación y reconstrucción de vías por más de 1.500 km. Para 2015 restan trabajos en 500 km aproximadamente.

Otro dato trascendental de la política ferroviaria que viene llevando a cabo este gobierno tiene que ver con la reactivación de los talleres nacionales en los cuales se repara el material rodante. Actualmente, existen en el país 8 talleres: Tafi Viejo, Alta Córdoba, Nueva Palmira, Mendoza, Talleres Güemes, Concordia, Monte Caseros y San Cristóbal.

En relación con ello, para este año se encuentra finalizada la fabricación de 20 formaciones –Tren Alerce– que serán destinadas al Belgrano Norte para comenzar a prestar servicios entre Retiro y Boulogne en los próximos días. Cada uno de los coches de esas formaciones tiene capacidad para 240 pasajeros. Estas formaciones son nacionales, producidas por la Planta EMEPA S.A. Se trata de trenes de aluminio, con servicio de wi-fi y aire acondicionado.

Otro tanto podemos decir de la construcción de nuevas estaciones de trenes, como la de Ciudad Universitaria en el Belgrano Norte –pronta a inaugurarse–; así como de la electrificación de vías del tren a La Plata que ya mencioné, y que demanda una inversión de 500 millones de dólares. ¡Preguntémosles a los vecinos de Quilmes, La Plata, Bernal, Berazategui, que son beneficiados con la electrificación, si alguna vez creyeron que esta obra iba a realizarse!

Destaco también que para la CABA, distrito al que represento, la reconversión del sistema ferroviario representa un doble beneficio: para el usuario, porque aumenta la calidad del transporte; y para la ciudadanía en general, ya que se sustituye la utilización de otros medios de transporte, como el vehículo particular, y además, se reducen los niveles de contaminación ambiental y sonora. Algunos especialistas han advertido que desde la década del 70 en adelante, en la región metropolitana de Buenos Aires, el transporte guiado (tren y subte básicamente) viene perdiendo participación en la producción de viajes totales, debilitando de esta forma la columna vertebral de la movilidad masiva. Entre 1970 y 2006, los modos guiados pasaron del 12,3 al 8,7 %, y paralelamente el tránsito automotor creció de 15,2 a 40,4 % (Artemio Pedro ABBA, revista n° 9 de *Voces en el Fénix*).

Sin embargo, estamos convencidos de que la política implementada por este gobierno tiene el claro objeto de revertir esa tendencia. Sólo a título ejemplificativo, y tomando como referencia las estaciones intermedias de los ramales Mitre y Sarmiento en el ámbito de la ciudad, la venta de boletos oscila entre 170 mil y 180 mil anuales. Esto implica que la incidencia para el porteño de una política ferroviaria como la puesta en marcha es, a todas luces, positiva.

Muchos de mis compañeros de bancada han hecho un recorrido por la historia de los ferrocarriles



en nuestro país. La política ferroviaria impulsada por Perón –que en 1947 llegó a contar con una red de más de 43.000 km de vías– comenzó a ver su decadencia en 1982, profundizándose –más bien hundiéndose– en los 90.

En los 90, literalmente, el Estado se bajó del tren. A pesar del rechazo de legisladores oficialistas y opositores, y de la queja de las provincias por la imposibilidad de hacerse cargo del esquema de costos, el entonces ministro de Economía –en consonancia con recomendaciones del Banco Mundial–, consideró el cierre de los ramales como “la solución a un grave problema”. Lo cierto es que en la mayoría de los países el resultado económico del servicio ferroviario de pasajeros es deficitario, pero se mantiene en función del criterio de “beneficio público” que recibe la comunidad.

Claramente aquí hablamos de beneficio para los ciudadanos de nuestro país; la ecuación no es costo beneficio, sino beneficio/ beneficio. Es un plus para el trabajador que viaja menos tiempo y mejor; es un plus para el estudiante que llega a horario a la facultad; es un plus para el turista, que puede ir a Mar del Plata o a Córdoba en tren. Es más derechos, calidad de vida, seguridad, tecnología, desarrollo económico. La política ferroviaria tiene, definitivamente, efecto multiplicador de beneficio público.

Una política como la que hoy vemos en parte plasmada en este proyecto requiere de herramientas jurídicas que colaboren, de inversión, de trabajo, pero básicamente de decisión y convicción política. Eso es lo que ha tenido la presidenta Cristina Fernández, y por ello se ha hecho tanto y se continúa haciendo.

Porque creo en este proyecto de país, adelanto mi voto positivo.

7

#### INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA DIPUTADA CARRILLO

El presente proyecto de ley impulsado por el Poder Ejecutivo nacional crea Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, que tendrá la potestad sobre todo el sistema tanto de cargas como de pasajeros, y restituye al Estado la facultad para administrar la red de vías férreas que habíamos perdido con las nefastas privatizaciones de los años 90.

Una vez más estamos ante una iniciativa presidencial que nos brinda la posibilidad de ser protagonistas privilegiados en este proceso histórico de recuperación de derechos irrenunciables del Estado tendientes a garantizar el desarrollo y crecimiento de nuestro pueblo.

Así, el fin de las AFJP, la nacionalización de nuestra línea de bandera Aerolíneas Argentinas, la recuperación de YPF y ahora los ferrocarriles se constituyen en emblemas indiscutibles de políticas públicas que

reafirman nuestra identidad nacional y nuestra soberanía.

Este proyecto de ley apunta al futuro de los argentinos pero sin perder la perspectiva de lo que en el pasado provocaron las políticas neoliberales que mediante el aplastamiento del Estado arrasaron pueblos enteros con la privatización de los ferrocarriles.

Sin dudas la posibilidad de que vuelva al Estado la administración de las vías ferroviarias deviene trascendental en el marco de este proceso de profundización de políticas de nacionalización y, fundamentalmente, de integración de nuestro país.

Quienes venimos del interior podemos dar testimonio certero y veraz de las dolorosas consecuencias que trajeran aparejadas las funestas políticas neoliberales de los años 90.

Mediante el presente proyecto de ley, Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado será la empresa que tendrá bajo su estructura la gestión operativa y diaria de todo el transporte de pasajeros y cargas, beneficiando de este modo a las economías regionales, optimizando los costos de flete y generando mano de obra calificada.

En este sentido el presente proyecto ley 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.

No estamos solamente recuperando los ferrocarriles, estamos recuperando derechos, estamos profundizando crecimiento, estamos reafirmando soberanía.

En definitiva, queda claro que una de las prioridades de este proyecto nacional que conduce la presidenta Cristina Fernández de Kirchner es, sin lugar a dudas, afianzar nuestra soberanía nacional, no hay mejor manera de ir culminando una exitosa gestión, con la recuperación del Estado y la profundización del crecimiento.

Se trata de una iniciativa legislativa superadora que devolverá a las economías regionales, como la de mi querida provincia de Tucumán, la fortaleza que le arrebatara las políticas del libre mercado.

En definitiva, se trata de recuperar la potestad que el Estado nunca debió haber cedido.

Sostengo, sin temor a equivocarme, que estamos ante un momento histórico, por tal motivo mi voto es a favor, desde el firme convencimiento que el presente proyecto contribuye a afianzar la soberanía de nuestra Nación.

8

#### INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA DIPUTADA CARRIZO (N. M.)

Venimos a dar un gran debate sobre la importancia de recuperar una herramienta como los trenes, hoy es un día histórico para todos los argentinos, venimos a votar

de forma positiva este proyecto y con gran entusiasmo, ya que para los que tuvimos un familiar ferroviario nos trae a la memoria las anécdotas que nos contaban.

Desde la asunción de nuestro querido Néstor Kirchner el Estado nacional viene implementando políticas públicas con el objeto de fortalecer y mejorar el sistema ferroviario, incluyendo la reactivación de distintos ramales de media y larga distancia, poniendo en valor varias estaciones y llevando adelante numerosos proyectos e inversiones en infraestructura, como la construcción de nuevos pasos a nivel y bajo nivel, puesta en valor y reactivación de distintos talleres ferroviarios y mejoramientos de las vías, debido que antes del año 2003 más de 15.000 mil kilómetros de vías se encontraban fuera de servicio, había cientos de estaciones clausuradas. La gran inversión del Estado nacional permitió renovar completamente el material rodante.

Voy a hablar en particular de mi provincia. Durante la dictadura militar ordenaron cerrar los talleres, pero en 1984 fueron reabiertos durante el gobierno de Alfonsín. En los 90 con las políticas neoliberales junto al gobernador y ex dictador Domingo Bussi quien ordenó cerrarlos nuevamente, este genocida terminó por destruir las esperanzas de los trabajadores, mediante la instalación de una cooperativa que, entre 1994 y 1996, se encargaría de saquear y desguazar la planta y dejar en la calle a más de 300 familias, con una desocupación cercana al 40 por ciento durante esos años, los trabajadores despedidos iniciaron una lucha sostenida para recuperar la fuente de trabajo.

Tras la caída del gobierno de Fernando de la Rúa, la asamblea vecinal Fuerzas Vivas se hizo cargo del reclamo y consiguió avanzar en las negociaciones para la reapertura.

Los talleres de Tafi Viejo eran fundamentalmente para el funcionamiento de los ferrocarriles, y con el pasar del tiempo se convirtieron en el emblema de la pujanza de Estado. Es por eso que en 2003, el presidente Néstor Kirchner anunció la reapertura de los Talleres Ferroviarios y la rehabilitación progresiva de las líneas de producción de los mismos, gracias a estas políticas de gobierno se avanzó con el plan de reequipamiento y de funcionalización de la planta.

Tafi Viejo era un bastión ferroviario y aún lo sigue siendo, permitiendo garantizar la integración del territorio nacional y la conectividad del país, y también el desarrollo de la economía regional y la creación de empleo; por esto y por todo lo expuesto adelanto mi voto positivo.

9

#### INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO CASERIO

Los ferrocarriles son un servicio estratégico para el desarrollo de la República Argentina. Nuestro país tiene una vasta historia en torno del crecimiento de los pueblos a la vera de las vías. En los 90 se desguazaron

los trenes al son de “ramal que para ramal que cierra”. Las provincias recibieron algunos ramales para su explotación y mantenimiento, sin la transferencia de los capitales económicos que pudieran solventar su actividad. Hoy, con esta norma, el Estado nacional transfiere los trenes para su explotación. Las provincias reclamamos inversiones, desarrollo, mantenimiento y explotación real de la totalidad de los ramales. La vida de muchos pueblos está supeditada al tren.

Por ello, consideramos que no es una mera diferencia semántica utilizar el concepto de “servicio público” en lugar de “interés público” propuesto por el gobierno nacional. El interés público implica la regulación por normas de carácter privado, en tanto que el servicio público implica la obligación de explotación de manera regular, continua y en todo el territorio.

Durante el llamado Proceso de Reorganización Nacional, se llevó adelante otra serie de cancelaciones entre las que se cuentan los ramales La Plata-Avellaneda, La Plata-Pipinas, Laguna Paiva-Deán Funes y Córdoba-Cruz del Eje. Pasando de 47.000 kilómetros de vías férreas (1957) a tan solo 27.000 km.

Aquella célebre frase que pronunciara el ministro Domingo Cavallo anunciando que “los ferrocarriles eran un verdadero cáncer para el país por los costos que tenían” fue el triste anticipo de una realidad: en los 90 culminó con la destrucción del sistema de transporte ferroviario; el transporte de cargas fue traspasado al sistema carretero. Hoy el 95 % de las cargas se realizan por camión.

Con la política ferroviaria que implementó el actual gobierno se sostuvo la operación privada de los trenes, a través de concesiones o de unidades de gestión operativa y se permitió un mayor deterioro del sistema ferroviario, de la mano de concesionarios que no cumplieron los compromisos contractuales en materia de mantenimiento de vías, material rodante y señalamiento.

Sistemáticamente se consintieron incumplimientos de los concesionarios, sin hacer efectivas las sanciones correspondientes, y se mantuvieron o renovaron contratos aun cuando hubo causales para su rescisión, lo que sólo se aplicó de forma excepcional y luego de terribles tragedias como la de Once.

Las obras e inversiones se financiaron con fondos públicos, pero en la mayoría de los casos se ejecutaron a través de los concesionarios u operadores, sin que los procedimientos utilizados garantizaran los principios de competencia, concurrencia, transparencia y publicidad.

Con un costo fiscal creciente, se sostuvieron las tarifas a los usuarios y se asumieron gastos de operación que estaban a cargo de los concesionarios u operadores, en algunos casos directamente los salarios.

Se transfirieron crecientes subsidios al sector mediante procesos de asignación cuestionables, sin control sobre la rendición de cuentas ni evaluación de los resultados o del impacto.

El Estado ha otorgado, sin el debido control, subsidios al transporte, que además ha sido uno de los sectores más beneficiados por estas transferencias. En TBA, por ejemplo, el subsidio pasó de ser una fuente minoritaria de ingresos (33 % en 2003) a ser su principal sustento (75 % en 2009). Las cifras colosales que se han erogado en subsidios en todo el sector de transporte ferroviario de pasajeros –llegando a \$ 4.708 millones en 2012– no han tenido una contrapartida de mejora del servicio ni han impedido su deterioro o inseguridad. Más aún, los subsidios fueron remitidos a los concesionarios sin excepción, aun cuando ellos vulneraban de manera habitual y corriente las condiciones que el mismo Estado exigía para poder ser beneficiarios de dichos fondos. A su vez, los subsidios se concentraron en el ámbito del AMBA, en perjuicio de los usuarios del interior del país que siguen sufriendo la ausencia del tren y los altos costos.

Las autoridades gubernamentales no sólo subsidiaron sin hacer preguntas, ya que la CNRT se limitó a ejercer un mero control aritmético, sino que no llevaron a cabo en ningún caso una verificación exhaustiva del destino de esos fondos, de sus efectos, y de la relación entre los montos erogados y los resultados sobre la prestación del servicio. En cuanto a los fondos que el Estado transfirió a los concesionarios para inversiones y obras, la intermediación privada se hizo utilizando procedimientos que no garantizaban los principios de las contrataciones públicas. Los operadores realizaron contrataciones directas, en muchos casos bajo un infundado argumento de urgencia, sin respetar los principios de competencia, transparencia y publicidad.

Los concesionarios del sector de transporte de cargas incumplieron sistemáticamente el pago del canon de explotación. Aunque era causal de rescisión, el Estado no hizo efectivas las sanciones correspondientes sino que renegoció contratos o dilató el proceso de revisión, permitiendo la continuidad de las empresas en falta y la acumulación de deuda al Estado.

Por ello es necesario la rescisión de todos los contratos vigentes con las empresas concesionarias de servicios ferroviarios de cargas y la revisión del estado de cumplimiento de los concesionarios y operadores del servicio de pasajeros. En caso de corresponder se deben adoptar las medidas sancionatorias y las acciones legales pertinentes. La Auditoría General de la Nación (AGN) debe examinar lo actuado debiendo remitir el dictamen correspondiente al Congreso de la Nación.

Con este proyecto del oficialismo, en realidad, lo que se pretende es mantener el actual estado de cosas, con el agravante de que se va a implementar una absorción de pasivos por parte del Estado, producto de los incumplimientos de las empresas concesionarias en cuanto al mantenimiento de líneas férreas, material rodante, equipamiento, etcétera; la falta de pago del canon y las velocidades mínimas comprometidas.

Esto surge claramente en el artículo 3º, donde textualmente se expresa “rescatar, reconvenir o en su caso renegociar los contratos de concesión suscritos” y en ningún momento se habla de una auditoría a dichas empresas y menos aún el hacer valer las auditorías realizadas durante todos estos años por la Auditoría General de la Nación, donde queda claro la responsabilidad de aquellas que llevaron a la crisis del sistema ferroviario. Tampoco define ningún criterio para la renegociación o cese de las actuales concesiones vigentes.

Además es necesario instrumentar la participación de los representantes de los usuarios de trenes en el directorio; resulta imprescindible porque son ellos los que mejor conocen las deficiencias cotidianas del sistema y las necesidades de los pasajeros. Por otra parte, si bien es importante la existencia del control a través de la SIGEN y la AGN, ambas constituyen una base mínima, pero insuficiente para fiscalizar un ente de tal característica.

Remarcamos como fundamental la necesidad de una auditoría externa de todas las empresas públicas y privadas, así como entes estatales y las propias carteras ministeriales, de todo el sistema ferroviario. Es fundamental que las empresas se hagan cargo del desguace, del levantamiento de vías, de la pérdida de material rodante y de los incumplimientos por falta de inversión.

10

#### INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO CORTINA

Quisiera comenzar haciendo un reconocimiento al Poder Ejecutivo nacional, porque creo que ésta es la primera vez que nos envía una iniciativa en donde admite sus errores. Del viraje que este proyecto pretende significar, puede deducirse que la dirección en materia de política ferroviaria asumida por el propio gobierno, a partir de 2008, nos llevó directo al fracaso y al continuismo con las políticas neoliberales de los 90.

Lamentablemente, a esta altura, este acto de sinceridad política llega, cuando menos, tarde. Porque llega después de que pesen más de treinta causas judiciales y veinte procesamientos sobre el ex secretario de Transporte Ricardo Jaime. Porque se da después de haber hecho compras directas de vagones y locomotoras usadas por 1.600 millones de pesos, para que luego duerman en los playones de carga del conurbano bonaerense por ser inservibles. Porque ya se gastaron cifras millonarias en subsidios a concesionarios (los mismos concesionarios del menemismo) que no invirtieron un peso en la mejora del servicio. Según un informe de la AGN, sólo en el área metropolitana, entre 2005 y 2012 el Estado ha subsidiado a esas empresas por casi 20 mil millones de pesos.

Este proyecto y la mencionada recuperación del sistema ferroviario, señor presidente, llegan después

de una tragedia que les costó la vida a cincuenta y un personas, de la que nadie se hace cargo.

El gobierno ha fallado, y ahora con un mea culpa implícito nos dice que va a rerrevolucionar el sistema. Si así fuera, bienvenido sea. El problema es que la iniciativa que estamos tratando nos deja serias dudas y nos enfrenta, nuevamente, a una decisión que parece responder a los acontecimientos y la coyuntura política, más que a una política de Estado.

Este proyecto remitido por la presidenta está lejos de establecer la certeza de que el Estado se hará cargo integralmente de los ferrocarriles. La prueba de ello se encuentra plasmada en los términos del artículo 3º que habla de la posibilidad de “renegociar contratos de concesión”.

Nada se dice acerca de la rescisión, sin indemnización, de las concesiones que a todas luces incumplieron condiciones mínimas de inversión dispuestas en los contratos; ni de la realización de auditorías. Pero, sobre todo, nada se dice acerca de cuáles serán los criterios objetivos para encarar las mencionadas renegociaciones.

Como fue costumbre en todos estos años, se deja al arbitrio del Poder Ejecutivo la decisión de la modalidad que en definitiva adoptará el sistema, ya que no establece lineamientos generales de funcionamiento, planes de desarrollo, metas o pautas de inversión de ninguna índole.

Esto siembra sospechas. Se podría especular, por ejemplo –porque la iniciativa que tratamos ahora no ofrece garantías para evitarlo– que tras las obras de infraestructura realizadas desde el Estado, las multinacionales cerealeras o mineras serán beneficiarias de nuevas concesiones, reduciendo así sus costos de transporte sin haber aportado un solo dólar. Una historia repetida en nuestro país, donde los grupos económicos nunca asumen riesgos de inversión y siempre se llevan la ganancia.

En el mismo sentido, aunque se crea una sola empresa con el supuesto objetivo de superar la fragmentación de la administración de la infraestructura y la operación ferroviaria (que impulsó este mismo gobierno), en los hechos se mantiene esa división al sostener sociedades separadas. Lo que también deja serias dudas acerca de su futura efectividad.

Otro tema sensible es el de la integración del directorio de la futura empresa Ferrocarriles Argentinos S.E. Ese directorio, además de reunir idoneidad técnica y de gestión, algo que aquí no se garantiza, debe ser representativo. Y, en ese sentido, la participación de los usuarios y trabajadores es fundamental.

Este proyecto nos presenta un directorio donde están representadas las conducciones de las empresas del Estado, pero limita la participación autónoma de los trabajadores y condiciona la de los usuarios hasta dejarla al borde de su exclusión.

Al mismo tiempo, es por supuesto deseable el hecho de que la nueva sociedad estatal se encuentre sometida a los controles de la SIGEN y la AGN. Pero esto resulta insuficiente si no se complementa con un mecanismo que permita el control social. En la iniciativa del Poder Ejecutivo no encontramos ninguna mención a esta cuestión fundamental, aun cuando resulta imprescindible la creación de un organismo autónomo que ejerza un control exógeno, desde los ciudadanos hacia sus representantes, distante de los intereses económicos y del poder político de turno.

En el marco de este debate, el ministro Randazzo ha dicho textualmente que “una política ferroviaria se encuentra íntimamente ligada al desarrollo económico y social de una Nación”. Yo le agregó que un desarrollo estratégico e integral de los ferrocarriles debería acoplarse a un nuevo modelo económico que priorice la industria y las realidades regionales, que integre al territorio nacional y promueva la desconcentración de la población.

Lo que nos preocupa es saber que ese modelo está ausente y que esta medida se muestra, en el mejor de los casos, como un espasmo de voluntad que no sirve para revertir el cuadro de situación crítico en el que se encuentra el sistema ferroviario y puede terminar contribuyendo a la consolidación del extractivismo de nuestros recursos naturales.

Conforme lo que acabo de exponer y desde nuestro punto de vista, el proyecto se queda a mitad de camino a la hora de asegurar cambios que son indispensable y se reduce a un reordenamiento administrativo de las estructuras que ya existen.

Por eso vamos a limitar nuestro acompañamiento a la votación en general, expresando nuestra oposición a las cuestiones que señalé en el tratamiento en particular y sin renunciar a promover un debate amplio y plural sobre el pasado, el presente y el futuro del ferrocarril en nuestro país, directamente concatenado con la necesidad de construir colectivamente un nuevo modelo de desarrollo.

Una posibilidad que a pesar de los discursos, el Frente para la Victoria les ha negado al conjunto de los argentinos.

11

#### INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO DAS NEVES

Voy a hacer una exposición breve sobre el proyecto que estamos tratando hoy. Acompaño este proyecto porque tengo la firme convicción de que, contrario a lo que algunos afirmaron, todo lo que deba ser estatal deberá permanecer en manos del Estado.

Quiero adherir a los argumentos que manifestaron los diputados de mi bloque y, en honor a la brevedad, concentrar mi discurso a un solo asunto. Se trata de la ausencia de esta ley de algún criterio federal en el de-



sarrollo de la política ferroviaria. Porque hubiera sido bueno que la ley la contemple algún lineamiento de cómo se va a construir el futuro del sistema ferroviario argentino definiendo y dando, además, participación a las provincias y a los municipios.

Siempre lo mencionamos pero hay que empezar un día. Basta de un estado macrocefálico, necesitamos acabar con un país donde todos los hilos se mueven en el mismo lugar. Y no lo digo en detrimento de la Capital Federal, lo digo porque tenemos que volver a despertar las economías de cada región del interior. Y para eso necesitamos de infraestructura que esté a tono con las necesidades de cada provincia. No puede ser que el costo de flete de una provincia al puerto de Buenos Aires sea superior al que hay entre ese puerto a China o Europa.

Me gustaría mencionar también, que lo digo como habitante de una provincia que tiene una historia rica en ferrocarriles. Con casi 90 años de historia del desaparecido Ferrocarril Central Chubutense, con el sueño vivo del Viejo Expreso Patagónico “La Trochita”, como algunos la conocen. No me va a dejar mentir ningún diputado del Sur, que volver a tener al tren en el Sur es un sueño de muchos patagónicos.

Seguramente, todos hablan de la decadencia que sufrió el sistema ferroviario durante los 90. No voy a contradecir ni a defender a nadie. Pero quiero mencionar un proyecto que se inició en el año 1994 con la ley 24.364 para estudiar la perfectibilidad para la construcción y funcionamiento de una línea férrea en la región patagónica. Un proyecto sobre el cual se avanzó mucho y que quedó en la nada, como todos los proyectos a largo plazo que se llevaron puestos los vaivenes de la economía y la crisis económica del 2001. Yo me acuerdo de las reuniones de los gobernadores en la Quinta de Olivos para trabajar en este asunto y sería bueno que se retome el estudio de estos proyectos.

Nosotros venimos peleando desde 2012 en el Senado, y desde 2014 en esta Cámara con un proyecto para volver a estudiar la viabilidad de volver a tener el tren en la Patagonia. ¿Ustedes se imaginan la importancia que tendría para nosotros contar con un corredor bioceánico entre Comodoro Rivadavia y Puerto Deseado? ¿Las vidas que salvaríamos de los accidentes viales enviando la carga de los camiones que transitan por la ruta 3 en un tren?

Tiene muchísima importancia, señor presidente, como lo debe tener para un diputado de Jujuy, de San Juan o de cualquier otra provincia que, como nosotros, se encuentra en el interior profundo. Es una deuda pendiente que este Congreso se merezca discutir.

Por eso, tenemos que avanzar con esta ley, tenemos que recuperar lo que el Estado perdió en los 90, no sólo porque lo entregó vilmente, sino porque el sector privado demostró ser peor administrador que el mismo Estado nacional.

12

#### INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO DÍAZ BANCALARI

La iniciativa que hoy estamos analizando, anunciada por la presidenta Cristina Kirchner el 1° de marzo ante la Asamblea Legislativa, es un avance fundamental dentro de la política de transporte nacional. Un acierto más que se suma a la larga lista de atinadas prácticas administrativas que se vienen sucediendo desde el año 2003.

Por intermedio de la presente propuesta se declara de interés público nacional, y como objetivo prioritario del país, la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, estableciéndose como principio básico que la administración de la estructura ferroviaria será realizada por el Estado nacional.

La medida apunta a continuar con el proceso de reordenamiento ferroviario estratégico establecido por el gobierno nacional, y en atención a la especificidad y profesionalidad que el sistema de transporte por trenes requiere. Es la concreción legislativa de un antiguo anhelo, cuyo camino comenzó a desandarse hace ya un tiempo con la adquisición de modernas formaciones de trenes, la recuperación parcial de algunos servicios concesionados, la construcción de nuevos pasos a nivel, el mejoramiento de vías y la reactivación de talleres ferroviarios.

Todos sabemos que el sistema ferroviario argentino fue devastado por las políticas liberales y neoliberales impulsoras del abandono del servicio de ferrocarriles, que imperaron durante la dictadura militar y los años 90. La destrucción de la industria nacional estuvo ligada a la desmembración del transporte de cargas por vías férreas, a la vez que la desaparición y aislamiento de numerosas localidades estuvo directamente relacionada con la eliminación de la mayor parte del sistema de transporte de pasajeros por tren.

En consecuencia, habiendo avanzado hasta este punto en la recuperación económica de la nación, habiendo recobrado ya algunas de las empresas más emblemáticas y trascendentes para el funcionamiento de nuestra matriz económico-industrial, es el turno de dedicarnos a la reconstrucción y reactivación total y definitiva de nuestro sistema de transporte por vías férreas.

Con esta finalidad el proyecto establece la creación de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, que será la sociedad fundamental de todo este proceso, y que conforme a lo establecido en el artículo 12 del cuerpo normativo, absorberá acciones de la Administradora de Infraestructura Ferroviaria Sociedad del Estado (AIF), de la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE), de Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima, de Nuevo Central Argentino Sociedad Anónima, de Ferroexpreso Pampeano Sociedad Anónima y de Ferrosur Roca Sociedad Anónima.

Esta nueva sociedad, que se abocará no sólo a revertir los aspectos negativos que perduran en el rubro, sino también a contribuir para profundizar la reconstrucción general del sistema de explotación ferroviario argentino teniendo en miras el desarrollo de las economías regionales, estará bajo la órbita del Ministerio del Interior y Transporte. Será entonces el Poder Ejecutivo nacional, en ejercicio pleno de sus funciones, quien tomará todas las decisiones referentes a la administración del transporte de pasajeros de corta y mediana distancia, y de cargas, volviendo a poner en cabeza del Estado la política de inversiones y de explotación de la red de vías.

El texto, que consta de veintiún artículos, otorga asimismo al Estado la potestad para desafectar bienes, rescatar y reconvenir o renegociar los contratos de concesión suscritos con Nuevo Central Argentino, Ferroexpreso Pampeano, Ferrosur Roca, Metrovías y Ferrovías.

Según la nueva normativa, la dirección y administración de la empresa pública estarán a cargo de un directorio integrado por un representante de la Secretaría de Transporte, por el titular de la Administración de Infraestructuras Ferroviarias, por el presidente del directorio de Belgrano Cargas y por dos representantes gremiales del sector, designados por el Ministerio del Interior y Transporte.

La iniciativa, según señala el artículo 1º, apunta a la renovación y el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria y la incorporación de tecnologías y servicios que coadyuven a la modernización y a la eficiencia del sistema de transporte público ferroviario, con el objeto de garantizar la integración del territorio nacional y la conectividad del país.

El proyecto toma como referencia la reciente experiencia francesa, donde se reunificó todo el sistema ferroviario bajo un “gran holding público”, planteando como objetivo central lograr una red ferroviaria con logística plenamente integrada al circuito productivo regional y enlaces comerciales a los países limítrofes.

Entre las innovaciones, se destaca la modalidad de acceso abierto a la red ferroviaria nacional para la operación de los servicios de carga, de modo que cualquier operador ferroviario pueda transportar carga con origen y destino en cualquier punto de la red, independientemente de quien detente la titularidad o tenencia de las instalaciones.

También el texto del proyecto expresamente dispone que uno de los principios rectores será la protección de los derechos de los usuarios, con atención especial a las personas con discapacidad, garantizando el acceso a los servicios en condiciones de calidad (artículo 1º, inciso f).

El proyecto de ley que crea la empresa pública Ferrocarriles Argentinos, con el objeto de reactivar los servicios de cargas y pasajeros, es entonces la propuesta oficial que otorga al Estado la plena administración de la infraestructura ferroviaria en todo el te-

ritorio nacional, consolidando un proceso, una transformación hasta ahora inédita en materia ferroviaria, que prioriza un servicio estratégico para el desarrollo argentino.

Este emprendimiento debe entenderse como una de las mayores inversiones a futuro para nuestro país, una iniciativa que traerá importantes consecuencias sociales, que superarán incluso a las económicas, ya que la magnitud de esta empresa va asociada al progreso de toda la Argentina, y destinada también a reactivar la vida de miles de pueblos aislados a partir del abandono intencional de la política ferroviaria.

Se estima que una vez que se ponga en funcionamiento este nuevo sistema ferroviario, se logrará un ahorro de 415 millones de dólares, por lo que a las mejoras cualitativas del servicio, y a la influencia positiva que representará para las actividades industriales y regionales de nuestra patria, se le sumará un innegable beneficio económico directo.

Quizás alguien pueda preguntarse, ¿por qué no se hizo antes? Pero ese interrogante sería pertinente si antes no se hubiera hecho nada, y no es éste el caso. Hace 12 años que nuestro país viene recuperándose y reconstruyéndose bajo la dirección y administración de los presidentes Néstor Kirchner y Cristina Fernández de Kirchner, dejando atrás largos períodos de desguace del Estado y de mutilación social.

Hoy es el turno definitivo para los ferrocarriles, y no es tarde para continuar. Cambiamos desinversión por inversión. Olvido por memoria. Exclusión por inclusión. Las obligaciones son muchas, pero se van cumpliendo, gradualmente, sin pausa, con el apoyo popular de todos los argentinos.

Por todo lo expresado, es que acompaño el presente proyecto de ley votando afirmativamente el dictamen de mayoría.

13

#### INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO ELORRIAGA

Venimos hoy a apoyar la recuperación de la administración de los ferrocarriles argentinos por medio de la creación de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado. Consideramos que recuperar la administración de ferrocarriles por parte del Estado implica rescatar memoria, historia, costumbres, relaciones, rutas de comunicación entre los pueblos y sus habitantes.

Cómo no apoyar una medida de este tipo si en nuestra historia, la de la provincia de Entre Ríos, que por otra parte es la de muchas de este inmenso país, aún nos habla de aquella época en que los trenes recorrían su geografía de norte a sur, con el Gran Capitán, o de este a oeste con las combinaciones a Paraná y Concepción del Uruguay o los ramales de carga de la costa del Uruguay, las conexiones a Corrientes o el ramal,

más corto, de estación Sola a Raíces. Todo esto llegó a conformar el Ferrocarril General Urquiza.

Cómo no apoyar una medida de este tipo si vivimos en una provincia cuyo gobernador vivió su niñez y adolescencia en una estación de tren como él mismo cuenta, si uno tiene la memoria de un tío que fue jefe de estación en Sola, Durazno y Maciá, don Delfor Buiatti, quien a sus 88 años sigue añorando el paso del tren; si conoció a don Paco García, al que en 1978 echaron de Ferrocarriles en su Basavilbaso ferrocarrilero, luego de haberle dado su vida al riel ya que había ingresado a los 18 años y fue dejado cesante a los 57, 3 antes de jubilarse. Demuestra este caso, como tantos otros, que fue en la época de la dictadura donde comenzó el feroz ajuste neoliberal que tuviera su punto culminante con la famosa frase “ramal que para, ramal que cierra” (nos hacemos cargo, por eso hoy venimos a reparar parte de aquel daño). ¿Por qué lo demuestra? Porque en ese 1977 en que don Paco es cesanteado, lo es con otros 400 operarios dejando en Basavilbaso sólo 6 operarios, en un pueblo que era nudo del Ferrocarril General Urquiza.

Cómo no apoyar una medida de este tipo cuando uno mismo viajó en el tren pasando en el ferry desde Entre Ríos a Zárate primero y luego hizo el mismo viaje pasando por el complejo Zárate-Brazo Largo, impresionante obra de ingeniería, justamente por el ferrocarril, ya que debió hacerse una estructura asimétrica en sentido longitudinal para darles cabida a las vías. Esto se puede ver claramente en la cantidad de obnques de los tramos atirantados, siendo mayor su número en el sector ferrocarrilero.

Cómo no apoyar una medida de este tipo si aún existe en Basavilbaso, o Baso como popularmente es conocida por los entrerrianos, una radio FM llamada “Riel” cuyo lema es “una amistad de acero”, o si aún persiste en Concordia el eco de la sede de la gerencia del Ferrocarril General Urquiza.

En definitiva, recuperar la administración de ferrocarriles por parte del Estado, tal como ya manifesté, implica rescatar memoria, historia, costumbres, relaciones y rutas; sí señor presidente: rutas, ya que con el ferrocarril a pleno en su modalidad cargas, los camiones seguirán trabajando a pleno pero seguramente con recorridos más cortos y rentables, es decir llevando las cargas del lugar de producción a las estaciones, conservando de esta manera los caminos más estables y despejados.

Párrafo final para algunas cosas que escuchamos en el debate de esta ley llevado a cabo en la reunión conjunta de comisiones de los días 25, 26 y 31 de marzo pasados. Aparte del aporte de los señores/as diputados presentes tuvimos la fortuna de escuchar a distintos especialistas y actores de la actividad, fruto de ello son algunas de las modificaciones que se hicieron desde el texto original que hoy estamos tratando. Recuerdo así que el reclamo casi unánime era que no estaba

contemplada la participación de los usuarios en el directorio de la nueva empresa. Hoy están incluidos.

También tengo en la retina la inmensa alegría del intendente de Morón por la significación de la puesta en excelentes condiciones de la línea del Sarmiento. Muy pronto, en las distintas regiones del país, duplicaremos nuestra algarabía actual al ver circular nuevamente a Pata de Fierro por todo el territorio nacional.

14

#### INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO GAGLIARDI

En los años 90 floreció a nivel mundial y en nuestro país en particular, el neoliberalismo, que con la “globalización”, después sabríamos, contenía a “globalizadores y globalizados”.

Fue por aquellos años, por los 90 que el discurso único nos intentaba convencer de que el Estado debía ser mínimo, con nula injerencia política en los mercados, ya que éste se autorregulaba y oportunamente derramaría sus bendiciones sobre la parte más baja de la pirámide económica. Nos decían también que la solución a todos los problemas llegaría pasando los servicios públicos a manos privadas (¿se acuerdan de Roberto Dromi?).

Cómo olvidar las horas y horas de prédica en este sentido donde Bernardo Neustadt y numerosos periodistas más intentaban por televisión convencer a doña Rosa de lo malo que era todo lo estatal (burocrático, elefantásico, corrupto, ineficaz, etcétera).

Hoy ya sabemos adónde nos condujo todo eso. Creo que en nuestros días han cambiado las cosas y se ha hecho menos creíble para la mayoría de todos nosotros el discurso “Neustadt”, donde decir que el Estado es un mal administrador y cualquier cosa en manos privadas –por el mero hecho de no ser públicas– mejora y se vuelve eficiente. Lamentablemente, por ese concepto perdimos un tiempo importante de nuestra historia donde privatizamos la red ferroviaria, así como también YPF, Aerolíneas Argentinas, Correo Argentino entre otras empresas del Estado, se acuerdan de las joyas de la abuela...

Afortunadamente hoy, mientras en Europa varios países siguen padeciendo los efectos del neoliberalismo tan nocivos para sus ciudadanos, nosotros ya dimos vuelta la página y en nuestro actual proyecto político nacional y popular que conduce la presidenta Cristina Fernández de Kirchner, hemos recuperado las banderas de la inclusión social, para lo cual, como siempre supimos por la doctrina peronista, el rol del Estado es fundamental. Esto es profundizar soberanía.

Y buena parte de dicha inclusión está relacionada con los ferrocarriles. Soy de Río Negro, mi provincia está cruzada de este a oeste por dos ramales del Ferrocarril Roca (no discutiremos acerca de quién fue el general Roca, alguien bien conocido en la Patago-

nia norte que merecería un debate para reconsiderar el nombre, pero bueno, es para otro momento). Decía que mi provincia Río Negro está atravesada por dos ramales del Roca: uno que va desde Bahía Blanca hasta Bariloche cruzando la provincia por la “Línea sur” y otro ramal que, también desde Bahía Blanca atraviesa Río Negro en paralelo a la ruta 22, alcanzando Cipolletti y llegando hasta Zapala, en Neuquén.

Estos dos ramales fueron esenciales para abastecer y comunicar a todos los pueblos, localidades y parajes de la provincia. Por eso es imposible no vincular al ferrocarril con la inclusión social que impulsa y caracteriza a nuestro proyecto político. Creemos que la nacionalización de los ferrocarriles reactivará las diversas regiones de nuestra provincia, algunas de las cuales literalmente se extinguieron con los ramales que se cerraron. Aspiramos a la creación de nuevas fuentes de empleo, mejorando la conectividad del país, contribuyendo así al desarrollo de las economías regionales promoviendo la equidad y el bienestar.

Para garantizar todo esto, y pese a la prédica del neoliberalismo que nos condujo a la situación ferroviaria actual, la administración ferroviaria se hará a través del Estado nacional.

Este día es histórico porque desde esta Cámara de Diputados comenzamos a declarar de interés público nacional y como objetivo prioritario de la Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, así como la renovación, ampliación y mejoramiento de la infraestructura ferroviaria.

Seguramente la nacionalización de los ferrocarriles constituía una de las últimas reparaciones que teníamos pendientes y nos debíamos de los 90, de aquellos años aciagos en los que imperó el neoliberalismo.

Por todo lo expuesto, señor presidente, nuestra alegría, nuestro júbilo y el orgullo de que en este día, que consideramos histórico, sigamos profundizando nuestra soberanía y seguramente todos mi compatriotas vivirán con esta ley una reparación histórica que estábamos esperando.

15

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR  
DIPUTADO GONZÁLEZ (J. D.)

Con la alegría de estos doce años de reivindicaciones y recuperación de la soberanía nacional hoy nos reunimos para dar nuevamente un paso histórico. Histórico porque después de décadas de políticas erráticas en materia de transporte, especialmente en transporte ferroviario, hoy finalmente le devolvemos al Estado –en definitiva, al pueblo– lo que nunca debería haber perdido.

Y eso es gracias a las convicciones claras y contundentes de la señora presidenta en materia de recuperación de nuestra soberanía nacional. Ya demostró con enorme coraje y valentía las convicciones que encarnan este proyecto nacional y popular: la cosa

pública no puede quedar en manos de privados que sólo buscan el lucro y la ganancia inescrupulosa. Así fue como se recuperó Aerolíneas Argentinas y hoy es la línea de bandera que todos alguna vez añoramos y que nos conecta permitiendo que este país sea cada vez un poco más federal. Así fue como se recuperó YPF y hoy nos permite explotar ese potencial que casi no tiene límites como es Vaca Muerta y todo el desarrollo hidrocarburífero posible. Así fue como también se ha recuperado lo que todos los trabajadores aportamos para la seguridad social permitiendo tener hoy día una ANSES que puede dar un ingreso digno a nuestros jubilados y que puede dar cobertura a los niños con planes como el Conectar Igualdad, o casa a miles de familias con el Plan Pro.Cre.Ar. También un primer auto a miles de argentinos a través del Plan Pro.Cre.Auto. Esto, sin duda, es movilidad social, movilidad social ascendente. Esto es pensar en los trabajadores y la redistribución de la riqueza.

La empresa Ferrocarriles Argentinos es la continuidad que va a permitir que recuperemos aquella red ferroviaria que hizo posible el desarrollo de las economías regionales y de los pueblos del interior más profundo. Y es lo que en el futuro nos va a permitir que todo el esfuerzo que hemos hecho en reconstruir nuestro país después de aquella terrible crisis que nos azotó en 2001, se cristalice en más y mejor inclusión. Esta continuidad –que comenzó con la decisión de realizar millonarias inversiones en reponer el material rodante, en mejorar la accesibilidad a las estaciones, en mejorar la infraestructura– tiene que ser ratificada por esta Cámara sin ninguna objeción y con el convencimiento de que éste es el único camino posible para que tengamos una Argentina grande. Esta Argentina grande que hemos empezado a reconstruir de a poco y que ya lleva doce años de aciertos transformadores. Esta Argentina que ha logrado revertir años y años de errores que hoy nos permiten estar orgullosos de lo que somos y de lo que queremos ser.

Por eso, acompañar este proyecto de creación de la empresa Ferrocarriles Argentinos no es más que cumplir con el mandato popular que el pueblo de la Nación Argentina me ha encomendado al hacerme miembro de esta Honorable Cámara y no es más que reivindicar mi origen como trabajador y representante de los trabajadores. Estoy convencido de que la decisión política de nuestra señora presidenta debe ser acompañada y por eso mi voto favorable para la sanción de este proyecto de ley.

16

INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA  
DIPUTADA GRANADOS

Antes de comenzar a hablar del proyecto de ley de la creación de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado quisiera hacer una breve reseña histórica de nuestra red ferroviaria en el país.



La red ferroviaria argentina, con 47.059 km de vías, llegó a ser una de las más grandes del mundo, y sigue siendo la más extensa de Latinoamérica y la octava más extensa del planeta.

Llegó a tener cerca de 100.000 km de rieles, pero obviamente el levantamiento de vías y el énfasis puesto en el transporte automotor fueron reduciéndola progresivamente. Posee cuatro trochas distintas con conexiones con los países vecinos del Paraguay, Bolivia, Chile, Brasil y Uruguay.

El desarrollo de la red fue fomentado en un primer momento por capitales argentinos, sumándose al poco tiempo británicos y franceses. Relacionada su expansión en gran medida con el modelo económico agroexportador basado en la producción agrícola y ganadera de la región pampeana, es allí donde se concentra la mayor cantidad de tendido ferroviario.

Sigue un esquema radial donde las líneas principales confluyen en la Ciudad de Buenos Aires.

La gestación de la futura red ferroviaria argentina comenzó en 1855, al firmarse 6 diferentes contratos entre empresas inglesas y el Estado, con el fin de instalar ferrocarriles en territorio argentino.

En 1857 se inauguró la primera línea férrea, que en un principio pertenecía a un grupo de particulares que conformaban la Sociedad Camino de Hierro del Ferrocarril Oeste y que contaba con el financiamiento de la provincia de Buenos Aires, que en aquel entonces formaba un estado independiente de la Confederación Argentina.

Pocos años después, en 1862, la Legislatura de la provincia de Buenos Aires autorizó al gobernador a concesionar la construcción de una línea férrea entre el mercado de Constitución y la localidad de Chascomús, con la obligación de extenderla posteriormente hasta Dolores.

En 1863 el gobierno de la provincia de Buenos Aires se hizo cargo del mencionado Ferrocarril Oeste y continuó el tendido de la línea, que alcanzó Luján en 1864 y Chivilcoy en 1866.

La zona cuyana quedó unida con la Ciudad de Buenos Aires cuando el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico enlazó Villa Mercedes, en San Luis, con la localidad bonaerense de Mercedes. En 1887 se inauguró la primera línea férrea de la región mesopotámica, entre Paraná y Concepción del Uruguay.

En 1892 se incorporó al ferrocarril la provincia de Entre Ríos. En la provincia de Buenos Aires el Ferrocarril Sud continuó extendiéndose más allá de Dolores hasta alcanzar los importantes puertos de Mar del Plata y Bahía Blanca. El Sud incorporó también en 1898 el ramal de Buenos Aires a La Plata, construido años antes como parte del Ferrocarril Buenos Aires a la Ensenada.

Hasta 1880 el régimen tarifario fue completamente libre. La ley 531 sobre ferrocarriles nacionales de 1872 confirmó la potestad de las empresas prestata-

rias de fijar unilateralmente las tarifas del servicio de acuerdo con la distancia a recorrer y el valor de la mercadería.

Sin embargo, a partir de 1889 comenzó a aplicarse un esquema tarifario regresivo que encarecía las distancias cortas al tiempo que favorecía proporcionalmente los viajes largos. La ley sí obligaba a los ferrocarriles privados a interconectar sus líneas.

En 1891 se sancionó la ley 2.873, de ferrocarriles nacionales, que derogó la 531 y creó la Dirección de Ferrocarriles. La nueva ley legisló en lo referente a concesiones, empalmes entre redes y variaciones tarifarias, además de establecer las normas de conservación, vigilancia y mantenimiento del material ferroviario.

Se tipificaron asimismo los ferrocarriles nacionales y provinciales, estableciendo que los primeros por ser de jurisdicción nacional debían vincular la Capital Federal con otras provincias, mientras que los otros dependían de los estados provinciales. Profundizando lo dispuesto por la ley 531 en materia de conexiones, la 2.873 estableció también el uso compartido de estaciones.

Muchos de los ramales secundarios de trocha angosta prestaban sus funciones de transporte de pasajeros en cómodos, bastante veloces y económicos sistemas de coche motor, los cuales eran en muchos casos vehículos en tren (dos a tres vagones) traccionados por un motor diésel semejante al de un camión.

Los sistemas de coche motor más conocidos: el de ciudad de Córdoba-ciudad de Tucumán-ciudad de Salta; el de Posadas-Paso de Los Libres, el de ciudad de Salta a Alemania, el de ciudad de Córdoba a Cruz del Eje o a la ciudad de Rosario con Villa María y la ciudad de Santa Fe con Rafaela.

Luego de la desaparición de la Estación Central de Buenos Aires en 1897, las empresas construyeron cuatro grandes terminales ferroviarias, alejadas del centro porteño: Constitución, Once de Septiembre, Retiro y Chacarita.

Tras los años, la nacionalización de los ferrocarriles se transformó en una causa que sirvió a un proceso cultural con eje en la revalorización nacional. Se manifestó la comprensión de lo que representaba la red ferroviaria al servicio de un país que pugnaba por romper los lazos de dependencia que imponía la política británica en el Río de la Plata.

Perón no desaprovechó aquel momento, transformó la nacionalización de los ferrocarriles en la acción política más trascendente de sus primeros años de gobierno. Entre 1946 y 1948 todas las líneas férreas fueron estatizadas bajo la órbita de la Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino (EFEA, luego Ferrocarriles Argentinos) y recibieron nombres de personalidades destacadas de la historia argentina: San Martín, Belgrano, Sarmiento, Urquiza, Mitre y Roca.

Una particularidad es que cada línea pasa por zonas que recorrió la persona de la que lleva el nombre.

Aproximadamente a partir de 1976 entró en una época de reducción acentuada durante los tiempos de la última dictadura cívico militar, período en el cual se incrementó el levantamiento de vías y la clausura de ramales.

En esta época dejaron de circular también muchos trenes de pasajeros, especialmente los que iban a la región noroeste del país, en un contexto de casi nulas inversiones, lo que terminó generando un grave deterioro de la infraestructura.

A fines de 2005, el presidente Néstor Kirchner firmó el decreto 1.683/05, que formalizó muchas de las promesas efectuadas desde la asunción de su mandato relativas al sector ferroviario. Entre las medidas dispuestas se encuentran la electrificación de los ferrocarriles Belgrano Norte y Sur –este último en su ramal Buenos Aires-González Catán–, San Martín y Roca –en los tramos Constitución-La Plata y Claypole-Berazategui–, así como también la adquisición de numerosas locomotoras y vagones usados, y la renovación de vías y estaciones.

En el mes de diciembre del año 2012 comenzaron a llegar las primeras formaciones, nuevas, de origen chino, compradas por el Estado nacional para la Línea San Martín. Se preveía comprar 24 locomotoras y 150 coches nuevos. La adquisición del nuevo material rodante significó también reformar todos los andenes de las estaciones de la Línea San Martín entre Retiro y Pilar, las nuevas formaciones son con piso elevado. Los andenes que estaban preparados para las viejas formaciones que eran con la escalerilla en el estribo, debieron ser renovados. Para abril de 2014 se completó la renovación, la línea cuenta ahora con 160 coches nuevos y locomotoras totalmente renovadas.

En octubre de 2014 comenzó a circular luego de años de ausencia el tren Sarmiento, hacia General Pico, La Pampa, y con un combinación en Catrillo a Santa Rosa, La Pampa. También, a finales de 2014 comenzó a circular un tren de alta velocidad entre Buenos Aires y Mar del Plata. Al mismo tiempo está en marcha la licitación para reactivar el servicio de trenes de pasajeros de Buenos Aires a Mendoza a través de un tren de altas prestaciones.

El nuevo sistema que crea la ley que hoy venimos a tratar emula los modelos más exitosos en cuanto a la gestión estatal del servicio ferroviario. La separación vertical entre operación e infraestructura con una gestión estatal fuerte es la forma que desde hace décadas funciona en los países centrales de Europa como Italia o Alemania, y a la que en este año ha regresado Francia.

El proyecto establece la creación de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, que según nuestro ministro del Interior y Transporte, Florencio Randazzo, será la “sociedad madre de todo el sistema”, absorbiendo la Administradora de Infraestructura Fe-

roviaria (AIF), la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE) y Belgrano Cargas y Logística.

La medida apunta a “profundizar el proceso de reordenamiento ferroviario y estratégico establecido por este gobierno nacional y en atención a la especificidad y profesionalidad que el sistema ferroviario requiere”.

La iniciativa “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, incluso de una manera más eficiente que los privados”.

17

#### INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO HELLER

El proyecto de ley que estamos tratando hoy, por el cual se declara de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, estableciendo la creación de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, está teniendo el apoyo de los legisladores de las distintas bancadas por diversos motivos.

Desde el Frente Nuevo Encuentro apoyamos esta ley, y quiero dejar en claro algunas de las fundamentaciones en las que nos basamos para aprobar este proyecto, que difieren de las posturas de algunos bloques que expresan las ideas del conservadurismo vernáculo.

Quisiera comenzar citando las observaciones de un preclaro constitucionalista, Arturo Sampay, quien en su “Informe para la Reforma Constitucional de 1949” define que “la reforma asienta la vida económica argentina sobre dos conceptos fundamentales [...], a saber: a) el reconocimiento de la propiedad privada y de la libre actividad individual, como derechos naturales del hombre, aunque sujetos a la exigencia legal de que cumplan su función social; y b) los principios de la justicia social, usados como rasero para medir el alcance de esas funciones y que, al contener dentro de sus justos límites la renta del capital y las ganancias de la actividad económica, han hecho necesario restablecer, con alcurnia constitucional, la ilegitimidad de la usura en la amplia acepción de este instituto, cuya permisión moral provocó, en el crepúsculo de la Edad Media, la aparición del capitalismo moderno, del que es el alma”.

Una lúcida y descarnada descripción del concepto de propiedad privada y su función social.

Deseo ahora citar algunos párrafos del artículo 40 de esa Constitución de 1949, elegidos para argumentar nuestra posición. Dice el citado artículo: “La organización de la riqueza y su explotación tienen por fin el bienestar del pueblo, dentro de un orden económico conforme a los principios de la justicia social. El Estado, mediante una ley, podrá intervenir en la economía

y monopolizar determinada actividad, en salvaguardia de los intereses generales y dentro de los límites fijados por los derechos fundamentales asegurados en esta Constitución”.

Agrega además que “los servicios públicos pertenecen originariamente al Estado, y bajo ningún concepto podrán ser enajenados o concedidos para su explotación. Los que se hallaran en poder de particulares serán transferidos al Estado, mediante compra o expropiación con indemnización previa, cuando una ley nacional lo determine”.

Creo que son guías orientadoras para analizar el proyecto que estamos tratando.

A lo citado, desearía agregar las propuestas del movimiento cooperativo nucleado en el Instituto Movilizador de Fondos Cooperativos, una serie que comenzó en el año 2001, y se fue actualizando conforme la evolución de la realidad del país, en el 2002, 2003, 2005 y 2008. De estas propuestas, algunos extractos: “El Estado debe ser el constructor de la infraestructura material del país para el crecimiento económico y el desarrollo social. Debe también favorecer la inversión reproductiva e implementar planes sociales de viviendas, de fuerte efecto multiplicador”.

“Las distintas modalidades de prestación de los servicios públicos impactan sobre todo el sistema económico y directamente sobre el nivel de vida del pueblo, y debe ser éste quien decida, a través de la representación de los trabajadores y usuarios, las políticas de estas empresas, por ello propiciamos que toda las empresas de servicios públicos deberán organizarse bajo la forma de empresas de propiedad pública o de formas solidarias”.

“Las empresas de propiedad pública son aquellas cuyos activos pertenecen al conjunto de la comunidad y cuyo representante jurídico es el Estado nacional, el Estado provincial o el municipio. La gestión de las empresas de propiedad pública deberá ser tripartita, formada por representantes del Estado, de los trabajadores de la empresa y de organizaciones sociales representativas de los sectores involucrados en la actividad. Por ejemplo, organizaciones de usuarios, consumidores, productores y proveedores”.

Como lo expresó la presidenta Cristina Fernández en el discurso de apertura de las sesiones ordinarias en el Congreso de la Nación, la propuesta del proyecto que hoy estamos tratando parte de la idea central de que el Estado puede gestionar de una manera más eficiente que los privados un recurso vital para el desarrollo del país.

De allí que el dictamen de mayoría, que ya en su artículo 1° declara “de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, la renovación y el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria y la incorporación de tecnologías y servicios que coadyuven a la modernización y a la eficiencia del sistema de transporte

público ferroviario, con el objeto de garantizar la integración del territorio nacional y la conectividad del país, el desarrollo de las economías regionales con equidad social y la creación de empleo” es un paso muy importante para ir orientándonos hacia los conceptos que he referido, y partiendo de la historia que ha transitado el sistema ferroviario y de la realidad actual, especialmente con la creación de la SOFSE (Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado), de la ADIF (Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado) y la Sociedad Belgrano Cargas y Logística S.A., y de las nuevas funciones que el proyecto otorga, en especial con las modificaciones realizadas en el plenario de comisiones de esta Cámara.

También resulta un avance el mandato que se le otorga al Poder Ejecutivo en el artículo 3°, el que “deberá adoptar las medidas necesarias a los fines de reasumir la plena administración de la infraestructura ferroviaria en todo el territorio nacional y la gestión de los sistemas, o la modalidad de acceso abierto a la red ferroviaria nacional para la operación de los servicios de transporte de cargas y de pasajeros contemplada en el artículo 4°”.

He mencionado algunas de las funciones nodales que trata el proyecto que todos conocemos y me exime de repetir ítem por ítem las mejoras que se establecerán respecto a la situación actual.

#### *Historia de nuestro sistema ferroviario*

Creo que es esencial, para considerar este proyecto, analizar las vicisitudes por las que ha transitado el sistema ferroviario en nuestro país.

Desearía comenzar con algunas citas de Raúl Scalabrini Ortiz, un ideólogo de la cuestión ferroviaria y de la participación del Estado.

Según Scalabrini Ortiz: “El ferrocarril extranjero es el instrumento del antiprogreso”. El autor expresa además “Los ferrocarriles pueden extraer sus rentas del modo que a ellos les convenga. Ellos pueden matar industrias, como las mataron. Pueden aislar zonas enteras del país, como las aislaron. Pueden crear regiones de preferencia, como las crearon, pueden inmovilizar poblaciones, como las movilizaron o inmovilizaron de acuerdo a sus conveniencias. Pueden aislar puertos, como los aislaron. Pueden ahogar ciertos tipos de cultivos, como los ahogaron, pueden elegir gobernadores como los eligieron” (fuente: Raúl Scalabrini Ortiz, *Los ferrocarriles deben ser argentinos*, Buenos Aires, Arturo Peña Lillo Editor, editado en 1965, varios años después de su fallecimiento en 1959).

Una excelente definición de la importancia del manejo de los recursos ferroviarios.

Haciendo una reseña histórica sobre el transporte ferroviario en la Argentina, cabe citar que en el año 1948 se creó la empresa estatal Ferrocarriles Argentinos, que pasó a controlar la red ferroviaria de todo el país. Tras la estatización, se dio un fuerte impulso

a la industria ferroviaria, pero a partir del golpe de Estado de 1955 se generó un importante deterioro del servicio que se intensificó aún más con la presidencia de Arturo Frondizi en 1958 y el denominado “Plan Larkin”, en alusión al general Thomas Larkin, cuya incorporación fue alentada por el entonces ministro de Hacienda Álvaro Alsogaray. Esta iniciativa contemplaba abandonar el 32 % de las vías férreas existentes, el despido de 70.000 empleados ferroviarios y la reducción a chatarra de todas las locomotoras a vapor, al igual que 70.000 vagones y 3.000 coches, con la idea de reemplazarlos por material importado. La mayor parte del plan no pudo ser implementada ya que los cuadros gremiales se opusieron fervientemente a estas medidas, al punto que el mencionado Alsogaray junto con el ministro de Obras Públicas se vieron forzados a renunciar a su cargo.

La llegada del nuevo ministro de Obras Públicas, Arturo Acevedo, no mejoró demasiado la situación ya que era partidario de eliminar todas las líneas que tuvieran déficit, como fue el caso del ferrocarril provincial bonaerense.

Ya en el año 1961, el presidente Arturo Frondizi brindó un discurso en el que describía el estado del sistema ferroviario argentino como “pésimo” y en “bancarrotado” e intentaba conformar a los trabajadores del sector expresando que “los hombres con vocación ferroviaria hallarán las oportunidades que ahora les están negadas” arguyendo que no había “perspectivas para los agentes de un servicio que gravita sobre la economía nacional con pérdidas que constituyen más del 75 % del déficit fiscal”.

Otra realidad que acompañaba la situación anteriormente descrita estaba dada por los cambios en el sistema general de transporte que comenzaban a marcar una mayor preponderancia al avance de la industria automotriz. Sólo en el período 1958-1960 se instalaron en el país más de diez multinacionales automotrices productoras de colectivos y camiones de carga pesada. Una excusa más para aquellos que avalaban la idea de la “ineficiencia del servicio ferroviario”. Este argumento se cae rápidamente al tener en cuenta las grandes ventajas económicas y sociales del servicio ferroviario dadas por una menor ocupación de espacio, mayor capacidad de transporte y menor impacto ambiental y siniestralidad, especialmente en el transporte de carga.

La década de los ochenta podría considerarse como otro punto de inflexión para el sector. La dictadura que estuvo al frente del país desde 1976 no hizo más que profundizar la política liberal de abandono del servicio y los años de gobiernos democráticos posteriores carecieron de una política centrada en el sistema ferroviario, a punto tal que entre 1965 y 1988 se redujo el volumen anual de cargas transportadas de 23,4 a 17,2 millones de toneladas, casi un 27 %.

A principios de los años noventa, los ferrocarriles no quedaron afuera de la política de corte neoliberal denominada reforma general del Estado y privatiza-

ciones la cual bajo el lema de la necesidad de reducir el gasto público declaró en estado de emergencia la prestación de los servicios públicos de acuerdo a lo expresado en la ley 23.696 del año 1989. En poco menos de tres años los trenes de pasajeros de mediana y larga distancia fueron eliminados. Los servicios urbanos de pasajeros quedaron en manos de las empresas Metrovías S.A., Ferrovías S.A.C., Transportes Metropolitanos S.A. y Trenes de Buenos Aires S.A.

En el caso del transporte de carga, también fue concesionado a empresas que no funcionaban bajo la modalidad de un servicio público, sino que lo hacían casi en exclusividad para los grupos económicos que explotaban. Éste es el caso del ramal Nuevo Central Argentino S.A., que recorre las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, Santiago del Estero y Tucumán –que quedó en manos de Aceitera General Deheza– y que moviliza el 45 % de los granos y subproductos transportados por el modo ferroviario. Por lo tanto, gran parte de su operatoria comercial se inscribe dentro de la lógica integral para el abastecimiento de sus propias necesidades.

Las privatizaciones buscaron entonces preservar la tasa de ganancia y reimpulsar el proceso de acumulación de capitales. Mientras los objetivos explícitos eran la eliminación del déficit y la modernización de los servicios por medio de la inversión privada, el resultado verdadero fue la transferencia al sector privado del enorme capital social acumulado por generaciones.

Lo anterior se torna aún más grave al analizar la decadencia del ferrocarril, que mientras en el año 1947 contaba con 43.000 kilómetros de vías, en los noventa quedaron 22.000, de los que sólo se explotaban 7.500. Es evidente además la existencia de un desbalance modal entre el ferrocarril relegado y el camión predominante. Mientras en los años 70 la participación ferroviaria en el mercado de cargas era de un 14 %, pasó a ser de sólo el 4 % en los 90.

De esta forma, y luego de un período en el que las condiciones del sector se deterioraron aún más, el sistema colapsó con la crisis de 2001, momento en el que además de todos los inconvenientes ya mencionados, cayó considerablemente la cantidad de pasajeros transportados por los altos niveles de desocupación. Esto derivó en la sanción de la ley 25.561, de emergencia pública y reforma del régimen cambiario que a principios de 2002 congeló las tarifas, dejando sin efecto las cláusulas de ajuste en dólar o en otras divisas extranjeras y las cláusulas indexatorias basadas en índices de precios de otros países y dispuso la renegociación de los contratos de todos los servicios concesionados.

#### *Los últimos años*

Lo que se propone con esta ley no es más que la culminación de un proceso de implementación de políticas públicas con el objeto de revertir el entramado



de privatizaciones que involucra el fortalecimiento y la mejora del sistema que, al contrario de lo que opinan algunos, no comienza ahora.

Podría considerarse el año 2005 como el punto de inflexión, momento en el cual se revocó la concesión a Metropolitanos S.A. de la línea urbana de pasajeros San Martín por incumplimientos severos por parte del concesionario. La operación fue confiada por el Estado a una operadora de emergencia conformada por las otras tres empresas concesionarias, Metrovías, Ferrovías y TBA, llamada Unidad de Gestión Operativa de Emergencia (UGOFE). Dos años después, se encomendó a esta unidad la operación de las líneas Roca y Belgrano Sur. Otro salto cualitativo fue la creación de la SOFSE (Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado), la que queda a cargo de la prestación de los servicios de transporte ferroviario tanto de cargas como de pasajeros que le sean asignados, y la ADIF (Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado), que se encargaría de la administración de la infraestructura ferroviaria, su mantenimiento y la gestión de los sistemas de circulación de trenes a partir del año 2008.

Otro paso importante lo constituye la creación de la empresa Belgrano Cargas y Logística S.A. creada en mayo de 2013 por el decreto 566/2013 para hacerse cargo de la explotación integral de la red carguera de las líneas General Belgrano, General Urquiza y General San Martín, siendo sus accionistas tres sociedades del Estado: ADIF, SOFSE y Administración General de Puertos (AGP). De esta forma, queda en manos del Estado argentino una importante traza de transporte de carga que involucra aproximadamente el 25 % del total transportado.

A lo anterior se suma la estatización de la línea de pasajeros Sarmiento en el año 2013, un ramal vital para las personas que habitan el oeste del Gran Buenos Aires y que comenzó un proceso de mejora continua en la eficiencia del servicio, revirtiendo así la importante caída en el nivel de pasajeros que había experimentado, especialmente a partir de la tragedia en la estación de Once en el año 2012.

#### *Brevísima reseña del proyecto*

El proyecto que estamos considerando crea Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, quedando a cargo de su supervisión el Ministerio del Interior y Transporte. La nueva sociedad actuará como empresa madre de todas las empresas que integran el sistema ferroviario estatal, incorporando a las divisiones operadoras de transporte de pasajeros (actual SOFSE), administración de la infraestructura (ADIF), la sociedad Belgrano Cargas y Logística S.A. y gestión de personal. La empresa tendrá potestad total sobre todo el sistema ferroviario.

Toda la infraestructura de vías pasará a ser administrada por Ferrocarriles Argentinos S.E. Esto implica el cese de la actual fragmentación entre distintos operadores: las concesionarias de cargas y de pasajeros

remanentes pierden la exclusividad y se implementa un sistema de acceso abierto. El Estado establecerá las condiciones de acceso y circulación. De esta forma, cualquier operador ferroviario podrá transportar carga en cualquier punto de la red, independientemente de quien detente la titularidad o tenencia de las instalaciones del punto de carga o destino.

Esto permitirá evitar distorsiones como las que se generaron en los casos de algunas concesiones, como la del ramal de carga Nuevo Central Argentino mencionada anteriormente.

Si bien se aclara que se continúa manteniendo el principio de la “participación pública y privada en la prestación y operación de los servicios de transporte público ferroviario”, el Poder Ejecutivo nacional podrá “desafectar bienes, rescatar, reconvenir o en su caso renegociar los contratos de concesión”.

Como he expresado al inicio, la propiedad estatal de las empresas de servicios públicos es una cuestión esencial. Creo que con el proyecto que hoy estamos tratando damos un paso muy importante en ese sentido. Todo es perfectible, y siempre hay posibilidades de profundizar los cambios, en la medida que estén dadas las relaciones de fuerza para imponer las nuevas regulaciones.

La declaración de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina, la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, la creación de Ferrocarriles Argentinos como sociedad del Estado, la definición de acceso abierto a la red ferroviaria nacional son grandes logros, que se suman a la existencia y operación por parte del Estado de la SOFSE (Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado), de la ADIF (Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado) y la Sociedad Belgrano Cargas y Logística S.A.

Un punto principal que quiero destacar, porque coincide con la prédica histórica de mi espacio político, es la incorporación a la dirección de Ferrocarriles Argentinos S.E. de los representantes de los trabajadores, ya contemplado en el proyecto enviado por el Poder Ejecutivo, y a partir de las discusiones en el plenario de comisiones, la incorporación de un miembro en representación de los usuarios. Este es un avance de gran magnitud, que indica una nueva concepción de la empresa estatal, con un mayor control y colaboración de participantes esenciales de los servicios brindados, como son los trabajadores y los usuarios.

Hoy se dará un paso importante, en especial con el representante de los usuarios; hay que formalizar y fomentar que éstos se agrupen en sociedades de interés común para mejorar el servicio y detectar las eventuales falencias en la prestación. Hay entonces un largo camino que tiene que recorrer la sociedad, como usuarios tanto de los servicios ferroviarios como de otros servicios públicos, pero estamos, desde el ámbito le-

gislativo, desbrozando el camino para ir empoderando a nuestra sociedad.

Por todo lo expuesto, el Bloque Nuevo Encuentro votará positivamente este proyecto de ley.

18

INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA  
DIPUTADA HERRERA (G. N.)

Adelanto mi acuerdo con el proyecto de ley.

No quiero soslayar las críticas de la oposición que pasan por criticar el artículo 2º, inciso b, y 3º del proyecto de ley, en el sentido de que ni es un proyecto de nacionalización ya que permite al Ejecutivo renegociar los contratos de concesión vigentes.

Quienes así opinan olvidan que en nuestro sistema de contrataciones públicas preside el principio de colaboración del sector privado con el sector público, lo que es altamente beneficioso para cuando el Estado no está en condiciones técnicas o financieras de ejecutar un servicio u obra pública.

Además, quienes así opinan parecen preferir que sigamos manteniendo el sistema de privatizaciones impuesto por el punto 8 del llamado Consenso de Washington a nuestro país en la década de los 90.

Ya lo dijeron Alfredo Eric Calcagno y Eric Calcagno en *Argentina: derrumbe neoliberal y proyecto nacional*: “La política de combate a lo peor debe no solo conservar o gerenciar, sino transformar; no se trata de concebir (utopía) o de mantener (conservadurismo) la mejor sociedad ideal posible, sino de transformar la sociedad real por la supresión o la reducción de lo peor” (cfr. Andrés Comte-Sponville).

Este proyecto de ley se inserta en las realidades de la Argentina que le tocó enfrentar a este gobierno y en el plan esbozado por varios intelectuales y expertos, suficientemente explicitado en la literatura del mes de febrero de 2003, e incluso antes, y que este gobierno recogió y ejecutó haciéndolo propio.

Ahí ya se hablaba de “la falta de una clase empresaria capaz” en la Argentina como uno de “los pésimos a combatir” por el nuevo modelo. Pero había otros “pésimos”, que había que deconstruir para terminar con el neoliberalismo y construir el nuevo modelo que encarna este gobierno, tales como “El hambre y la desocupación”, “13,4 millones de personas no tenía protección médica”, “no tenían seguridad social 9,3 millones de personas”, “la pérdida de la soberanía nacional”, “la disgregación nacional”, “la desindustrialización”, “la hegemonía del sector financiero”, “la jubilación por capacitación”, “el sistema fiscal injusto e ineficiente”, “la apropiación privada de la renta de los recursos naturales”, “las cargas de la deuda externa y la evasión de capitales”, “la falta de recursos y desarticulación de la educación y la investigación científica”, “la degradación de las economías regionales”, “la defección de los partidos políticos tradicionales”, “la falta de sentido nacional”, “la ineficiencia y la

corrupción de gran parte de la clase política”. Todos esos problemas económicos, sociales y políticos tuvieron que ser incorporados en la agenda del gobierno. Agenda que no termina de completarse a final de este ciclo, por lo que es necesario que el modelo continúe.

Por eso, que no se diga que hacerse cargo de la administración de los ferrocarriles no estaba en la agenda de este gobierno. Es falso que este gobierno recién puso la mira en ello después de la tragedia de Once. Muchos miembros del gobierno, incluso de esta Cámara, han escrito sobre estas cuestiones e integraron las listas del gobierno por ser conocidos su ideario y convicciones.

Se decía entonces: “Un problema que se plantea en los muchos países subdesarrollados capitalistas es la escasez de empresarios; ellos son en teoría quienes deben gestionar la economía, pero en demasiados casos carecen de las aptitudes gerenciales, de la visión de mediano plazo y de la percepción del interés nacional (al cual de todos modos estaban ligados, aunque lo ignoren). Dura tarea la de hacer capitalismo sin capitalistas.

Aquí deben comenzar a distinguirse las diferentes situaciones. En primer lugar están las empresas grandes y dentro de ellas las estratégicas. Varias han sido privatizadas y compradas en general por empresas transnacionales; deberán volver al control nacional bajo la órbita del Estado. Las empresas grandes no estratégicas quedarán sujetas a los controles normales, dentro de la iniciativa privada. Las empresas medianas y pequeñas serán apoyadas en su acceso al crédito (a tasas normales), a la tecnología y a la comercialización interna y externa; ese apoyo será especial en los casos de las empresas recuperadas. La falta de una burguesía nacional deberá suplirse con la conjunción de pequeños y medianos empresarios, cooperativas y empresas recuperadas, y sobre todo con empresas productivas mixtas o estatales.

En síntesis, no está en la ideología de este gobierno el estatismo a ultranza, sino que con pragmatismo recoge la solución posible que no pasa por ser fanático del sector público o del sector privado, sino que considera que ambos se deben complementar bajo determinados parámetros.

19

INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR  
DIPUTADO LOUSTEAU

La Argentina es una sociedad subgestionada. No es responsabilidad de un gobierno, ni de dos, ni de cinco. Como Estado, incluso cuando tenemos recursos, no sabemos cómo gestionarlos. Esa falencia nos pone en aprietos recurrentes y es una de las causas de un problema medular que padece nuestra democracia: la incapacidad de acumular mejoras sostenibles para sus ciudadanos.

En ese marco, fue bienvenida la presentación de una gestión que muestra que en el corto plazo se pueden lograr cosas importantes en un área de relevancia como es la cuestión ferroviaria. También acordamos con la orientación del proyecto; ya que si hay un área de gestión en la que la mayoría de los países concuerdan en que el Estado debe tener un rol central, es el área ferroviaria.

Pero no es posible –ni deseable– hacer borrón y cuenta nueva. Es nuestro deber repasar tanto los errores y las inconductas del pasado como los problemas que permanecen en el presente, para así mirar el futuro con más claridad.

En el pasado tuvimos un sistema ferroviario que tempranamente perdió lugar frente a la competencia del transporte automotor, un sistema cuyas líneas fueron concesionadas a operadores del sector privado con pésimos resultados, y renegociaciones de esos contratos que terminaron con resultados aún peores. Tuvimos un sector ferroviario golpeado por la crisis sistémica del año 2002, atravesamos reestatizaciones parciales, nuevas concesiones y reorganizaciones. También sufrimos la gestión de un Ministerio de Planificación (hasta hace poco a cargo del área de transporte) que, desde el año 2003 lleva gastados 1,22 billones de pesos, 145 mil millones de dólares sin que esta cifra se traduzca en puertos, mejores autopistas, ferrocarriles y aeropuertos. Este mismo gobierno lleva gastado en subsidios al sector ferroviario unos \$ 120.000 millones a pesos de hoy, alrededor de u\$ 14.800 millones de dólares, también con muy poco resultado.

También tuvimos accidentes mortíferos, e informes de los órganos de control que alertaban sobre la posibilidad de que ocurriesen esos accidentes.

La tragedia de Once ocurrida en febrero de 2012 –que por su impacto puso el foco una vez más sobre el estado calamitoso del sistema ferroviario argentino– es la consecuencia de los desaciertos de los sucesivos gobiernos de los últimos años de la historia argentina. Ello es imperdonable.

Todos estos vaivenes estuvieron atravesados operativa y discursivamente por el binomio público-privado. Así, los argentinos pasamos de tener empresas públicas pioneras, a administrarlas mal, a privatizarlas parcialmente y a extranjerizarlas de peor forma para, finalmente, estatizarlas. Cada movimiento se caracterizó por la falta de aprendizaje y evaluación de lo que había salido mal; esa evaluación no puede quedar encorsetada en la superficie del binomio o dicotomía entre lo público y lo privado. Debe ser más rigurosa, compleja y profunda.

Hay una metáfora que explica lo antedicho y es el del carpín o pez rojo, que es el típico pez que se ve en las peceras: ese pequeño y habitual ejemplar de color entre naranja y dorado. Se sostiene que este pez tiene una memoria que dura apenas unos segundos, entonces, al moverse en la pecera, cada lugar le parece nuevo, como si nunca hubiese estado allí, pero la realidad

marca otra cosa: él es el mismo pez y la pecera es la misma. Esto es lo que nos pasa como sociedad: siempre creemos estar viviendo las cosas por primera vez.

Por todo ello es importante analizar en detalle el diseño institucional, el perfil y la forma de funcionamiento de la Sociedad del Estado (Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado- FESA) que estamos creando para gestionar la administración y la operación del transporte ferroviario en nuestro país. Específicamente, debemos analizar de qué herramientas y mecanismos debemos dotarla para blindarla de nuevas malas gestiones en el futuro.

El mensaje de elevación del proyecto en tratamiento explicita que las características estructurales y funcionales de FESA seguirán el modelo del sistema ferroviario francés. Por eso nos parece importante exponer sobre tres puntos de dicho sistema que creemos son relevantes para la discusión y que no están contemplados en profundidad en el proyecto que envía el Poder Ejecutivo nacional: la característica de la estructura jurídica de la sociedad responsable de la gestión ferroviaria, la cuestión de la transparencia, y el control del sistema.

La estructura jurídica que el proyecto en estudio propone para FESA difiere de la composición jurídica-societaria de la Sociedad Nacional de Ferrocarriles Franceses (SNCF), que es la empresa que en Francia explota la prestación del servicio de ferrocarriles.

Mientras que en Francia la SNCF es una sociedad única que tiene a su cargo la operación y la gestión de infraestructura del sistema, en la Argentina la sociedad estatal que se está creando será un paraguas de tres sociedades ya existentes que –en diferentes porcentajes accionarios– constituirán un *holding*: la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE), la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADI), y a la sociedad anónima Belgrano Cargas y Logística S.A. (BCyL). Las sociedades mantendrán divididas las facultades de administración de la infraestructura ferroviaria y de operación del sistema. El proyecto no deroga ninguna de estas tres sociedades, sino que por el contrario, las actualiza al darles nuevas competencias.

La proliferación de estructuras societarias, cada una con su propio directorio e instancias decisorias puede implicar –además del desaprovechamiento de las ventajas de operar en escala– la pérdida de coordinación entre las dimensiones de operación y administración de la infraestructura del sistema ferroviario. Un ejemplo de ello es el accidente del AVE en Santiago de Compostela, que disparó que las distintas sociedades a cargo de esas dos dimensiones se echaran culpas entre sí: “ustedes lo corrieron muy rápido, ustedes no mantuvieron la vía”. Menciono esto para imaginar qué puede pasar con el “Open Access”, que propone el proyecto en tratamiento, en el futuro. Cuando un operador privado tenga un problema, ¿a quién le echará la culpa? ¿De quiénes serán las responsabilidades?

Esto me parece que es importante. En este marco, es sano y correcto establecer un sistema de transparencia que se adecue al sistema francés –tal como lo detallaré más adelante– y lograr una apertura de datos porque si no va a ser imposible controlar tanto lo que pase hoy como en el futuro en el sistema ferroviario argentino.

En esta línea de las divisiones en las estructuras, la separación en Europa es una rémora de las desregulaciones de los fines del 80 y 90 que incentivaron a mantener separadas esas dos cuestiones. Así como acá se separaron Telefónica y Telecom, y Edenor y Edeur, para ver si había más control y se inducía a más competencia que finalmente no ocurrió. Pero específicamente Francia –modelo inspirador del proyecto del Poder Ejecutivo nacional– hace poco tiempo decidió unificar operación y administración de infraestructura en una sola sociedad que sólo mantiene divididas sus contabilidades para mayor control.

Dicha decisión se dio como consecuencia de un “bochorno” dado por la falta de coordinación entre la SNCF –en ese momento sólo operadora ferroviaria– y la RFF –en ese momento encargada de la infraestructura en el sistema– que llevó a la compra de trenes más anchos que las dimensiones de las estaciones.

Otro rasgo distintivo del modelo francés y que nosotros deberíamos replicar en términos de fondo para no importar sólo cuestiones de forma, es el estándar de transparencia que caracteriza a la gestión de la SNCF.

Ya desde su sitio web, se observa que la SNCF promueve una política activa de transparencia. El acceso a los datos sobre la cotidianeidad de la gestión es muy amplio y, más importante, permite la evaluación y control del desempeño del organismo y su personal –uno de los principios fundamentales de las políticas de transparencia.

La información está dispuesta de forma inteligible y sencilla. Existe una guía que permite el acceso a informes, cifras esenciales relacionadas con cuestiones económicas y de recaudación del sistema, documentos internos y hasta correos institucionales que muestran la relación que tienen los distintos sectores con la sociedad del Estado. De hecho, se puede acceder a información respecto al contacto diario de la empresa con senadores, diputados, y funcionarios electos en cada región y departamento, poniendo a disposición de quien quiera consultarlo el intercambio de mails entre la SNCF y estos actores de la política francesa.

Cada año, la SNCF prepara y publica de manera proactiva un reporte que contiene datos relevantes de la empresa: cantidad de empleados, salarios, condiciones de trabajo, formación de los empleados. También se publican datos financieros. En esta línea, la sociedad transporta 10 millones de pasajeros por día, y tiene presencia en 120 países. Además, y según lo mencionado en la propia página de la SNCF, en 2014, “en un entorno económico todavía difícil en Europa, y a pesar de un contexto desfavorable en

Francia, la SNCF registró un crecimiento del 1,5 % (frente al 0,5 % en 2013)”.

En contraste con la información publicada por la SNCF, la información publicada por la SOFSE no permite evaluar el rendimiento del Estado en materia de gestión ferroviaria. No sabemos cuántos empleados había antes de la gestión del Estado y cuántos hay ahora, ni cómo se distribuyen en las distintas líneas ferroviarias. Tampoco se menciona la formación y experiencia de los directivos de la empresa ni se conoce la recaudación exacta de la sociedad.

Las carencias en materia de información en este caso son parte de un cuadro más general. La Argentina tiene muchas deudas pendientes en el ámbito de la producción y el acceso a la información pública y de la transparencia. Además de continuar sin sancionar una norma general que regule el derecho de acceso a la información en los tres poderes del Estado, las prácticas gubernamentales tienden a la opacidad. Un estudio elaborado por la Asociación por los Derechos Civiles en 2013 señala que la mayor parte de las solicitudes de información presentadas ante el Poder Ejecutivo reciben respuestas incompletas, sin ninguna justificación, y que, en otros tantos casos, las agencias invocan la ley de datos personales para restringir la información en manos del Estado. Esto se suma a la intervención política en la producción de datos estadísticos y la falta de continuidad en la publicación de datos de interés público en diversas carteras estatales.

Sería sano para nuestro Estado que la nueva sociedad que se crea se adecue verdaderamente al sistema francés en este punto y promueva nuevos estándares que de a poco reviertan la situación de opacidad descrita.

El último punto del sistema francés que nos parece importante mirar se relaciona con la dimensión de control.

En Francia existe un mecanismo que está dispuesto desde la propia Unión Europea y otro que es del propio Estado francés. Este mecanismo de control europeo nace en 1996 y se da ante la necesidad de controlar la conducción de los trenes que circulan por la Unión Europea, principalmente aquellos que lo hacen a una velocidad alta, y el objetivo es poder detener el tren en caso de que el conductor no respete las señalizaciones o las velocidades máximas preestablecidas, y de este modo evitar accidentes por fallas humanas. Este sistema se denomina European Train Control System –ETCS.

Francia, además, tiene su propio sistema de control que se denomina Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires-ARAF. Este organismo, que el Parlamento Europeo en un informe denomina Organismo Regulador –OR– se dedica exclusivamente al sistema ferroviario francés.

Este informe explica cómo debe ser el ente controlador de los transportes y menciona que a través de la Directiva 2001/14/CE del Parlamento y Consejo eu-



ropeos, se dispuso la importancia de la independencia del OR frente al control gubernativo e indica que “los principales cambios que incorpora el texto refundido de la Directiva ferroviaria tratan de garantizar la independencia del OR frente al control gubernativo...”. Además, manifiesta que “es evidente que en los Estados miembros donde se ha establecido esa independencia, las partes interesadas tienen mayor confianza en el papel del regulador y están más dispuestas a plantear sus inquietudes al OR”.

Para concluir, el informe del Parlamento Europeo menciona que “Sin embargo, la independencia de un OR puede quedar comprometida si forma parte de un departamento del gobierno que también tenga intereses directos en un administrador de infraestructura o empresa ferroviaria, por ejemplo si el gobierno es accionista principal o exclusivo de la entidad en cuestión”.

A diferencia de lo antedicho, en nuestro país, además de los controles que desarrolla la AGN respecto del sistema ferroviario, tal como el informe citado lo demuestra, la CNRT es el principal órgano interno de control de lo hecho por el sistema de transporte argentino. La CNRT es un organismo descentralizado que se encuentra en la órbita de la Secretaría de Transporte del Ministerio del Interior y Transporte. En cuanto al sistema ferroviario, la CNRT controla el modo en que se cumple el servicio y los contratos de concesión, así como detecta las falencias del sistema y, de este modo, propender a la prevención de accidentes.

Como hemos dicho, que la CNRT se encuentre en la órbita del Ministerio del Interior y Transporte no sólo no se cumple con la independencia aconsejada por el Parlamento Europeo, y seguida por el sistema francés, sino que, además, el Ministerio del Interior es autoridad de aplicación de este sistema ferroviario que se intenta implementar a través del proyecto en tratamiento.

A esto deben sumarse las críticas que ha hecho la AGN respecto de las falencias en el control, al observar cómo se repetían las fallas en el comportamiento en organismos intervinientes. Así, explicaba que “la CNRT notificaba las sanciones al concesionario, quien las recurría ante la Secretaría de Transporte, que a su vez –y algunos casos tras un lapso prolongado– las remitía a la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos (UNIREN), para que formasen parte de un prolongado proceso de renegociación”.

En cuanto a los controles que debe ejercer la CNRT respecto de la calidad del servicio ferroviario, la AGN indicó que “eran débiles” y poseían “deficiencias en su ejecución que alteraban su confiabilidad, no se realizaban sistemáticamente, eran discrecionales y carecían de significatividad y no se tomaban en cuenta ni los resultados obtenidos en las inspecciones ni las quejas de los usuarios para retroalimentar las inspecciones programadas”.

Como han consensuado los europeos, en las futuras disposiciones legislativas habrá que reconocer la necesidad de que los OR funcionen con independencia de los gobiernos, especialmente cuando estos últimos tengan intereses directos en las organizaciones nacionales de ferrocarriles.

Ante lo dicho, debería analizarse más en profundidad y debatir a efectos de mejorar. Como se indicó más arriba, podría decirse que la Argentina parece no tener memoria en esto de pasar de lo público bien gestionado a lo público mal gestionado; a la privatización mal hecha a la privatización extranjerizada y a la estatización. Otra vez hablamos de una sociedad que le cuesta aprender y gestionarse bien.

Entonces, y a modo de conclusión, debemos decir que sería importante convertirnos en un Estado y una sociedad que aprende de los errores del pasado y es capaz de tomar de ellos lo correcto para avanzar hacia una evolución.

Las experiencias, errores y aciertos de los modelos implementados por otros países son útiles para guiar reformas propias. Por ello es importante distinguir estos tres rasgos salientes e incluirlos en el debate sobre la reestructuración del sistema.

20

#### INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA DIPUTADA MADERA

Esta Honorable Cámara se encuentra reunida en esta oportunidad para considerar este trascendental proyecto enviado por el Poder Ejecutivo en donde se manifiesta la decisión expresa de que el Estado nacional retome con firmeza el control, la gestión y la planificación estratégica de la política ferroviaria.

Es un verdadero orgullo como argentina, como representante de mi querido pueblo de La Rioja y como peronista el ser parte de este momento histórico en donde nuevamente un gobierno justicialista recupera el transporte ferroviario como herramienta de progreso e igualdad.

El ferrocarril ha sido históricamente más que un medio de transporte, sino tan bien el determinante para crecimiento del país y de innumerables pueblos a lo largo y ancho de nuestro territorio. Pero ha tenido también una falla sistémica en su planificación, donde la red ferroviaria estaba orientada casi exclusivamente desde las provincias hacia el puerto de la ciudad de Buenos Aires. En palabras de Raúl Scalabrini Ortiz: “Los ferrocarriles pueden extraer sus rentas del modo que a ellos les convenga. Ellos pueden matar industrias, como las mataron. Pueden aislar zonas enteras del país, como las aislaron. Pueden crear regiones de preferencia, como las crearon, pueden inmovilizar poblaciones, como las movilizaron o inmovilizaron de acuerdo a sus conveniencias: pueden aislar puertos, como los aislaron. Pueden ahogar ciertos tipos de cul-

tivos, como los ahogaron, pueden elegir gobernadores como los eligieron”.

Con respecto al transporte de carga, la política ferroviaria resguardaba los intereses de los ingleses, teniendo como ejemplo la no extensión de las redes férreas hacia la Patagonia, para no contribuir con la incipiente industria petrolera. En relación con el transporte de pasajeros, es memorable el decreto de 1920 del por entonces gobernador de la provincia de Buenos Aires, José Camilo Crotto, que permitía que los peones rurales pudiesen viajar en los vagones de carga, y de esta manera dejar de ser “polizones” (así nació el término “crotto” para llamar en forma despectiva a los más humildes).

Es en este contexto que el 1º de marzo de 1948 el general Perón nacionaliza los ferrocarriles, en uno de los mayores actos de soberanía política en nuestra patria. Esta decisión fue complementada con tarifas accesibles para los pasajeros, así como también la orientación del transporte de carga a las necesidades propias de nuestro desarrollo.

Luego del golpe de Estado de 1955, y con la puesta en funcionamiento del Plan Larkin, los ferrocarriles en la Argentina fueron prácticamente abandonados y –peor aún– desmantelados. En 1965 el ferrocarril transportaba 25 % del tráfico de cargas, el 8 % para 1980 y sólo el 4 % en la actualidad. Sin lugar a dudas, es necesario revertir estos valores para lograr un pleno desarrollo de la economía en general y de las economías regionales en particular.

En este contexto, es indudable la tarea que viene realizando el gobierno nacional en materia de política ferroviaria, en especial desde la jerarquización del área de transporte como Ministerio. En este sentido, hemos sido partícipes de la reactivación y el mejoramiento de diversos ramales, los cuales están explicitados en los fundamentos del presente proyecto, como la rescisión de contratos de operación ferroviaria con prestadores que no cumplieron con lo pactado y la muestra innegable de una mejor administración de los mismos por parte del Estado.

Pero también quiero referirme a la esperanza que nos ha devuelto esta administración, cuando recientemente en conjunto con el gobierno provincial se han anunciado que ya están en marchas las obras para la vuelta del tren de cargas a mi querida provincia en el ramal Serrezuela–Chamical, conectándonos nuevamente con nuestra hermana provincia de Córdoba, y proyectando un centro logístico en el CELPA de Chamical, el cual reducirá los costos de transporte de cargas, sentando las bases para en un futuro no muy lejano contar con el servicio de transporte de pasajeros.

Es por ello que considero fundamental declarar de interés público y objetivo prioritario de la República la reactivación del sistema ferroviario, garantizando la integración del territorio nacional, la conectividad del país y el desarrollo de las economías nacionales con equidad social y creación de empleo llevada adelante

de manera estratégica por parte del Estado nacional, estableciendo como principios rectores la interconexión e intermodalidad de los servicios ferroviarios y la regulación de la participación pública y privada en la prestación de los servicios, maximizando las inversiones e incorporando nuevas tecnologías, garantizando los derechos de los usuarios y la accesibilidad de los mismos.

Considero también prudente y apropiada la metodología que se establece, la cual permite avanzar –de manera medida y según cada caso en particular– hacia la mejor forma de recuperar la administración del sistema ferroviario, integrando al sector público y privado, equilibrando la eficacia y el servicio social y haciendo partícipes a las empresas, los trabajadores y los usuarios.

Es por los motivos expuestos que acompaño con mi voto positivo este proyecto presentado por el Poder Ejecutivo, con el fin de contar con una política ferroviaria para el desarrollo con equidad de nuestro país.

21

#### INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA DIPUTADA MENDOZA (M. S.)

Los desafíos planteados hace ya más de una década fueron cambiando en parte porque el piso se elevó. Lo sustancial se mantiene aún al día de hoy. Hemos gestionado siempre con la profunda convicción de llevarle una mejor calidad de vida al pueblo argentino. En un principio, la tarea fue hacer pie ante tanta penuria. Como decía Evita, abanderada de los humildes y la justicia social, hay que correr y dar sin esperar cuando sangra el corazón del que pide. Nuestro país sangraba por el hambre, la miseria y la represión del Estado a fines del 2001. El vaciamiento y la destrucción eran evidentes, y hubo que gestionar con los escasos recursos que tuvimos, con una deuda exorbitante.

Asistimos a quienes más lo necesitaban, recuperamos industrias, puestos de trabajo, vencimos la impunidad junto a las Madres y Abuelas de Plaza de Mayo, invertimos en ciencia y educación. Alcanzamos el total de la cobertura previsional, somos uno de los países con mayor cobertura en vacunas; recuperamos con Aerolíneas Argentinas a nuestra aerolínea de bandera, retomamos con YPF el control del destino del producto de nuestro suelo; planteamos una nueva política de medios de comunicación, abrimos la discusión en todos los ámbitos, para que los argentinos volvamos a tener una ley de medios democrática. Como materia pendiente queda una lista tan extensa como la que acabo de enumerar. Uno de los grandes desafíos es el de recuperar una red ferroviaria nacional que afronte costos con equilibrio, que ofrezca rentabilidad, pero principalmente que vuelva a funcionar.

Néstor Kirchner decía: que aquellos ferrocarriles que hace un tiempo eran motivo de orgullo por su ple-

nitud y extensión, pronto dejarían de ser hierros viejos para pasar a ser sueños nuevos. Aquella red ferroviaria de 47.000 km. de extensión, resultó un sueño que hoy comenzó a ser realidad.

Hubo que atravesar diversas etapas para llegar a este nuevo proyecto de reestatización de los trenes. No es casual cada nueva unidad, cada nuevo vagón, no es casual la Base Operativa Castelar y obras de modernización para las estaciones de la línea Sarmiento; no son sorpresa los trenes 0 km para el Mitre y San Martín, el nuevo servicio con trenes 0km Buenos Aires– Mar del Plata, Buenos Aires– Santa Rosa (La Pampa); Retiro– Córdoba, Retiro– Rufino (Santa Fe); tampoco la recuperación del tren Salta-Antofagasta, Chile.

Los primeros ferrocarriles fueron propiedad de capitales extranjeros, en su mayoría ingleses o franceses. Con la presidencia de Juan Domingo Perón, se nacionalizaron todos los ferrocarriles del país, es decir, fueron patrimonio del pueblo argentino. Pasaron a ser administrados por el Estado, bajo una lógica de servicio público. Para el año 1955, el sistema ferroviario alcanzaba los 47.000 km de extensión, razón por la cual el tren se transformó en un vector imprescindible de los altos niveles de producción nacional para bienestar de toda la República Argentina. A través de un somero repaso de la historia del ferrocarril en la Argentina, encontramos que cuanta mayor extensión y plenitud tuvo, mejores fueron las perspectivas del país en ese momento.

La centralidad política y económica puesta en Buenos Aires, el supuesto desarrollismo, el plan neoliberal de la dictadura más sangrienta, hicieron que los ferrocarriles fueran ubicados en el lugar menos deseado para todos aquellos argentinos que necesitaban del tren para seguir viviendo, para el comercio, las visitas de sus familiares, el trabajo, el estudio o incluso para recorrer el país. De esa manera, prácticamente cerca de 900 pueblos desaparecieron. “Ramal que para, ramal que se cierra” y así se convirtieron en pesadillas los sueños de aquellos argentinos que vieron sus vidas asoladas por un Estado que los excluía con absoluta impericia. Como decía Perón, evidentemente los que vinieron después fueron peores. Cada vez peores.

En los veinte años siguientes al retorno de la democracia, la política de ferrocarriles no se modificó y el año 2003 nos encontró con una red ferroviaria con mano de obra reducida, falta de inversiones y mantenimiento, nula renovación tecnológica, producto de las privatizaciones y del cierre de talleres, despidos y retiros voluntarios por miles. Somos un proyecto político con memoria y no nos olvidamos de un ministro que planteó que “Nada de lo que deba ser estatal permanecerá en manos del Estado”. Eso sucedió acá, en la Argentina, con el presidente de la Nación sentado al lado del ministro de Obras y Servicios Públicos.

Y en ese momento, en esos años de entrega del país, no se escuchaban las voces augurando que se venía la

noche para la Argentina. Tampoco se leían tapas de diarios diciendo que lo peor estaba por venir. Y hoy sí. Hoy leemos y escuchamos mentiras y difamaciones sobre este proyecto político y sobre sus militantes. Sobre cuadros políticos que tienen la capacidad intelectual, de gestión, la formación necesaria para continuar con este modelo de país que venimos demostrando desde el 2003 a esta parte. Por eso nos atacan y por eso mienten y difaman. Porque tienen miedo y porque quieren frenar este proceso de transformación de la patria. Pero, ¿saben qué? Les guste o no, bien lo dijo el compañero Máximo Kirchner, los cambios son irreversibles y no se puede tapar la realidad con una tapa de diario.

Hoy en día, mientras discutimos la reestatización de los trenes, hay sectores del transporte que convocan a un paro a favor del 10 % de la masa trabajadora. Suena increíble porque no hay que hacer demasiada memoria, hace unos años el trabajador no viajaba en trenes básicamente ¡porque no tenía dónde ir!

Creemos en la política como herramienta de transformación, en la política como el arte de hacer lo posible. Néstor renunció al interés particular, llegó a sobrepasar todo límite al arriesgar su salud y al dejar su vida por el bienestar general, por el bien de todos. Los trenes argentinos son historia y gracias a la política son también un presente tangible. Estamos hablando de un nuevo sistema de transporte de carga y pasajeros que responda a las necesidades de un país, que viene detrás una década de pleno crecimiento, con una industria pujante y turismo vital.

Como bien expresó la presidenta, doctora Cristina Fernández de Kirchner, éste no es un ataque estatizador. Asumimos el rol empresario del Estado, como distribuidor de la riqueza. Con una estrategia de administración de recursos para el bien común, con eficiencia.

Trabajamos y militamos día a día por un proyecto de país que incluye, que no deja fuera a ningún pueblo. Un país integrado a través de sus ferrocarriles, con un tren de cargas que reconozca la importancia de las economías regionales; federal, que trascienda los límites de la ciudad y el Gran Buenos Aires.

Así se reactivaron ramales cerrados por el neoliberalismo y además, se avanzó en la renovación de vagones y vías de todas las líneas del ferrocarril metropolitano. Si se me permite para terminar, ya que lo digo como quilmeña, como ciudadana de mi querido Quilmes, he viajado durante muchos años en el tren Roca. He visto y he compartido experiencias con el pueblo trabajador y con los estudiantes, tantas horas viajando desde el conurbano hasta nuestros lugares de estudio y de trabajo.

Realmente es un sueño hecho realidad ver la electrificación del ramal Constitución-La Plata. Serán 300 coches, 300 formaciones nuevas 0 km que van a poder llevar y traer a sus casas, a sus estudios y sus trabajos al pueblo argentino en mejores condiciones de trans-

porte. Mediante la firma para el financiamiento con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) por unos u\$s 500 millones dólares se ha iniciado un proceso para la mejora integral del Ferrocarril General Roca, prometida hace más de treinta años y que finalmente a fin de este año estará concluida. Está en marcha entonces, la provisión e instalación de doce barreras automáticas nuevas, que se suman a la mejora de las estaciones del ramal, a los servicios rápidos desde Plaza Constitución a Florencia Varela y, a los trenes 0 km a Ezeiza, Esteban Echeverría y Cañuelas.

En hora pico se amplió la capacidad en 5.600 plazas. Verdaderamente siento que los trenes han vuelto a ser del pueblo. ¿Por qué no resignificar o renombrar al ferrocarril Roca con el nombre de Eva Perón? Hablo de la Evita del pueblo, desde el edificio de Obras Públicas, mira hacia al norte desafiante y con un profundo amor hacia el sur. Lo planteó clara y contundentemente nuestra presidenta doctora Cristina Fernández de Kirchner cuando modificó el billete de cien pesos: después de doscientos años de moneda con la figura de hombres políticos y militares de la historia argentina, es la primera vez que una mujer aparece en un billete. Creo que sería un homenaje a ella como mujer, al género y a todo el pueblo trabajador.

Hoy tenemos trenes y Patria gracias a nuestra presidenta, doctora Cristina Fernández de Kirchner, y su voluntad inquebrantable de dejar un país mejor para todos y todas.

Estoy orgullosa de esta sesión. ¡Bienvenidos los Ferrocarriles Argentinos!

22

#### INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO MONGELÓ

La recuperación del tren como medio de transporte estratégico para el desarrollo y la creación de la empresa estatal Ferrocarriles Argentinos es la continuación del camino iniciado por nuestro gobierno, de emprender iniciativas de reparación de los efectos devastadores de la reestructuración neoliberal de los noventa. Aguas, Correo, AFJP, Aerolíneas Argentinas e YPF son hitos en ese recorrido reparador. En el caso de los trenes, llegamos a esta situación luego de transitar otras durante varios años dentro del esquema heredado de concesiones a operadores privados.

El gobierno de Néstor Kirchner aumentó los subsidios a las concesionarias para no aumentar tarifas y agudizar la situación social por el estallido de la convertibilidad. En el primer gobierno de CFK se continuó con ese giro de recursos más otros para obras de mantenimiento básico de la red. También se anularon algunas concesiones. Durante el segundo mandato de Cristina Fernández de Kirchner se rediseñó la estructura de gestión y operaciones, se estatizó el ramal Sarmiento y se destinó una masa de fondos millonaria para comprar vagones y para obras de infraestructura

ferroviaria (2.400 millones de dólares, en partes iguales para cargas y pasajeros). El resultado de esa política fue la construcción de un régimen de concesión híbrido donde el Estado tenía cada vez más atribuciones con operadores privados sólo cumpliendo órdenes del regulador estatal.

El proyecto de estatización terminará de ordenar el manejo del sistema ferroviario, quedando los privados como probables proveedores de servicios a la futura empresa estatal Ferrocarriles Argentinos.

La inmensa tarea de recuperar la red ferroviaria tiene el desafío de formar parte de un plan integral, incluyendo cada uno de los medios de transporte (marítimo, ferroviario, aéreo y terrestre). La participación activa del Estado tiene como objetivo evitar la fragmentación estructural y desinversión del sistema de transporte, aspectos que han sido predominantes durante décadas. El carácter estratégico del sector se revela por ser clave para construir un sendero de crecimiento consistente con objetivos de integración territorial y social. Esta descripción se orienta a concluir que resulta esencial la planificación estatal del transporte en un territorio tan extenso y diverso como la Argentina.

#### *El comienzo y final del desguace*

La estatización de los trenes es un desafío de envergadura en ese plan. La destrucción sistemática del ferrocarril comenzó con el Plan Larkin en 1959, en el gobierno de Arturo Frondizi. El gran recorte de servicios en los ramales secundarios y estaciones intermedias de líneas troncales fue entre 1969 y 1983. Durante el gobierno de Raúl Alfonsín avanzó el deterioro de la red por la falta de inversiones de mantenimiento comenzando de ese modo el proceso preprivatizador. En 1990 se firmó el Memorandum de Entendimiento con el Banco Mundial definiendo la privatización bajo el sistema de concesión, con auxilio financiero de esa institución por 700 millones de dólares para despedir trabajadores.

En 1992, mediante el decreto 1.168, el gobierno de Carlos Menem abandonó los servicios ferroviarios interurbanos de pasajeros y sólo sobrevivieron las prestaciones que tomaron las provincias bajo su responsabilidad. En julio de 1995 el decreto 1.039 declara a Ferrocarriles Argentinos en estado de liquidación y la empresa comienza a ser dividida en “unidades de negocio”: algunas destinadas a desaparecer –con el previo saqueo de sus bienes– y otras a ser concesionadas. Fueron cesanteados 80.000 ferroviarios, con la complicidad del gremio conducido por José Pedraza, y de los 35.746 kilómetros de red operable quedaron no más de 11 mil en estado precario.

El deterioro del servicio ferroviario tuvo su origen en el desmantelamiento de la red, pero también en la alteración de ideas básicas de lo que significa un sistema de transporte de trenes. Conceptos como empresa privada, lucro, rentabilidad, ramales no productivos, aplicados a los trenes han distorsionado las particularidades de este servicio público esencial.



*El plan de transporte*

La presidenta planteó que la eficiencia debe ser el principal objetivo para la futura empresa estatal de trenes. Como se trata de un concepto que puede asociarse solamente con resultados monetarios, el documento “Bases para el Plan Quinquenal del Transporte Argentino 2012-2016”, elaborado por la Secretaría de Transporte, antes de subir a la categoría de ministerio, precisa, desarrolla y explica esa idea.

Un plan de transporte tiene que ser “de calidad, equitativo, eficiente, universal y sustentable, que asegure el derecho a la movilidad de las personas para acceder a los lugares de trabajo, educación, salud, esparcimiento y centros de consumo”. En el documento se considera que se debe proveer un sistema de transporte eficiente de bienes y mercancías que favorezca el desarrollo económico, reduciendo tiempos y costos, y la ocupación e integración territorial, como impulso a las economías regionales, a los intercambios con los países del Mercosur y al resto de los mercados extranjeros. Evalúa que la eficiencia del sistema, especialmente de la calidad de las infraestructuras y servicios, contribuye a mejorar las condiciones de seguridad del transporte y a garantizar un compromiso con el cuidado del medioambiente, a fin de reducir los impactos negativos específicos de la operación del transporte y hacer un uso más responsable de los recursos naturales no renovables.

En el plan se propone reformular el ferrocarril como núcleo central para la integración territorial y el desarrollo productivo, priorizando la refuncionalización de las redes troncales de carga, mejorando de forma continua la calidad de los servicios de los ferrocarriles de pasajeros urbanos y metropolitanos y, finalmente, recuperando servicios de larga distancia para mejorar las condiciones de viaje de la población.

*Beneficio social*

Además de la eficiencia en la prestación del servicio de trenes, existe otro concepto que permite ordenar la evaluación sobre el sistema de transporte: el beneficio social. Es una definición económica, pese a su escasa utilización en análisis tradicionales. Implica un abordaje no sólo contable sobre los costos de explotación y la inversión en el transporte. Los números del servicio ferroviario no son sólo ingresos y egresos de recursos monetarios. También se puede cuantificar como utilidad la menor contaminación, el menor tiempo de los viajes, el ahorro en combustibles fósiles, el ahorro de vidas y accidentes, la menor infraestructura para movilizar la misma cantidad de pasajeros o unidades de carga por año. Es un criterio utilizado en la red ferroviaria europea, en especial en Alemania, y aquí fue aplicado por la entonces administración estatal de Ferrocarriles Argentinos en 1983. De ese modo, lo que es un déficit contable en el balance tradicional se convierte en superávit por las externalidades positivas de los trenes, como denominan los economistas ese tipo de beneficios asociados al impacto global de una

determinada actividad. Esto significa que la gestión operativa del tren puede tener déficit monetario, pero puede ofrecer una ganancia social superior a ese eventual quebranto contable. Una red ferroviaria se debe entender además como una herramienta estratégica de un proyecto de desarrollo económico.

Esto no implica desconocer las restricciones presupuestarias ni la necesidad de imprescindibles controles de gestión y de administración de fondos, sino considerarlas dentro de una concepción más amplia. A la eficiencia, buen servicio, limpieza, estaciones modernas y vagones confortables, requisitos mencionados por CFK en la presentación del proyecto de ley de estatización y en cada acto de presentación de nuevas formaciones, se agrega la necesidad de incorporar el concepto de “beneficio social”. Si esa concepción lograra aceptación social y política, el debate sería más profundo alejándose de esas visiones estrechas que sólo se detienen en el resultado final de un balance, como hacen por izquierda y derecha con Aerolíneas Argentinas, que también forma parte de la red de transporte público con su consiguiente beneficio social. Es una concepción de transporte entendido como derecho y herramienta de crecimiento. En esa línea se encuadra la decisión estratégica de estatización de los trenes.

Como hombre del interior que conoció el desempeño de los trenes de carga y pasajeros que transitaban los diversos pueblos de mi provincia, me viene a la memoria recordar ver en mi niñez cómo Ferrocarriles Argentinos cargaba en mi ciudad, Presidencia Roque Sáenz Peña, varios vagones tanques llenos de agua y los llevaba a diversos pueblos del interior para su consumo, ante la falta de lluvias. El ir y venir de pasajeros, miles de colonos que se movilizaban por toda la provincia y con las provincias vecinas gracias al tren hoy da pena ver esas estaciones de pueblo cerradas y algunas de ellas convertidas en museos pues el tren dejó de pasar hace años. Con este proyecto renace la esperanza de ver nuevamente las estaciones llenas de movimiento, llenas de vida, con el pueblo humilde del interior nuevamente movilizado gracias a que los trenes del país vuelven a ser nuevamente del Estado argentino. Es un orgullo, como diputado del Chaco, votar este proyecto, otro más en favor y beneficio de las mayorías olvidadas del interior profundo de nuestro país.

23

INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA  
DIPUTADA ORTIZ

Para esta intervención, me nace hacer público que si tiene un mérito la gestión de este gobierno que tengo el honor de acompañar, es el de gratificarme como legisladora y como militante, pero por sobre todas las cosas como ciudadana, como jujeña, como argentina. Ocurrieron muchos años durante los que no se podía decir esto. Décadas sombreadas por “nadie piensa en la gente”, “nadie se pone en el lugar de a pie”, “claro,

los gobernantes no viven como uno”. Nada más triste ni desolador que creer que quienes nos gobiernan no nos representan.

Entonces, junto a muchas medidas que me di el gusto de acompañar con absoluta convicción, llega el momento de ver posible el sueño de reconectar a nuestra Argentina mediante un acto de soberanía e independencia que me llena de orgullo.

Como rezaba el texto de 1940 de Raúl Scalabrini Ortiz, “Historia de los Ferrocarriles Argentinos”, a poco de vencerse la concesión del servicio ferroviario en aquellos años, hoy levanto mi voz y sumo mi voto porque “los ferrocarriles deben ser del pueblo argentino”. La nacionalización de los ferrocarriles producirá un beneficio nacional indudable al ponerse íntegramente al servicio de los requerimientos nacionales. No olvidemos que las economías regionales fueron las primeras perjudicadas por la desaparición del único medio de comunicación de las zonas del interior con las áreas portuarias.

También, con la extinción del medio más económico de transporte de la producción, como representante de una provincia que se encuentra situada en el extremo norte de nuestro país, no puedo pasar por alto esta oportunidad de reflejar, con algunas palabras, la situación caótica por la que tuvieron que atravesar los ciudadanos de las localidades y ciudades jujeñas, luego de la superación de la línea General Belgrano, que se desplazaba a lo largo de la histórica quebrada de Humahuaca con punto final en la ciudad de La Quiaca.

Como hija de la ciudad de Palpalá vienen a mi recuerdo las formaciones de trenes que venían a la Ciudad de Buenos Aires en búsqueda de los puertos, trayendo el mineral que se extraía de la mina 9 de octubre que era parte del complejo minero-forestal-siderúrgico más importante del país como lo fue la planta acerera Altos Hornos Zapla, actualmente también privatizada.

Se hizo humo la posibilidad de la conexión bioceánica, un objetivo que nos hemos propuesto hace años las provincias que bordeamos dichas masas de agua, importantes para conectarnos con el resto del mundo. Pero aún me queda mencionar lo que se redujo (a la nada) la posibilidad del transporte público que sostuvo tanto el turismo como la comunicación entre las familias disgregadas por razones de trabajo, pues el tren siempre fue el medio de comunicación más accesible desde todos los tiempos. Por lo tanto, cuando nuestra presidenta en su exposición sostiene que este proyecto pretende “garantizar la integración del territorio nacional y la conectividad del país, el desarrollo de las economías regionales con equidad social y la creación de empleo”, yo una vez más me siento honrada al apoyar otro acto de independencia económica, de administrar lo que es nuestro y de hacerlo como mejor resulta para todos los usuarios. Ya lo dijo el general Perón en la nacionalización de 1947: “los bienes son

del pueblo”. Por tal razón, apoyo fehacientemente y con convicción esta gestión que convertirá el servicio ferroviario en un servicio público de interés nacional, para todos y todas.

24

#### INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO PLAINI

Hoy nos convoca un tema de suma importancia para profundizar el desarrollo de políticas públicas en beneficio de todos los argentinos. Celebro que nuevamente retomemos las banderas del peronismo en beneficio del pueblo trabajador, en este caso para comenzar a implementar políticas ferroviarias que sean la vanguardia y que den lugar al debate y la discusión para que en un futuro cercano podamos volver a decir, como en 1947: “los ferrocarriles son argentinos”.

Dentro de los servicios públicos, el ferrocarril es el que más copia de manera perfecta las diferentes realidades socioeconómicas que vivió nuestro país a lo largo de los últimos ochenta años.

Incluso al leer el proyecto de ley que nos convoca, enviado por el Poder Ejecutivo nacional (2-P.E.-15, Orden del Día N° 1.893), podemos observar cómo en los diferentes momentos de nuestro país, los kilómetros de vías aumentaban o disminuían, según el modelo económico reinante.

No puedo dejar de mencionar uno de los hechos más importantes efectuados por la revolución peronista: la compra de los ferrocarriles, uno de los grandes logros de la independencia económica, pues estos transportes eran usados por el imperio británico para transportar y retirar granos, carnes y alimentos en general. Así fue que el 13 de febrero de 1947 se llevó a cabo la compra de ferrocarriles por parte del Estado nacional. Las negociaciones comenzaron en 1946 para el traspaso de las líneas a manos del Estado argentino.

Si bien en 1857 el Ferrocarril Oeste, que unía plaza Lavalle y Floresta, fue el primero en funcionar en la Argentina, construido totalmente con capitales nacionales, los gobiernos liberales vergonzosamente lo entregaron y fue Perón quien nos devolvió las banderas de la nacionalización de los ferrocarriles.

Han pasado muchas décadas de postergaciones, desidia y abandono, donde las especulaciones económicas y los falsos representantes del pueblo no hicieron otra cosa que responder a intereses ajenos a la soberanía nacional. Volver a la senda de Perón redundará en beneficios para la clase trabajadora y los argentinos en su conjunto.

Creo oportuno hacer un breve pasaje histórico del tema que nos ocupa, por ello cabe mencionar que en 1870 había 772 kilómetros de vías y, por varias décadas, en la Argentina se desató una verdadera fiebre ferroviaria.

En 1900, la cifra ascendió a dieciséis mil quinientos (16.500) kilómetros de vías, cantidad que se duplicó

en 1915, cuando la Argentina, con 33.000 kilómetros, se colocaba entre los diez países con mayor kilometraje de vías férreas en todo el mundo.

En 1947, de los 42.700 kilómetros de vías existentes, 29.000 kilómetros fueron construidos por capital privado y extranjero. Esto condicionaba el desarrollo industrial.

Perón no pudo asistir al acto del 1° de marzo de 1948 para festejar la nacionalización de los ferrocarriles por haber sido operado de urgencia por apendicitis y fue Eva quien salió a transmitir el mensaje de Perón, habiendo sido una de las acciones de gobierno más trascendentes del peronismo.

Pues la estatización de los ferrocarriles no fue simplemente una transferencia de la administración de los servicios. Aquel traspaso representó la creencia de que se estaba ante un hecho soberano e independiente que fortalecía la identidad nacional. Éste es el fin que debemos volver a transitar.

Cuando hablamos de la intervención del Estado no sólo pretendemos que se realice la nacionalización de la administración de los ferrocarriles; en ese camino tendremos que profundizar acciones para que cada uno de los trenes que circulan por nuestro país vuelvan a las manos de sus genuinos custodios, que son los trabajadores, no sólo aquellos que todos los días los ponen a funcionar, también aquellos que hacen girar la rueda de la economía nacional y son usuarios del transporte público.

La red ferroviaria continuó creciendo hasta 1957, año en que se llegó a los 47.000 kilómetros de extensión.

En 1992, cuarenta y cuatro años después de su nacionalización, los ferrocarriles volvieron a manos privadas, hubo despidos masivos para adaptarse a las exigencias de los concesionarios. A modo de ejemplo se puede citar que en 1992 el ramal Bartolomé Mitre tenía 7.000 trabajadores y 5.000 fueron empujados al retiro voluntario llevando a un despidado aporte a los índices de desocupación nacional, que desde el movimiento obrero organizado y como representante gremial no puedo dejar de poner en manifiesto.

Ferrocarriles pasó de tener 60.000 trabajadores a fines de los 80 a un poco más de 15.000, en la actualidad.

El 19 por ciento de los pueblos con menos de 2.000 habitantes en los 90 se quedó sin transporte.

El cierre de ramales en los noventa provocó que la red ferroviaria abarcara, como he dicho precedentemente, más de 46.000 kilómetros de vías en todo el país bajó a 27.000 kilómetros. Los subsidios entregados a los ferrocarriles representaron un rojo diario de casi un millón de dólares para el Estado. El mismo monto deficitario que tenían los trenes estatales, pero con 45.000 trabajadores más.

Los ferrocarriles fueron y son una lucha por diseñar la arquitectura definitiva de nuestra querida Argentina con servicios públicos propios y un Estado presente en la vida de todos los ciudadanos.

Tenemos que realizar, de una vez por todas, una planificación del transporte que acompañe el crecimiento y la demanda de los ciudadanos. La intervención y el ordenamiento por sí solas no alcanzan. Hay que darle una dinámica continua para federalizar nuevamente las vías.

En el año 2000 se renegoció la política de subsidios; recién en 2003, el gobierno por primera vez puso un límite a la incapacidad empresaria de los concesionarios, anunciándose el cese de una concesión. Fue el comienzo que, si bien quedó estancado, creo fervientemente que por algo se empieza y ahora será el camino para poner mano firme y evitar los desmanes y abusos de grandes empresarios, debiendo no perder de vista lo realizado en aquella única oportunidad, para que no se convierta en un sueño de justos o un simple anuncio que brille en la historia, sino en una transformación real y palpable, que ilumine radiantemente a todos los trabajadores y argentinos.

Pues es cierto que el proyecto no es todo lo acabado que desde el sector del trabajo uno quisiera. Es verdad que hay cuentas pendientes, y es también real que deja abierta una puerta a la administración privada en algunos temas en particular; pero, si bien esas críticas pueden tener asidero, también hay que reconocer que el proyecto va en la dirección de una mejora del sistema ferroviario integral.

No se puede permitir cerrar los ojos y entregar lo que tanto le costó al país, a la voracidad insaciable de las empresas, ahí es donde no debemos dormimos y seguir avanzando en esta lucha constante.

Debemos volver a la nacionalización de los ferrocarriles, que va mucho más allá y es más profundo en su análisis, lo cual no quita que sea la punta del iceberg para un gran comienzo del beneficio nacional indudable en su conjunto y el desarrollo económico de todo un pueblo.

El cambio debe ser sobre las bases, pues sin lugar a dudas, como decía Scalabrini Ortiz, el ferrocarril “debe cesar de estar al servicio de su propio interés” o el de unos pocos para traspasar esa barrera y llegar al interés de todos los trabajadores y usuarios, o sea, del pueblo argentino en su conjunto.

No debe perseguir ganancia como objetivo sino que se debe transformar en una inversión para ponerse íntegramente al servicio de los requerimientos nacionales.

El Estado, a conciencia, pudo y puede demostrar que es el mejor administrador de todos sus recursos desde Perón la historia nos dio muestras más que valoradas de que la nacionalización de los servicios es el tesoro del pueblo, la privatización en cambio es el aniquilamiento de los derechos y la riqueza de los grandes monopolios y poderes hegemónicos concen-

trados. La compra de soberanía siempre desarrolla la industria nacional.

Con la nacionalización de los ferrocarriles el lucro económico dejó de ser el objetivo principal, y se convirtió en un servicio esencial que propició el crecimiento de los pueblos del interior del país. Por donde pasaba el ferrocarril, los pueblos tomaban vida y se revalorizaba su economía. Lamentablemente también tuvimos la peor contraparte. Así fue en la década neoliberal, donde se levantaban ramales, morían pueblos. Podemos recordar la nefasta frase del presidente Menem: “Ramal que para, ramal que cierra”. Nosotros, como representantes de los argentinos, debemos velar por el bienestar de nuestro pueblo y trabajar para que de aquí en adelante tengamos más Estado y más soberanía.

Por todo ello, expuesto y fundamentado, es que voy a acompañar afirmativamente este proyecto, no sólo porque es una bandera histórica del peronismo, sino fundamentalmente porque las mejoras se pueden ver y palpar hoy mismo por millones de argentinos que todos los días utilizan los nuevos ferrocarriles.

Para finalizar, quiero transmitir y resaltar una frase de quien fuera mi inspirador en todas mis luchas, el general Juan Domingo Perón, quien dijera: “El que quiere conducir con éxito tiene que exponerse; el que quiere éxitos mediocres, que no se exponga nunca, y, si no quiere cometer ningún error, lo mejor es que nunca haga nada”.

25

#### INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA DIPUTADA RÍOS

Como integrante de este proyecto político, debo expresar la satisfacción y el orgullo que me despierta votar favorablemente por uno de los proyectos que con total seguridad recordaremos todos los argentinos.

Los ferrocarriles argentinos serán declarados “de interés público” y volverán a ser administrados por el Estado nacional.

Como entrerriana, siento que la recuperación de la administración del sistema ferroviario por parte del Estado, conlleva para quienes hemos crecido en el interior del país connotaciones que van mucho más allá de la recuperación de un medio transporte.

Siento que aquí, como legisladores pero sobre todo como argentinos, estamos saldando una vez más una deuda con nuestra historia, en este caso, con cientos de familias, trabajadores ferroviarios y pueblos enteros que producto de las privatizaciones de los ferrocarriles a raíz de las políticas neoliberales imperantes en los años noventa, pasaron a formar parte de una etapa bochornosa, de desilusión y olvido para la historia de nuestro país.

En nuestra provincia de Entre Ríos, intereses de las minorías locales y extranjeras, de un modelo de país para pocos, se fueron concretando con la dictadura ci-

vico militar a partir de 1976. El aislamiento que provocó el cierre de las estaciones de ferrocarril ha tenido como consecuencia la desaparición de pueblos y el riesgo latente de desaparición de algunos otros dentro de los distintos departamentos provinciales, pueblos que en su momento brillaron de vida y contribuyeron a motorizar nuestra económica regional. Pueblos como Strobel, cercano a Paraná, cuya actividad económica giraba alrededor de los importantes talleres ferroviarios, fueron cerrados, desguazados, y su gente ya dejó de tener razones para seguir viviendo en ese pueblo. Esta situación se fue repitiendo a lo largo y ancho de nuestro país.

Aquellos que han nacido o han recorrido alguno de estos pueblos, que tuvieron al ferrocarril como eje de su economía, sabrán entender que no estamos tratando un tema del pasado, estamos discutiendo el devolver a millones de argentinos soberanía e identidad, estamos hablando de devolverle historia a nuestros pueblos.

Hoy tenemos una oportunidad histórica de revertir esta situación porque tenemos un gobierno nacional que pone en primer lugar lograr el bienestar del pueblo.

Declarar de interés público y crear Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado permitirá al Estado nacional administrar este servicio público en función de la necesidad como país, reactivando los trenes de pasajeros, comunicando, facilitando el intercambio económico entre las distintas regiones de nuestro país, creando fuentes de trabajo genuino. Y fundamentalmente, los ferrocarriles en manos del Estado nacional son expresión y sostén de un país federal.

La recuperación de esta potestad por parte del Estado tiene sobrados antecedentes, a raíz de los cuales este gobierno ha reivindicado el rol de Estado como garante y administrador de los servicios públicos en beneficio de las mayorías, en beneficio de nuestro pueblo.

Y cuando hablo de antecedentes, no puedo dejar de mencionar que en el año 2003, con la llegada de nuestro ex presidente Néstor Kirchner, se comenzaron a llevar adelante medidas concretas que tuvieron como continuadora a nuestra presidenta Cristina Fernández de Kirchner. Como ejemplo de ello podemos citar el decreto 1.261, que permitió al Estado volver a tener responsabilidad sobre el transporte de pasajeros, así como permitió la rescisión de los contratos de concesiones de líneas que habían sido declarados en emergencia.

Así también, en lo referido a servicios públicos, podemos citar como antecedentes la concesión del espacio radioeléctrico a la empresa francesa Thales Spectrum, que permitió construir 83 estaciones de TV digital; me refiero a la estatización de AySA, empresa que imponía tarifas dolarizadas.

Imposible no mencionar la eliminación del sistema del capitalización y a las AFJP que las administraban, estableciendo un régimen de reparto estatal, permi-



tiendo entre otras cosas la protección de los ahorros de nuestros trabajadores y jubilados. Tampoco puedo dejar de mencionar a Aerolíneas Argentinas, empresa emblema que traduce este nuevo rol del Estado que este gobierno ha instalado.

También en esta Honorable Cámara nacionalizamos la empresa YPF, la que nos había colocado en una posición extremadamente delicada con un déficit energético de casi 10.000 millones de dólares por la caída de producción de la empresa privatizada, y que ya en el año 2014 se logró revertir la tendencia declinante de más de ocho años.

Todas y cada una de estas conquistas han ido pudiendo hacerse realidad a su debido tiempo gracias a que vivimos en un país distinto.

Si hay algo que nadie jamás podrá poner en duda es la coherencia, pero sobre todo el enorme coraje que tuvo Néstor Kirchner y que continuó y continúa teniendo nuestra presidenta en tomar las medidas necesarias para el beneficio de las mayorías, en beneficio del pueblo, por más que afecten los intereses de quienes se creen por encima del bienestar de los argentinos.

Me viene a la memoria la lucha incansable de Raúl Scalabrini Ortiz, un patriota ejemplar que concebía a los ferrocarriles como un servicio que debería estar en función de los intereses nacionales, y que por ello no debía estar en manos privadas, extranjeras. Porque esto significaba dependencia, significaba atraso de las economías regionales, significaba desintegración como país, significaba un servicio de transporte ajustado a un modelo de país que lo definían intereses extranjeros y una minoría local servil a ellos.

Fue Scalabrini Ortiz quien por la década del 40 propuso recuperar soberanía con la recuperación de los ferrocarriles por parte del Estado nacional. ¡Y vaya si se logró! Con el gobierno del general Perón se concretó la estatización de los ferrocarriles argentinos; no sólo se logró el desarrollo de muchísimos pueblos a lo largo y ancho de nuestro país, también significó trabajo para miles y miles de argentinos y sus familias, desarrollo de las economías regionales, comunicación entre pueblos, en definitiva significó un país integrado e integrador con un Estado administrador de sus bienes y servicios públicos en beneficio de su pueblo.

Con este proyecto estamos enalteciendo el pensamiento de Raúl Scalabrini Ortiz y es por eso que propongo que esta empresa nacional se llame Raúl Scalabrini Ortiz.

En nuestra provincia de Entre Ríos, nuestro gobernador Sergio Urribarri, quien fuera hijo de un trabajador ferroviario, ha llevado adelante medias concretas en la búsqueda de reactivar y mejorar la infraestructura ferroviaria en nuestra provincia. Ejemplo de ello es el decreto 2.086, por el que oportunamente se creó la Unidad Ejecutora Ferroviaria de Entre Ríos. Es por ello que como legisladora por Entre Ríos me llena de orgullo votar favorablemente por este proyecto de ley.

Y quiero resaltar otro aspecto del debate que estamos teniendo en este recinto: el apoyo que la oposición está dando a este proyecto de ley. Con una agradable sorpresa, celebro que la oposición finalmente haya decidido acompañar esta iniciativa, teniendo en cuenta que en este recinto en proyectos de leyes pasadas de igual o mayor trascendencia para los argentinos que la que hoy estamos tratando, no hicieron otra cosa que oponerse con un egoísmo político sin precedentes.

¿Cambiamos nosotros? No. ¿Cambió la evaluación que la oposición hace de la realidad que vive nuestro país hoy? Puede ser. Igualmente, rescato el voto de amplio apoyo que tenemos hoy y sólo convoco a la oposición a mantener esta decisión en el futuro, no vaya a ser que aparezca algún nostálgico de otras décadas que pretenda volver a ese pasado nefasto de las privatizaciones.

Es hora de que el arco opositor comience a dar un debate serio, es hora de que comience a dejar de mentirle al pueblo que los puso en esta función, es hora de que la oposición se ponga a trabajar verdaderamente por los intereses de los argentinos.

Seamos nosotros, todo el pueblo argentino, defensores, custodios y garantes de lo que hoy estamos logrando.

Los ferrocarriles no sólo son transporte, son historia de los pueblos, son presente y son futuro.

Es por todo ello, que adelanto mi voto positivo a este proyecto de ley.

26

#### INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO ROMERO

Estamos frente a un nuevo hito histórico que nos colocará nuevamente en el camino del desarrollo ya que los ferrocarriles –para un país con la extensión territorial de la Argentina– son un medio de comunicación estratégico, clave para el desarrollo de las economías regionales, y también medio de transporte de pasajeros más económico para unir grandes distancias.

Como bien decía Scalabrini Ortiz: “Los ferrocarriles constituyen la llave fundamental de una Nación. La economía nacional, pública y privada, el equilibrio de las diversas regiones que la integran, la actividad comercial e industrial, la distribución de la riqueza y hasta la política doméstica e internacional están íntimamente vinculadas a los servicios públicos de comunicación y transporte”.

Queremos recordar que los primeros ferrocarriles se hicieron con capital nacional, pero los gobiernos liberales hicieron una vergonzosa entrega, cediendo tierras y garantizando tarifas y utilidades en base a los balances de las mismas empresas inglesas, cuyos operadores solían ser, también, funcionarios del gobierno.

Mitre, como presidente, sostuvo una política probrítica y en ese marco entregó los ferrocarriles, incluidos los construidos con capital nacional, como el Oeste.

Al inaugurar la Estación del Sud (1862) Mitre dirá: “¿Quién impulsa este progreso? Señores: es el capital inglés”.

Luego capitales ingleses y franceses construyeron nuevos tramos para acceder a los puertos de Buenos Aires, Rosario, Mar del Plata, Bahía Blanca y Neuquén. En 1870 había 772 kilómetros de vías.

En 1900 había 16.500 kilómetros de vías, cantidad que se duplicó en 1915, cuando la Argentina se colocaba entre los diez países con mayor kilometraje de vías férreas del mundo.

La rápida extensión ferroviaria fue potenciada por el interés político de las presidencias de Avellaneda, Mitre, Sarmiento y Roca, que utilizaron al nuevo transporte como un eficaz mecanismo para el control del territorio nacional.

La Argentina mantenía, por esos años, zonas con claro predominio indígena, y por lo tanto se llevaron a cabo campañas militares para exterminarlas.

Los ferrocarriles sirvieron para mejorar la recaudación de la aduana, pero también para fortalecer el dominio de la capital y su puerto sobre el resto de las provincias. La red creció con forma de abanico.

A principio de siglo, el desarrollo ferroviario impulsó el crecimiento agropecuario y sus exportaciones a Europa. Un desarrollo que tenía como contrapartida el estancamiento de la Argentina industrial. Fueron años donde nuestro país importaba del Viejo Continente productos manufacturados con materia prima argentina. A ello se opusieron dirigentes como Lisandro de la Torre e Hipólito Irigoyen.

En 1947 eran 42.700 kilómetros de vías existentes, 29 mil habían sido construidos por capital privado y extranjero. Capitales británicos financiaban el crecimiento de la red ferroviaria, al tiempo que condicionaban el desarrollo de la industria nacional.

Tras los años, sellados en la historia argentina como la década infame, la nacionalización de los ferrocarriles se transformó en una causa que sirvió a un proceso cultural con eje en la revalorización nacional. Se masificó la comprensión de lo que representaba la red ferroviaria al servicio de un país que pugnaba por romper los lazos de dependencia que imponía la política británica con el puerto de Buenos Aires.

Juan Domingo Perón aprovechó el momento y convirtió la nacionalización de los ferrocarriles en la acción política más trascendente de sus primeros años de gobierno.

El 1º de marzo de 1948 una multitud rodeó la estación retiro para festejar la nacionalización de los ferrocarriles. Juan Perón no pudo asistir al acto, fue operado de urgencia, afectado por apendicitis. Frente a la terminal de trenes miles de personas se enteraron, en ese mismo instante, de la ausencia del

presidente en el lugar. Y fue Evita quien habló a la multitud.

La estatización de los ferrocarriles no fue simplemente una transferencia de la administración de los servicios. Aquel traspaso representó la creencia de que se estaba ante un hecho soberano e independiente que fortalecía la identidad nacional.

El proceso de industrialización que estaba desarrollando la Argentina requería de un Estado fuerte, capaz de ser la locomotora que impulse la producción nacional.

La red ferroviaria continuó creciendo hasta 1957, año en que llegó a los 47 mil kilómetros de extensión. Desde entonces, comenzó un retroceso gradual. Lamentable e inexplicablemente, el desmantelamiento de la red comenzó con el Plan Larkin y paradójicamente bajo un gobierno “desarrollista”.

En 1992, los ferrocarriles volvieron a manos privadas. Hubo despidos masivos para adaptarse a las exigencias de los nuevos concesionarios.

Como ejemplo las crónicas relatan que en el ramal Bartolomé Mitre había, 7.000 trabajadores. Cinco mil fueron objeto de retiro voluntario.

Con el triste ajuste neoliberal, Ferrocarriles Argentinos pasó de tener 92 mil trabajadores a fines de los años ochenta a los 15 mil a fines de los noventa.

Los 45 mil puestos de trabajo no fueron el único costo social que el país pagó por aquel traspaso. El gobierno nacional emplazó a las provincias, y le puso fecha para que el 10 de marzo de 1993 se hagan cargo de los servicios de carga y pasajeros. Desde aquel día se cerraron los ramales y cientos de pequeños poblados, repartidos en toda la geografía nacional, se quedaron sin una comunicación vital.

En un trabajo titulado “La Argentina que desaparece”, la socióloga Marcela Benítez resalta que hay 430 pueblos, con menos de 2 mil habitantes, que están en vías de extinción.

En 1999, a pesar de los duros cuestionamientos escuchados en las audiencias públicas donde se denunció la falta de inversión, Menem firmó un decreto por el que autorizó la prolongación de concesiones por 20 años más. El decreto presidencial además autorizó subsidios por 5 años más y un aumento progresivo del precio de los boletos hasta llegar a un 129 %.

Por esa nueva extensión las empresas prometieron realizar inversiones por 1.700 millones de dólares. Se repetía el modelo impuesto durante los gobiernos de Menem. Se otorgaban concesiones, tal como en las rutas con peajes, sin exigir inversión ni capital de riesgo. Las obras se financian con aumentos de las tarifas y subsidios.

El cierre de ramales en los años noventa provocó que la red ferroviaria, que abarcaba más de 46 mil kilómetros en todo el país, bajara a 27 mil kilómetros.

Se consideró un progreso la desaparición de 19 mil kilómetros de vías, manteniendo el mismo déficit de un millón de pesos diarios. Déficit que, de distribuirse

por todo el país, pasó a ser devorado por los 1.000 kilómetros de la región metropolitana.

Los subsidios entregados a ferrocarriles representaron un rojo diario de casi un millón de dólares para el Estado, sostenidos durante varios años de la última década. Se trataba del mismo monto deficitario que tenían los trenes estatales, pero con 45 mil trabajadores más.

Es muy triste reconocer el costo social que generaban las medidas económicas. Las empresas en manos del Estado no se miden simplemente por el éxito económico, sino por el resultado social que obtienen.

En sus balances contables anuales los ferrocarriles estatales franceses, españoles o italianos dan pérdidas. Pero en su balance social ofrecen grandes ganancias con un servicio que garantiza seguridad, rapidez y no contaminación...

“Los ferrocarriles deben ser argentinos”, decía Raúl Scalabrini Ortiz en su libro escrito entre los años 1935 y 1946: entre la década infame y la compra por el gobierno argentino del sistema ferroviario que hasta entonces era de propiedad inglesa o compartida.

En 2003, cuando los ferrocarriles concesionados eran tierra de nadie, Néstor Kirchner tomó la decisión de reactivarlos, y su sucesora, Cristina Fernández de Kirchner, de estatizar.

Así leemos en el artículo 1° que se declara objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, la renovación y el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria y la incorporación de tecnologías y servicios que coadyuven a la modernización y a la eficiencia del sistema de transporte público ferroviario, con el objeto de garantizar la integración del territorio nacional y la conectividad del país, el desarrollo de las economías regionales con equidad social y la creación de empleo.

También queremos destacar los principios de política ferroviaria establecidos como rectores del nuevo sistema ferroviario:

La administración de la infraestructura ferroviaria por parte del Estado nacional.

La participación pública y privada en la prestación y operación de los servicios de transporte público ferroviario.

La interconexión de los sistemas ferroviarios y la intermodalidad de los servicios de transporte.

La maximización de las inversiones y de los recursos empleados en la prestación de un servicio ferroviario en condiciones de eficiencia y seguridad.

La incorporación de nuevas tecnologías y modalidades de gestión que contribuyan al mejoramiento del servicio ferroviario.

La protección de los derechos de los usuarios, con atención especial a las personas con discapacidad o con movilidad reducida, garantizando sus derechos al acceso a los servicios de transporte ferroviario en adecuadas condiciones de calidad.

La promoción de condiciones de libre accesibilidad a la red nacional ferroviaria de cargas, basada en los principios de objetividad, transparencia y no discriminación.

Hoy como en 1947 la idea es unir a la Patria Grande, a sus naciones, a nuestra nación, a nuestras provincias y a los pueblos del interior; es entender que los ferrocarriles tienen que ser bien gestionados, y que el Estado puede hacerlo; que la política de desarrollo de los ferrocarriles es una asignatura que este gobierno no va a dejar pendiente y que además la actividad puede volver a ser generadora de empleo. Aprobar esta ley nos ayudará a dejar en el pasado las décadas de reducción dramática de los recursos humanos, ya que sin duda la vuelta de los caminos de hierro no sólo requerirá más personal, sino que también llevará a la reapertura de talleres ferroviarios y también incentivará la producción de los pequeños chacareros, que tendrán como llevar su producción a los merados.

En 1948, cuando Perón tomó posesión de los ferrocarriles, Scalabrini Ortiz decía: “Cuando el silbato de la Porteña anunció que volvía a ser argentina se abría un mundo de inmensas posibilidades”.

Hoy como ayer, la estatización de los ferrocarriles, gracias al proyecto enviado por nuestra presidenta, nos abre un mundo de posibilidades, es la hora de los pueblos, y de volver a construir una infraestructura que nos lleve a la inclusión y a la integración territorial y social.

27

#### INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO SAN MARTÍN

Este proyecto de ley para que el Estado vuelva a tener pleno control sobre la administración de la infraestructura ferroviaria y la gestión de la circulación de los trenes, es para nosotros muy importante, sobre todo para nuestra zona, en donde la necesidad de acopio de productos destinados a la actividad hidrocarbúrfica ha hecho que nuestras rutas se encuentren colapsadas por el tránsito vial de camiones de gran porte y peso. Recuperar la posibilidad de transporte de cargas férreas no sólo disminuirá la presión del tránsito vial, sino que además disminuirá los costos de logística de la actividad hidrocarbúrfica, cosa que en esta coyuntura actual es muy importante. El hecho trascendente que tiene la aprobación de este proyecto, ante la expectativa de poder volver a contar con una estructura férrea que vuelva a conectar todo el territorio nacional, es algo que está en el deseo de todos los argentinos, fundamentalmente en las regiones en las cuales la producción demanda un alto costo actual de logística para la distribución y envío de sus productos, ya sea al interior del país o hacia el extranjero.

Hacer una reseña de todo lo transcurrido en el tiempo con los ferrocarriles en la Argentina es abundar en lo ya manifestado por los distintos oradores de esta cámara, pero es importante dejar claro que las privatiza-

ciones de las empresas del Estado sólo sirvieron para desindustrializar al país, despojar a quienes eran parte de esas empresas de un trabajo digno. Muchos de ellos debieron ser posteriormente asistidos por el Estado, costo que aún hoy seguimos pagando, y seguramente llevará mucho tiempo más recuperar esa demanda por actividad plena de la industria nacional. Las empresas públicas bien administradas, aun cuando no se obtenga ganancia de ellas, son generadoras de un bien más que importante para el país, como lo es la posibilidad de que todo ciudadano, sin importar su condición social, pueda acceder a servicios públicos de calidad y en cantidad suficiente que permita el desarrollo de sus actividades económicas y laborales sin limitaciones.

Toda acción que permita recuperar y administrar los recursos estratégicos del país se debe apoyar. No existe país que se engrandezca sin el dominio de sus recursos. Esto no implica que no pueda existir participación privada, pero esta participación sólo es positiva si el dominio pleno es del Estado, quien pone limitaciones y restricciones a esa participación. No se debe impedir la participación privada en ninguna actividad, se debe aceptar que el Estado crece con la inversión privada, mientras más crezcan las empresas públicas con inversión privada, significa que el Estado debe invertir menos de sus arcas para el sostenimiento de las mismas. El control, la fiscalización son fundamentales para el logro de los objetivos. La inversión pública con objetivos de desarrollo regional trae como beneficio adicional más inversión, más empleo, inclusión y paz social.

Nuestra provincia tiene un gran anhelo en cuestiones de comunicación vial y férrea, una de ellas la conexión interoceánica a través del paso internacional Pichachen, para lo cual se ha incluido en el presupuesto nacional 2015 una partida presupuestaria para realizar el estudio y proyecto. Otra es el cruce del ferrocarril Trasandino del Sur, el cual unirá los puertos argentinos de Bahía Blanca, San Antonio Este e Ingeniero White con los puertos chilenos de Talcahuano, Valdivia, Corral y, por extensión, Valparaíso y Puerto Montt. La longitud del lado argentino es de 110 km, de los cuales se construyeron 24 km de vías desde Zapala a Mariano Moreno, faltando construir 86 km, la longitud del lado Chileno es de 190 km: a construir 80 km, y a rehabilitar 110 km. La inversión afrontada por la provincia del Neuquén asciende a u\$s 57 millones (nueva playa de maniobras, parque industrial, zona franca y la construcción de los primeros 24 km ya terminados). Demás está decir la importancia económica para el desarrollo que tiene esta vía de comunicación. Allí es donde debe apuntar nuestro país. Hoy las vías viales de comunicación internacional, no sólo en nuestra provincia sino en todas las provincias donde hay pasos fronterizos, se encuentran sobrecargadas. El tránsito es mayormente de camiones con productos nacionales e internacionales que viajan a través de los barcos que esperan en puertos chilenos hacia oriente, ese mercado tan importante y atractivo del cual tanto se ha hablado.

Confiamos en que las políticas de desarrollo logren concretar estas vías de comunicación. Es por ello que aprobamos este proyecto y deseamos que así lo haga la mayoría de la Cámara.

28

#### INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO SANTILLÁN

Hoy estamos reunidos para continuar la lucha que comenzó Carlos Néstor Kirchner al asumir en el año 2003 y al encontrarse con un escenario devastador: más de 1.500 kilómetros de vías fuera de servicios, cientos de estaciones clausuradas y abandonadas, y con ellos pueblos aislados, si bien el ferrocarril argentino supo ser un ejemplo de desarrollo, todo lo cual había sido potenciado por nuestro general, quien con la nacionalización de los ferrocarriles había garantizado la calidad en la gestión y explotación por parte del Estado en estos servicios. Pero todo este esfuerzo, por una serie de sucesos, comenzó a declinar efectivamente en los 80 con la dictadura militar que azotó a nuestro país. Se profundizó la política liberal de abandono, digo se profundizó porque ya venía en baja, y a esto le sumamos las clausuras decretadas en los 90, las cuales provocaron, como veníamos diciendo, que muchas localidades quedaran aisladas, muchos pueblos a la deriva, pero no sólo eso provocó estas maniobras, sino que esto también llevó al cierre de talleres ferroviarios, por lo tanto a la reducción de recurso humano, es decir despidos de trabajadores. Esto fue la consecuencia de las políticas públicas inspiradas en el neoliberalismo, provocó la tristeza en todo el pueblo argentino.

Queremos una mejor calidad en el servicio, tanto de cargas como de pasajeros; queremos integración, queremos soberanía. Considero que todo esto está garantizado en este proyecto, decisión y compromiso en subsanar errores de aquellas políticas liberales que tanto daño causó, sobre todo a esos trabajadores afectados y aquellos que utilizaban este medio como principal medio de transporte.

La empresa del Estado, Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, será la que conduzca todo el sistema que lleve adelante el transporte de trenes. Queremos recuperar la administración definitiva de los ferrocarriles por parte del Estado, partimos de la idea de que el mismo puede gestionar incluso de una manera más eficiente que los privados, tal como nos muestran los índices, ya que todos los índices de calidad, como son la frecuencia, la prestación y la recaudación, han sido mucho mejores en los ramales administrados por el Estado.

No quiero ser reiterativo pero sí quiero ser claro, ya que estamos ante un proyecto de recuperación de soberanía, un proyecto de integración, no sólo entre argentinos, sino también de argentinos con otros países, donde podremos crecer económicamente, ya que en este proceso de recuperación el Estado se ha planteado como objetivo lograr una red ferroviaria con



una lógica integrada al circuito productivo regional y enlaces comerciales con países limítrofes. Con este proyecto estamos haciendo una mirada no sólo para el ahora, sino también para el futuro. Es importante aclararlo ya que muchos creen que sólo se está pensando en las elecciones. No es así compañeros, este proyecto pone de manifiesto mejorar la calidad de vida de millones de argentinos, al garantizar la integración del territorio nacional y la conectividad del país, el desarrollo de las economías regionales con equidad social y creación de empleo. ¿Cómo no estar orgulloso de estas políticas de Estado, de estos cambios irreversibles, de esta ley que tiende a restituir derechos? Defiendo este proyecto en cual nuestra conductora, siguiendo la línea, ha trabajado mucho y hoy será una realidad.

En resumen, el proyecto crea Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado para integrar y articular las funciones de las sociedades creadas por la ley 26.352 y el decreto 566/13 y articulación de todo el sistema ferroviario nacional, proponiendo prácticas y líneas de acción coordinadas entre ellas, aprobando políticas, planes y proyectos tendientes a la mejoras de todo el servicio, que lleven adelante estas sociedades controladas, supervisando su implantación y ejecutando cualquier otra función que haga al cumplimiento de sus objetivos. Además serán transferidas a Ferrocarriles Argentinos los certificados nominativos que representan el 100 % del capital social de ADIF y Operadora Ferroviaria, así como el 75 % del capital social de Belgrano Cargas y Logísticas, pertenecientes al Estado nacional. Se establece el libre acceso para el servicio de transporte ferroviario de cargas. Entre muchas más funciones que asumirá nuestro Estado nacional.

No queremos que los trenes queden en el recuerdo. Habrán destruido las vías, las estaciones, pero no nuestros sueños y esperanzas de que los trenes vuelvan a ser argentinos.

29

#### INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA DIPUTADA SHMIDT-LIERMANN

Sumando a mi intervención, quiero mencionar mis cuatro "R" de ferrocarril para apoyar esta ley.

- Recordar a las víctimas de Once, tragedia que nos enseñó la lección de que la corrupción mata. Y también a tantas otras que murieron o sufrieron heridas por el mal funcionamiento del servicio.
- Recuperar el transporte, los tramos y la conectividad con un medio sustentable.
- Reactivar la industria, para lo cual necesitamos mayor libertad en el comercio.
- Revitalizar e incentivar los estudios de ingeniería ferroviaria y de los oficios ligados a ella.

Asimismo, quiero hacer conocer mi opinión sobre la conveniencia de por qué el nuevo plan de

Ferrocarriles Argentinos debe ser insoslayablemente un medio de transporte sustentable.

Algunos de los mayores problemas ambientales con los que la humanidad se está enfrentando y que continuarán por muchos años son el cambio climático y el calentamiento global y sus terribles secuelas económicas, ambientales y sociales que día a día estamos padeciendo. Sequías, inundaciones, aumentos de las temperaturas globales, derretimiento de glaciares y disminución de hielo en las zonas polares son sólo algunas de las consecuencias que los científicos han comprobado como producto del aumento de las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>).

Este fenómeno tiene origen en la quema de combustibles fósiles y en la emisión a la atmósfera de CO<sub>2</sub>, entre otros. Uno de los principales aumentos en la emisión de gases se debe a la explosión automotriz, que agravó fuertemente el proceso de deterioro global de las condiciones del ambiente. Según datos de la Agencia Europea de Medio Ambiente, de 2004, se establece que desplazar una persona un kilómetro en coche supone unas emisiones de 120 gramos de CO<sub>2</sub>, si el desplazamiento se realiza en ferrocarril estas emisiones se reducen a 45 gramos, casi 3 veces menos. Un auto transporta la décima parte de la cantidad de personas que un colectivo y apenas el 2,5 % que un ferrocarril convencional.

Para el caso de mercancías, la diferencia aumenta, ya que para desplazar una tonelada a lo largo de un kilómetro en camión se emite 120 gramos de CO<sub>2</sub> y sólo 23 gramos si se desplaza en ferrocarril, o sea casi 6 veces menos. Un tren de carga transporta el equivalente a 50 camiones, lo que en términos ambientales significa 50 motores emitiendo gases de efecto invernadero, 1.000 cubiertas desgranando y volatilizandocaucho, asbestos cancerígenos de las pastillas de frenos y placas de embrague y miles de litros de otros fluidos siempre contaminantes.

El tren, por lo tanto, es el medio de transporte más limpio en términos de emisiones de gases. No es sorprendente que los países más desarrollados estén apostando fuertemente de nuevo a este transporte convencional, pero esta vez la introducción de criterios de sostenibilidad energética adquirió un papel clave en la renovación de infraestructuras ferroviarias ya existentes con tecnologías ambiental y económicamente sostenibles.

Es menester que uno de los objetivos primordiales de esta nueva etapa de la reactivación de los ferrocarriles en la Argentina esté enmarcada en este paradigma medioambiental. Más aún considerando que las grandes riquezas de nuestro país se hayan en la conservación de los recursos naturales. En conclusión, todas las investigaciones señalan que adaptar la infraestructura a criterios de protección del medio ambiente es necesario para el desarrollo social y económico futuro del país.

INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA  
DIPUTADA SIMONCINI

Estamos tratando hoy el proyecto enviado por nuestra presidenta para la recuperación de los ferrocarriles por parte del Estado argentino, porque desde 2003 las políticas públicas de este proyecto nacional están basadas en la inclusión, la justicia social, la independencia económica y la soberanía popular.

El desarrollo de la red ferroviaria en nuestro país ya había sido considerado estratégico por Alberdi y fue iniciativa de capitales argentinos, sumándose al poco tiempo británicos y franceses en forma que resultaron dominantes y programaron el tendido de acuerdo al modelo económico agroexportador basado en la producción agrícola y ganadera de la región pampeana con centralidad en el puerto de Buenos Aires. El Estado tuvo también una importante participación en la expansión de la red ferroviaria mediante los llamados ferrocarriles de fomento, líneas que iban donde no resultaba rentable para las inversiones privadas. Buena parte de lo que posteriormente sería el Ferrocarril General Belgrano, el más extenso de la red, se construyó de este modo a cargo de la empresa Ferrocarriles del Estado. La historia ferroviaria del país nació sin dudas con su primera experiencia, Sociedad Camino de Fierro de Buenos Aires al Oeste, conformada por un grupo de comerciantes, que en 1853, consciente del progreso en las comunicaciones que se originaría al construirlo y la muestra de poderío que representaría, solicitó entonces la concesión para la construcción de un ferrocarril que sirviera tanto para pasajeros como para carga.

La construcción de ferrocarriles en las colonias y países poco desarrollados no era parte del proceso de industrialización. Se emprendieron simplemente para abrir esas especies de sucursales de Inglaterra como fuente de productos alimenticios y materias primas. Su trazado tenía el objetivo primordial de llevar los productos ganaderos y agropecuarios a su propio territorio y los países centrales. No estaba pensada para satisfacer las necesidades de la población y menos aún para un crecimiento y desarrollo sustentable de la misma. Muy por el contrario, la explotación laboral, el despojo de las tierras y la expoliación de los recursos naturales fueron una constante en aquellos terribles años de la patagonia rebelde y La Forestal en el norte de mi provincia.

Los ingleses presionaron para obtener el ferrocarril a bajo precio, pues eso significaba la apertura de un nuevo mercado a los productos manufacturados británicos. En efecto, locomotoras, ladrillos, puentes, implementos sanitarios para las estaciones eran importados de Gran Bretaña y hasta el carbón, por lo que puede verse que los intereses británicos no eran precisamente sobre los ferrocarriles, sino sobre los negocios colaterales.

En 1887 Juárez Celman vendió a una compañía inglesa la vía troncal del Ferrocarril Andino, el Central Norte y poco más adelante el Ferrocarril Oeste. Anunció que vendería todas las obras públicas, reproductivas, para pagar la deuda que ya tenía el país, porque según su criterio, el Estado era el peor de los administradores.

Entre 1870 y 1914 se construyó la mayor parte de la red ferroviaria argentina con capital inglés, francés y argentino. Esta red llegó a ocupar el décimo puesto en el mundo, con cerca de 47.000 kilómetros hacia fines de la Segunda Guerra Mundial.

En 1946, Juan D. Perón inició el proceso de nacionalización del sistema ferroviario argentino junto a los demás servicios públicos. Para 1949, fueron realizados cambios fundamentales en la red ferroviaria para conectar localidades entre sí, dar conectividad y favorecer el desarrollo de las economías regionales, cambiando los paradigmas establecidos por ingleses y franceses.

Desde 1958, las sucesivas dictaduras cívico-militares y los gobiernos neoliberales encontraron como estrategia de dominación el terror, la mentira, la fragmentación social, el robo y el fraude, el debilitamiento del Estado, la exclusión y la vuelta al modelo económico de primarización, con cierre de fábricas, industrias y el consabido desempleo. Por sus negociados, su ignorancia o por su inoperancia, regalaron el patrimonio cultural, económico, político y educativo. Presionados o asociados a corporaciones internacionales, arrasaron con los derechos y la esperanza de los argentinos. El resultado fue el descrédito generalizado, el desánimo por participar, el creer todo perdido, en definitiva, a alcanzar tal grado de anestesia cultural como para considerar a la pobreza como una condición natural y hasta vivirla con orgullo.

Estos grupos que han hegemonizado el poder financiero, económico y mediático no están lejos ni ausentes, nunca reniegan de sus objetivos individualistas, intentan permanentemente torcer el rumbo de los gobiernos democráticos en una pulseada que ya tiene más de doscientos años y que los ha tenido como vencedores en muchas batallas.

Pocos se atrevieron a revertir este proceso de avasallamiento, como el que llevó a considerar a las mujeres como personas con derechos exactamente igual a los varones. No fue fácil, ya que llevó más de 50 años comenzar la equiparación con el simple ejercicio del voto. Muchas injusticias siguieron y siguen latentes pero la semilla sembrada el 17 de octubre de 1945 ya no se pudo detener. Con errores y aciertos, los integrantes de aquella casta política dejaron una luz de esperanza al final del túnel.

Desde 2003, en el peor momento de nuestra historia, con la peor crisis económica, política y social, cuando ya no quedaba casi nada del patrimonio de los argentinos, comenzamos a sentir que otro país era posible. Un hombre del sur, con un enorme corazón peronista, nos

proponía un sueño colectivo. Había comenzado este proyecto nacional y popular con sus innumerables acciones de progreso en pro de la inclusión de los sectores más vulnerados de nuestra sociedad. Y hubo enojo... y basta ver quiénes se enojaban, quiénes se enojan por las decisiones políticas en ese sentido, para tener la certeza de que se está por el camino correcto, que nos permite este presente de logros colectivos y que llevará a un futuro de grandeza a nuestro país y toda la América Latina.

Este proyecto de ley es una decisión política del gobierno nacional que tiene que ver con reparar errores de los últimos 60 años. Hace dos décadas se decía, ramal que para “ramal que cierra” y esa frase se reemplazará por “ramal que arranca no para nunca más”.

El Estado tomará todas las decisiones y tendrá la potestad sobre todo el sistema, tanto de pasajeros como de carga. Todas las concesiones serán puestas bajo análisis y el Estado se sentará con los privados a renegociar con las cláusulas que establece la ley, pero que la recuperación de vías por parte del Estado no es parte de la negociación es excluyente.

Se creará la empresa Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, bajo la cual, dentro del Ministerio del Interior y Transporte, quedarán las distintas sociedades ferroviarias del Estado, la Sociedad Operadora Ferroviaria del Estado, la Administración de Infraestructuras Ferroviarias y el Belgrano Cargas.

Toda la infraestructura de vías pasará a ser administrada por Ferrocarriles Argentinos. Esta transformación supone el fin de la fragmentación del sistema y de la soberanía que cada uno de los sistemas tenía sobre las vías. Desde ahora el sistema de acceso será abierto y regulado por el Estado, que establecerá las condiciones. Ya no habrá vías de carga y vías de pasajeros que tendrá prioridad.

Se crea el concepto de “acceso abierto” a la red de modo que cualquier operador ferroviario pueda transportar carga con origen y destino en cualquier punto de la red, independientemente de quien detente la titularidad o tenencias de las instalaciones del punto de carga o destino. Para esto, el Poder Ejecutivo creará un registro de operadores de carga al que podrán suscribirse personas físicas o jurídicas que cuenten con la capacidad técnica y operativa para operar servicios de carga.

El artículo 1° del presente proyecto expresa claramente el espíritu de desarrollo con inclusión que desde el 2003 se lleva adelante con las convicciones políticas de Néstor y Cristina: declarar de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, la renovación y el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria y la incorporación de tecnologías y servicios que coadyuven a la modernización y a la eficiencia del sistema de transporte público ferroviario, con el objeto de garantizar la integración del territorio nacional y la conectividad

del país, el desarrollo de las economías regionales con equidad social y la creación de empleo.

Este proyecto del que tenemos el orgullo de formar parte tiene profundas raíces en el peronismo del 45 y la memoria es hoy imprescindible, porque estamos escribiendo sobre aquella historia esta historia actual de recuperación de soberanía.

Como argentina, como santafecina, quiero esta recuperación, porque crecí en una ciudad en la que hace 40 años a las dos de la tarde, cuando sonaba el silbato de salida, más de 1.500 bicicletas inundaban las calles de obreros con sus vestimentas azules y el tren que los devolvía a sus casas iba repleto. Teníamos el taller de reparación de locomotoras más grandes de Sudamérica, el Ferrocarril Mitre transportaba trabajadores, estudiantes, docentes, familias a toda la región central. Viajábamos desde Pérez hasta Rosario para estudiar en la biblioteca argentina. Quiero esta recuperación porque en el centro norte de mi provincia, en Laguna Paiva, había un gran taller destinado a arreglar vagones y máquinas y la fusiladora, con la anulación de la Constitución del 49, inició la entrega de nuestro patrimonio. Luego, los otros golpes cívico militares, la dictadura genocida, los gobiernos democráticos condicionados y débiles, los gobiernos democráticos traidores a los intereses del pueblo y los gobiernos democráticos incapaces, que rifaron el patrimonio de los argentinos, lo entregaron sin miramientos. Los ferrocarriles fueron concesionados, deteriorados, diezmados y, permítaseme aplicar el término, desaparecidos. Con esta política, pueblos y ciudades en agonía, familias y hogares sin trabajo, economías regionales debilitadas, un verdadero proyecto de recolonización de nuestro territorio. Por eso hoy estoy orgullosa como argentina, como santafecina, de votar este proyecto, porque como con la recuperación de los recursos de los trabajadores con las AFJP, con la ley de hidrocarburos, con la ley de tierras, con la recuperación de la iniciativa energética, con nuestra ciencia y tecnología, al servicio de las comunicaciones y el desendeudamiento definitivo, la construcción de soberanía da sus frutos. Hoy votaremos la recuperación de nuestros ferrocarriles. Aquel silbato que sonaba en mi pueblo, las miles de bicicletas de aquellos trabajadores acompañan el voto de esta legisladora.

31

#### INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA DIPUTADA TERADA

Mucho se ha dicho sobre la importancia que tiene el ferrocarril para la vida de todos los argentinos y coincidimos con ello. Es más, somos y seremos defensores del sistema ferroviario por ser conscientes de su importancia en el desarrollo económico, productivo y social a lo largo y a lo ancho de nuestro país. Y por ello es nuestra decisión y voluntad que el Estado argentino ejerza el control del mismo.

También, recordemos que ha sido un gobierno peronista, el de Carlos Saúl Menem quien ha privatizado en la década del 90 todo el sistema ferroviario, siguiendo en ese momento la doctrina neoliberal, que muchos han acompañado y aplaudido.

Hoy se ha mencionado en este recinto en forma reiterada, lo expresado por la señora presidenta de la Nación Cristina Fernández de Kirchner, sobre el envío de un proyecto de ley para una “nueva estatización ferroviaria” o nacionalización de la misma; sin embargo, como persona del derecho puedo expresar que esto es una mentira, ya que los ferrocarriles son de propiedad del Estado nacional y éste sólo ha concedido el uso y goce de los mismos, supuestamente bajo su control, a distintas empresas privadas.

Cabe señalar que en el año 2008 se sanciona la ley 26.352 que tiene como finalidad el reordenamiento de la actividad ferroviaria, ubicando como pieza clave de toda la acción, de los nuevos criterios de gestión y de rentabilidad, la consideración del usuario, conforme las pautas que se fijan (artículo 1°).

Para dicho fin se crea la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (a fines administrativos) y la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (con fines operativos) y el Belgrano Cargas (destinado sólo a transporte de cargas).

Es decir que desde la sanción de dicha ley, el Poder Ejecutivo nacional ya había asumido un compromiso de cambio, pero en realidad, no generó ninguna modificación respecto a los concesionarios y el control por parte del Estado.

La nueva ley pretende crear un nuevo órgano llamado Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado a fin de que nuclea a las dos mencionadas y al Belgrano Cargas.

Cuando en los fundamentos habla de la necesidad de que el Estado recupere definitivamente la administración de los ferrocarriles por parte del Estado, simplemente está hablando para la tribuna, ya que, desde 2008 el Estado tiene la potestad para revocar o renovar concesiones; sin embargo, no obstante los accidentes, muertes e incumplimiento de las obligaciones por parte de los concesionarios, nunca hizo uso de dichas facultades; es más, recientemente renovó las concesiones a las mismas empresas cuestionadas.

En relación, al artículo 1° del proyecto en tratamiento, cabe destacar que el término utilizado en su redacción de “declaración de interés público” no obliga al Estado a garantizar la explotación regular, continua y eficiente en todo el territorio nacional; como sí lo hace la denominación “servicio público”, que tiene una connotación distinta y una implicancia jurídica totalmente diferente y no sólo semántica de la cuestión.

En este punto, cabe aclarar que ni la miembro informante ni quienes desde el oficialismo defienden el proyecto han podido explicar por qué no se utiliza la terminología “servicio público” y no “interés público”. Esto motiva que nuestro interbloqueo va a votar en

forma negativa este artículo si no se acepta la modificación propuesta.

En la nueva ley, se mantienen las concesiones, de hecho, el artículo 3° de la nueva ley faculta al Poder Ejecutivo nacional a resolver, desafectar bienes, rescatar, reconvenir o en su caso “renegociar” los contratos de concesión de Nuevo Central Argentino S.A., Ferroexpreso Pampeano S.A. y Ferrosur Roca S.A., los del Metrovías S.A. y Ferrovías S.A. Concesionaria. (De más está decir que todas estas concesiones se renovaron y mantuvieron en estos 12 años de kirchnerismo.) Este artículo es copia del artículo 2° de la ley 26.352, la que se encuentra vigente.

El artículo 4° habla del transporte de carga y habilita a “cualquier operador ferroviario”. No se sabe cuáles van a ser los criterios de “habilitación” que permitan una transparencia en el proceso de selección de los interesados como nuevos operadores.

El artículo 5° a su vez la Sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, estará en la órbita del ministerio. Artículos 6°, 7° y 8° hablan de las funciones. (Recordemos que las otras dos OFSE y ADIF también están dentro de la órbita del ministerio.)

El artículo 9°, que refiere a la creación de un directorio al frente de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, viola lo establecido en el artículo 42 de la Constitución Nacional negando representación a las asociaciones de usuarios y de las provincias interesadas. Por lo que este artículo será votado en forma negativa, si no se accede a las modificaciones que se proponen.

Respecto del artículo 10, que alude al presupuesto, no figura un compromiso explícito del gobierno de destinar una inversión mínima anual ligada al porcentaje del PBI o a un monto fijo para sostener realmente en el tiempo la nueva política ferroviaria. Para crear la fervorosa defensa de este proyecto realizada por el oficialismo, es indispensable establecer cómo lo ejecutarán y con qué recursos, lo que de este proyecto no se desprende.

En los artículos siguientes, se observa que la tan mentada estatización no se concretaría ya que la mención de distintas leyes del ámbito privado a aplicarse a relaciones laborales, la intervención de terceros o asociadas a terceros, no hace más que demostrar que el Estado mantendrá el estado de situación vigente.

#### Conclusión

Somos y seremos defensores del sistema ferroviario en manos del Estado, ya que consideramos que es un motor del desarrollo social, económico y financiero de todo el territorio nacional. Por lo dicho, este punto no está en discusión, motivo por el cual acompañaremos con nuestro voto la aprobación de la ley en general. No así respecto de los artículos que hemos cuestionado, por los fundamentos *ut supra* expresados, que refieren a la implementación del sistema propuesto.



32

INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA  
DIPUTADA TUNDIS

Hoy nos encontramos en tratamiento de este proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo con la finalidad expresada de estatizar el servicio ferroviario nacional. La realidad es que en lugar de ello se reformula el ámbito administrativo de las diferentes áreas de la explotación de los ferrocarriles que han quedado como saldo de las políticas de privatización implementadas desde los comienzos de los años 90.

Se declara de interés público la reorganización pero no se lo declara servicio público, por lo que seguirá siendo un mal servicio que continuará enriqueciendo a operadores privados a costa de la prestación de un mal e ineficiente servicio.

Ninguna de las normas que integran la ley que se nos presenta para análisis y aprobación incluye alguno de los siguientes tópicos.

*Función social y económica de los trenes*

Enfatizar el abaratamiento de los costos de transporte de cargas y su influencia para las economías regionales.

Para el caso de las cosechas abandonadas por los productores por razones económicas, prever la utilización del ferrocarril para la redistribución en zonas carenciadas y sitios de utilidad pública, en lugar de presenciar la inútil pérdida de recursos útiles.

Dar prioridad a aquellos pueblos, localidades o ciudades donde el funcionamiento del tren sea vital.

*Trazados de línea*

Implementar una política de Estado donde los nodos de ferrocarril estén interconectados con las redes viales provinciales a fin de volver eficiente el sistema integrado de transporte de cargas.

Establecer los polos de desarrollo regional que deberán contar con la estructura de red ferroviaria.

Lograr con el trazado ferroviario una política de integración regional federal interconectada también con los países vecinos Mercosur y Unasur.

*Trenes sanitarios*

Establecer un servicio de salud a prestarse en trenes sanitarios que cuenten con la tecnología y recursos humanos suficientes para prestar servicios médicos itinerantes a localidades aisladas o alejadas.

*Seguridad*

Eficiencia en todo lo relativo a la seguridad de los viajes, con adecuado control del funcionamiento de los trenes así como también la selección de personal idóneo permanentemente capacitado.

Destinar mayores inversiones en el soterramiento de los trenes urbanos como mejor medida para evitar accidentes.

Utilización de los medios tecnológicos (cámaras de seguridad monitoreadas a fin de evitar/o sancionar todo tipo de vandalismo.

*Subsidios*

Determinar un adecuado plan de subsidios para acceso a los trenes de los grupos vulnerables, así como también de los pasajeros con mayor frecuencia.

*Cuidado del medio ambiente*

Minimizar los riesgos contaminantes del medio ambiente.

Destinar mayores inversiones en el soterramiento de los trenes urbanos, como mejor medida para evitar accidentes.

*Control*

Sistema de control permanente no sólo del cuidado de las unidades, sino del servicio.

Concientizar al usuario sobre la importancia del cuidado de las unidades, incentivar a realizar denuncias de carácter anónimo sobre todas las anomalías que pudieren detectar.

Sancionar en tiempo y forma a las empresas que no cumplan con las condiciones pactadas en los contratos.

Reconstrucción de un sistema de fabricación nacional estatal de material rodante. Nada de esto, que debería esperarse hasta de la ideología del actual gobierno, surge del texto del proyecto que se nos propone aprobar.

Algunos de los conceptos que he brindado tienen su correlato con la realidad cotidiana: el miércoles 28 de enero de 2015 en ambito.com se brindaba la noticia de que en Río Negro productores arrojaron 80.000 kilos de peras y manzanas a la ruta, de las localidades del Alto Valle de Río Negro. Vecinos se acercaron a la ruta 22 para levantar las frutas que arrojaron los productores.

Edgar Artero, de Fernández Oro, explicó el reclamo. En declaraciones al sitio Noticias de Oro, aseguró que en total se perderán 400 millones de kilos de pera. “Los empresarios no quieren comprarla por el tema costos, ni la buena ni la dañada con el último granizo. No quieren saber nada, no la podremos vender. ¿Entonces qué hacemos? La tiramos o la regalamos”, señaló. “Ojalá viniera un tren a las estaciones de nuestras localidades y se lleve la fruta a otras partes del país. La venderíamos a \$ 2 y que la aprovechen los chicos de los comedores barriales”, propuso Artero.

En 1951 se inauguró un nuevo estilo de atención médica: el Tren Sanitario, que tenía doce vagones y llevaba un equipo médico especializado de 46 personas que vivían y comían en el tren. Durante cuatro meses viajó por el país. Un vagón se organizó como teatro para pasar películas y educar al pueblo en materia de higiene y medicina preventiva. El tren tenía su propio generador eléctrico, una farmacia, laboratorios, salas de rayos x, una sala de espera, una sala de cirugía, una sala de partos, salas donde atendían dentistas, médicos y ginecólogos; las vacunas, los me-

dicamentos todos los servicios eran gratuitos. Llegaba a las comunidades más apartadas del país.

Hoy sólo existen dos trenes sanitarios. La extensión territorial del país marca a las claras que dos trenes sanitarios son insuficientes para cubrir las necesidades de toda la población.

El primer ferrocarril comenzó a circular en la Argentina en 1857, a cargo de una empresa privada. En 1914, las empresas ferroviarias habían extendido sus líneas a un promedio de 1.800 kilómetros por año, llevando la extensión total a 33.000 kilómetros.

El 13 de febrero de 1947 se firmó el acta de compra y el 1º de marzo de 1948, el gobierno argentino tomó formal posesión de los ferrocarriles británicos.

En la década del 40 se instaló en el país el Centro Industrial Fiat Concord (Ferreyra, Córdoba) destinado a la construcción de tractores. Una década después, la nacionalización de los ferrocarriles hizo surgir la necesidad de renovar urgentemente el material rodante lo que llevó a la creación de FADEL (Fábrica Argentina de Locomotoras) y en 1955 Fiat abre las instalaciones de Grandes Motores Diésel, destinada a satisfacer la demanda de motores para locomotoras. Sin embargo, ese mismo año se produce la Revolución Libertadora y el proyecto de FADEL fue cancelado.

El 17 de agosto de 1989 (gobierno de Menem) con un fuerte aplauso se sancionó la ley 23.696 (Ley de Reforma del Estado), dando paso a las privatizaciones. Álvaro Alsogaray (impulsor del Plan Larkin en 1961), referente de la centro-derecha a través de la UCD, sostenía por aquel entonces que “Achicar el Estado es agrandar la Nación”. “Ramal que para, ramal que cierra”, dijo Menem en noviembre de 1989 y así fue. Pero no sólo se trataba de desactivar un medio de transporte sino que en líneas como las del Ferrocarril Belgrano quedaron sin recibir el “tren aguatero” unas 43 estaciones. “Pueblo sin tren, pueblo que muere” respondieron las ciudades y el interior de la Argentina, con protestas de distinta intensidad.

Todo esto provocó el desarraigo de los jóvenes y la muerte de los pueblos que vieron a la juventud emigrar para forjarse un bienestar fuera del pueblo que los vio nacer.

Con el tema de los ferrocarriles, este Congreso tiene una deuda con la Nación.

Por lo anterior, vengo a apoyar la disidencia de los señores diputados Solá, Daer, Fabiani y Esper.

33

#### INSERCIÓN SOLICITADA POR EL SEÑOR DIPUTADO VILLA

Muchos diputados de los aquí presentes supongo que no pueden dejar de saludar esta iniciativa de incorporación del sistema ferroviario a la gestión del gobierno y al patrimonio de la Nación.

Sobre todo, si ellos provienen del interior, como es mi caso, concretamente de San Juan, una provincia cuyana que desde comienzos del siglo pasado, imaginó el ingreso a la geopolítica del océano Pacífico con un ferrocarril transcordillerano.

El Poder Ejecutivo nacional nos hace saber, con un crudo realismo, lo que cualquier argentino podía imaginar sobre el fracaso de la privatización ferroviaria.

Nos dice que ha fracasado la disposición inversora, la asunción empresaria del riesgo. Por consiguiente, hasta ahora tenemos que aceptar que las empresas “se han ajustado al mero cumplimiento de estas metas”.

Yo no encuentro otra explicación, sin pretender que sea la única, que no sea predominio de una cultura rentística que busca obtener el máximo de beneficios como resultado de su control total o parcial de un mercado, en este caso tarifas, pasajes y fletes, sin realizar las inversiones necesarias.

Me parece útil traer a cuenta que alrededor del año 1959 las críticas del campo nacional hacia el Plan Larkin señalaban una verdadera conspiración de la industria del transporte de carga, de las grandes cementeras, del caucho y el combustible para los camiones. Claro que el transporte automotor no asume el mantenimiento y expansión de la red con recursos públicos.

Esta breve referencia histórica nos remite a un capítulo conmovedor de la defensa popular del patrimonio de los argentinos. Estoy cerca de pensar que aquellas luchas por los ferrocarriles y un cierto enfoque de la soberanía comienzan ahora a saldarse.

Tenemos que ponderar que, a partir de la nueva instancia que nos reúne, con la creación de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado se estará produciendo un giro de la macroeconomía de transporte ferroviario y su geopolítica.

El territorio no es un espacio abstracto. El territorio es la base material de conexiones y vínculos. Precisamente, la historia de los ferrocarriles argentinos bien puede ser escrita desde sus estaciones ferroviarias con sus pueblos atentos al arribo del tren. El arribo del tren era un hecho social en el sentido más exacto del término.

Apreciado de ese modo el artículo 1º del proyecto de ley sometido a esta Honorable Cámara, cuando señala los objetivos de conectividad e integración territorial, no dice algo diferente.

En este último sentido, tanto la integración como la promoción de las economías regionales serán los primeros efectos positivos de la puesta en marcha del nuevo sistema ferroviario.

Aquellos que escribieron la historia de nuestros ferrocarriles entrevistaron, pero no estudiaron con un enfoque amplio el sistema argentino de transportes.

Con esto solamente quiero decir que la ley sometida a la aprobación de esta Honorable Cámara se inscribe

en una revolución de los transportes de la Argentina en el siglo XXI.

Su primer momento ha sido la línea aérea de bandera y su segundo momento la decisión presente de creación de un ente ferroviario nacional. Por todo lo dicho y con esta expectativa mi voto será por su aprobación.

34

#### INSERCIÓN SOLICITADA POR LA SEÑORA DIPUTADA VILLAR MOLINA

Para los que venimos del interior y hemos nacido, crecido, estudiado, trabajado, y formado nuestras familias bajo una fuerte presencia estatal, sabemos lo que implican las políticas de desarrollo para el pueblo: salud, educación, vivienda, trabajo, en definitiva bienestar; y no es casualidad que un servicio público como el que tratamos hoy, el ferrocarril, aparezca estratégicamente asociado al desarrollo y bienestar de cualquier pueblo, región o país.

Todos aquellos pueblos nacidos en los lugares más recónditos e inhóspitos han prosperado acompañados por la presencia del Estado. El Estado administrador, el Estado empresa, el Estado ejecutor, el Estado creador, el Estado protector, es decir, el Estado de bienestar. Donde existió una empresa del Estado siempre hubo bienestar para el pueblo y desarrollo del país.

Los ferrocarriles en la República Argentina fueron, son y serán siempre símbolo de progreso para todos los pueblos alejados de las grandes urbes beneficiadas por la concentración de recursos económicos, tecnológicos y humanos. El ferrocarril es el medio en el que se traslada a valores accesibles la clase trabajadora de las grandes ciudades. Sólo estos dos conceptos describen la trascendencia de una prestación eficiente en el servicio de transporte ferroviario.

Es la eficiencia lo que debe primar como un valor, un equilibrio armonioso en las variables costo-calidad, no se puede esperar que un medio como los ferrocarriles sea un instrumento sólo para lucrar a expensas de la gente, como pretenden algunos privados. Los ferrocarriles en nuestro país deben cumplir la misma función social que cumple un hospital, es decir, estar al servicio de la gente, y para ello debemos apelar a los mejores administradores de gestión estatal, que representen los intereses de sus usuarios. Los bienes públicos no son un instrumento o eje de ajuste en la ecuación económica del Estado; los bienes públicos son los que garantizan un pueblo saludable, educado, seguro, justo y símbolo de nación, es decir, un país con identidad.

Por eso, tomar la firme decisión de que el servicio de transporte ferroviario pase a ser administrado por el Estado no puede ser cuestionada ni rechazada. Es una decisión por la cual se le devuelve al pueblo lo que es de su propiedad, como lo expresara en su canción el entrañable y querido hombre patagónico (Pie-

ro), “para el pueblo lo que es del pueblo, porque el pueblo se lo ganó”.

No es una frase hecha, sino que un sentimiento arraigado por siempre. A lo largo y a lo ancho del país todavía se divisan algunos carteles indicativos a la vera de las rutas que encierran ese sentimiento, estaciones ferroviarias con la leyenda “patria”; ésa es la función y el sentimiento que nos despiertan los ferrocarriles, el sentimiento de la patria.

En otros tiempos en los que el mundo giraba por otros rumbos, nuestro país no fue ajeno a estos giros, y así algunos iluminados en la década del noventa expresaron que los ferrocarriles regalados eran caros para el Estado, era la época de las privatizaciones de las empresas del Estado, era la época de poner al país de pie y de cara al mundo, era traer el mundo a la Argentina e insertar a la Argentina en el mundo, así nos fue; qué ironía, hoy por hoy, todos estamos convencidos de que eso fue un gran error, porque el único que sufrió y pago con creces estas medidas nefastas fue el pueblo.

Hay algo que nadie podrá borrar nunca a través del tiempo, ni con medidas económicas o políticas sociales erróneas, y es la historia; nadie puede ignorar cómo llegan los ferrocarriles a nuestro país; ¿quién los trajo y para qué? Sólo basta tomar los libros de nuestra historia y recordar las luchas sangrientas de aquella época. Para muestra sobra un botón. Recuerdo la ley Crotto, ésta es una bisagra en la historia del ferrocarril de nuestro país. Los ferrocarriles fueron son y serán símbolos de patria. Por ello, como neuquina, patagónica, argentina en representación de mi pueblo; y como individuo crítico, situado y contingente, y en concordancia de la conjunción país, paisaje, paisano quiero adelantar mi voto afirmativo con la firme convicción y convencimiento de que el único responsable y mejor administrador de los bienes públicos es el Estado.

Por otra parte, creo que no sólo los ferrocarriles deben pasar a la órbita del Estado, sino que hoy con la medida que vamos a aprobar, es hora de que todos los concesionarios de los distintos tramos hagan las inversiones correspondientes, para que todos los pueblos del interior que se han convertido en pueblos fantasmas vuelvan a resurgir; por ello estoy totalmente segura de que hoy no estamos reestatizando los ferrocarriles, sino que estamos recuperando los ferrocarriles y la alegría que le robaron a la gente en otros tiempos.

Está claro que este paso que hoy estamos dando, esta ley que ofrecemos al Ejecutivo conlleva el gran desafío de recuperar la conectividad a lo largo y ancho del país, volver a transitar por kilómetros y kilómetros de vías abandonadas, cumpliendo la función social a la que aludía. Que nadie se haga el distraído porque éste es un tema conocido por todos los concesionarios hoy vigentes, que quede claro que las concesiones deben ser en beneficio de la gente no tan sólo de las

empresas. La tragedia y las víctimas de Once son un ejemplo más de lo que estoy ilustrando.

Espero que esta medida a corto plazo termine con la parálisis de todos aquellos pueblos y habitantes, que necesitan un medio como éste, no sólo para viajar, sino para acceder a otros medios y servicios que hoy son imprescindibles para el normal desarrollo de cualquier actividad, para, trabajar, estudiar, comprar, vender, producir, etcétera; es decir, progresar.

Por último, hoy es una jornada de regocijo, de alegría colmada de fe y esperanza para todos los que sentimos y llevamos arraigado un sentir nacional en lo más profundo de nuestro ser, y para todos aquellos que vienen detrás, en la búsqueda y permanente reclamo de un país mejor. Por todo ello, reitero mi voto afirmativo a este proyecto de ley que marca un nuevo rumbo en los caminos de nuestros trenes.