

Proyecto de Declaración

La Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires

Declara

Que vería con agrado que la Honorable Cámara de Diputados de la Nación de pronto tratamiento y trámite favorable al expediente 6105- D-05 en el que se solicita la rescisión contrato de prestación de transporte ferroviario urbano de pasajeros a la empresa trenes de Buenos Aires (TBA). Además declara su repudio a las deplorables condiciones de higiene. Comodidad y seguridad a las que se somete a los usuarios del mencionado servicio durante los viajes.

FUNDAMENTOS

En la década de los '90, durante el gobierno de Carlos Menem, se impuso la doctrina neoliberal que concebía al Estado ajeno a toda prestación de servicios públicos. Entre los argumentos que esgrimían los ideólogos de esta concepción estaban los que suponían que el Estado era mal administrador, que la prestación de servicios por parte del Estado no sólo era deficitaria sino que no era eficiente ya que satisfacía la demanda de un servicio de calidad de los usuarios. En este marco se sancionó la Ley N° 23.696 de Reforma del Estado, que dio origen a los distintos procesos de privatización de los servicios públicos que, según sostenían sus defensores haría que la prestación de estos servicios esenciales mejoraran cuantitativa y cualitativamente Beneficiando por un lado a los usuarios y por otro, mediante el ahorro que significaría para las arcas públicas al Estado.

En cuanto al servicio de transporte ferroviario se estableció, mediante el Decreto Nro. 666/89, un plan de coyuntura, fijando las primeras pautas generales para su reforma, así como las modalidades que adoptaría la privatización del servicio.

En el proceso de privatización de Ferrocarriles Argentinos en lo que se refiere al transporte urbano de pasajeros se estableció que para el criterio de selección de las ofertas sería decisivo, en la última etapa de la evaluación, el menor nivel de subsidio requerido. Por otra parte se decidió la creación de una empresa independiente de Ferrocarriles Argentinos: la Empresa Ferrocarriles Metropolitanos S.A. (FEMESA), para atender la explotación del servicio urbano y suburbano del transporte ferroviario de pasajeros de superficie en el Área Metropolitana de Buenos Aires. La red metropolitana fue subdividida en grupos de servicios que se licitaron separadamente. El proceso de selección y adjudicación de las concesiones ferroviarias del área metropolitana se extendió hasta el año 1995. En general, las concesiones fueron por diez años de plazo, prorrogables por otros diez.

En su libro "Las privatizaciones en la Argentina, diagnóstico y propuestas para una mayor equidad social" Daniel Aspiazu destaca que en la configuración empresarial de estos consorcios confluyen grandes conglomerados locales vinculados a la construcción (como Benito Roggio e hijos), proveedores locales y, en especial, internacionales de equipos y material rodante ferroviario y como fenómeno paradigmático en el plano regulatorio, estos consorcios están compuestos por las principales cámaras empresarias del autotransporte de pasajeros que, así, vieron consolidar su poder oligopólico sobre el mercado ampliado del transporte de pasajeros.

El servicio de transporte ferroviario es un servicio público al que el Estado no renuncia sino que, mediante su concesión, pone en manos de empresas privadas para que lo operen. Por lo tanto este servicio público, su calidad, debe ser evaluada en tanto cumpla o no con eficiencia el objetivo de transportar a los ciudadanos a sus destinos.

Lejos de producirse la mentada mejora e la calidad de la prestación del servicio se puede apreciar una continua degradación del material rodante, la falta de mantenimiento de las estaciones y por sobre todas las cosas la sistemática falta de cumplimiento con las frecuencias de los servicios.

Es importante tener en cuenta que este servicio público es utilizado por los sectores más populares de nuestra sociedad, que tienen en el tren el único medio de transporte para dirigirse a sus trabajos o más dramático aún el único medio para ir a buscarlo. La

referencia a los oligopolios mencionada más arriba cobra una importancia superlativa cuando se considera que los precios de los boletos de colectivos se han sufrido un drástico incremento lo que hace imposible para la gran cantidad de personas de bajos recursos que utilizan el tren suplir este servicio por el de colectivos.

En lo que respecta a las líneas Sarmiento y Mitre, TBA transporta por mes algo más de 9 millones de pasajeros y cobra un subsidio compensatorio de casi 7 millones de pesos mensuales. Aún con el aporte estatal, la empresa entró en convocatoria de acreedores a mediados de año. La mayor parte de la deuda (250 millones de pesos) corresponde a los embargos judiciales por accidentes. Lo cual es un indicador de la falta de inversión en señalamiento y el mantenimiento de las unidades rodantes. Por otra parte de los dos ferrocarriles que tiene a su cargo, el Sarmiento es el que acumula los mayores reclamos de los usuarios, los que generaron, ante la inacción del órgano de control, que el Defensor del Pueblo de la Nación, Eduardo Mondito, denunciara a TBA ante la Justicia por los "reiterados y sistemáticos incumplimientos que generan flagrantes violaciones a los derechos de los usuarios". En la mencionada denuncia el Defensor del pueblo había advertido que el Sarmiento tenía de los servicios más deficientes y que una de las estaciones más críticas era la de Haedo.

Es claro que los objetivos establecidos en el momento de la concesión se han incumplido, lo que no sólo es responsabilidad de la empresa prestataria del servicio sino también u primordialmente del Estado que debe controlar el cumplimiento de los contratos. Es el Estado el responsable de garantizar la prestación de los servicios que son esenciales para la vida digna de los ciudadanos y entre ellos está el derecho a poder transitar libremente el territorio de la República como lo establece la Constitución Nacional ese derecho se ve agredido cuando el servicio de transporte público de pasajeros más accesible a los sectores populares no se cumple o se cumple en condiciones que agravan la dignidad humana. Por ello se torna impostergable la rescisión del contrato de concesión a la empresa TBA para que este servicio vuelva al Estado y este garantice por una nueva concesión o por su gerenciamiento directo garantice un servicio de calidad, eficaz y eficiente para los usuarios.

Por los motivos expuestos solicito a mis pares que acompañen con su voto positivo el presente Proyecto de Declaración.