



REPÚBLICA ARGENTINA
VERSIÓN TAQUIGRÁFICA
(PROVISIONAL)
CÁMARA DE SENADORES DE LA NACIÓN
Período 133°
3ª Reunión - 2ª Sesión ordinaria - 15 de abril de 2015

Presidencia del señor vicepresidente de la Nación, D. **Amado Boudou**, y del señor presidente de la Comisión de Asuntos Constitucionales, senador D. **Marcelo Jorge Fuentes**

Secretarios: señor D. **Juan Héctor Estrada** y señor D. **Juan Horacio Zabaleta**
Prosecretarios: señor D. **Luis Borsani** y señor D. **Mario Daniele**

PRESENTES:

ABAL MEDINA, Juan Manuel
AGUILAR, Eduardo Alberto
AGUIRRE DE SORIA, Hilda Clelia
ARTAZA, Eugenio Justiniano
BARRIONUEVO, Walter Basilio
BASUALDO, Roberto Gustavo
BERMEJO, Rolando Adolfo
BERTONE, Rosana
BLAS, Inés Imelda
CABRAL ARRECHEA, Salvador
CASTILLO, Oscar Aníbal
CATALÁN MAGNI, Julio César
CIMADEVILLA, Mario Jorge
CREXELL, Lucila
DE ANGELI, Alfredo
DE LA ROSA, María Graciela
DI PERNA, Graciela Agustina
ELÍAS DE PEREZ, Silvia Beatriz
FELLNER, Liliana Beatriz
FIORE VIÑUALES, María Cristina del Valle
FUENTES, Marcelo Jorge
GARCÍA LARRABURÚ, Silvina Marcela
GIMÉNEZ, Sandra Daniela
GIUSTINIANI, Rubén Héctor
GODOY, Ruperto Eduardo
GONZÁLEZ, Pablo Gerardo
GUASTAVINO, Pedro Guillermo Ángel
HIGONET, María de los Ángeles
IRRAZABAL, Juan Manuel
ITURREZ DE CAPPELLINI, Ada del Valle
JUEZ, Luis Alfredo
KUNATH, Sigrid Elisabeth
LABADO, María Esther
LEGUIZAMÓN, María Laura
LINARES, Jaime
LUNA, Mirtha María Teresita
MANSILLA, Sergio Francisco

MARINO, Juan Carlos
MARTÍNEZ, Alfredo Anselmo
MAYANS, José Miguel Ángel
MONLLAU, Blanca María del Valle
MONTENEGRO, Gerardo Antenor
MONTERO, Laura Gisela
MORALES, Gerardo Rubén
MORANDINI, Norma Elena
NEGRE DE ALONSO, Liliana Teresita
ODARDA, María Magdalena
PEREYRA, Guillermo Juan
PÉRSICO, Daniel Raúl
PETCOFF NAIDENOFF, Luis Carlos
PICHETTO, Miguel Ángel
PILATTI VERGARA, María Inés
REUTEMANN, Carlos Alberto
RIOFRÍO, Marina Raquel
RODRÍGUEZ SAA, Adolfo
ROJKÉS de ALPEROVICH, Beatriz Liliana
ROLDÁN, José María
ROZAS, Ángel
SANTILLI, Diego
SANZ, Ernesto Ricardo
SOLANAS, Fernando Ezequiel
URTUBEY, Rodolfo
VERNA, Carlos Alberto

AUSENTES, CON AVISO:

BORELLO, Marta Teresita
GARRAMUÑO, Jorge Alberto
GUINLE, Marcelo Alejandro Horacio
LATORRE, Roxana Itatí
MEABE, Josefina Angélica
MENEM, Carlos Saúl
MICHETTI, Marta Gabriela
ROMERO, Juan Carlos
ZAMORA, Gerardo

SUMARIO

1. Izamiento de la bandera nacional.
2. Asuntos entrados. Mensajes solicitando acuerdos.
3. Plan de labor.
4. Cuestión de privilegio. (S.-1.171/15.)
5. Cuestión de privilegio. (S.-1.172/15.)
6. Manifestaciones.
7. Cuestión de privilegio. (S.-1.174/15.)
8. Manifestaciones.
9. Reforma de la Ley de Riesgo del Trabajo. Moción de preferencia. (S.-2.910/14.)
10. Construcción de puente sobre el río Grande. Moción de preferencia. (S.-793/15.)
11. Cuestión de privilegio. (S.-1.175/15.)
12. Plan de labor. (Continuación.)
13. Consideración en conjunto de proyectos acordados.
 - Indemnización a las víctimas del atentado a la sede de la Asociación Mutual Israelita Argentina –AMIA–. (O.D. N° 1/15.)
 - Día Nacional del Politólogo. (C.D.-126/15.)
 - Autorización de salida e ingreso de tropas al territorio nacional. (P.E.-13/15.)
 - Repudio a la presencia militar británica en las islas Malvinas y diversas cuestiones conexas, con dictamen de la Comisión de Relaciones Exteriores. (S.- 805/15.)
 - Conmemoración del centenario del Genocidio Armenio. (S.-369/15 y otros.)
 - Aniversario del levantamiento del Ghetto de Varsovia. (S.-994/15 y otro.)
 - Día del Indio Americano. (S.-1.133/15.)
 - Homenaje al escritor Eduardo Galeano. (S.-1.108/15 y otros.) (Texto unificado.)
 - Homenaje a Günter Grass. (S.-1.144/15.)
14. Reactivación de ferrocarriles de pasajeros y de cargas. (C.D.-3/15.)
15. Marcha al Puente Internacional “General San Martín”, organizada por la comunidad de la ciudad de Gualeguaychú. (S.-329/15 y otros.) (Texto unificado.) Beneplácito por el centésimo trigésimo aniversario de las relaciones bilaterales entre la República Argentina y la Federación Rusa. (S.-858/15.) Consideración en conjunto.
16. Apéndice.¹
 - Plan de labor.
 - Asuntos entrados.
 - Asuntos considerados y sanciones del Honorable Senado.
 - Actas de votación.
 - Inserciones.

¹El Apéndice de la versión taquigráfica digital incluye las actas de votación y las inserciones remitidas a la Dirección General de Taquígrafos durante el desarrollo de la sesión. La documentación completa contenida en el Apéndice figura en la versión impresa del Diario de Sesiones.

- En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a las 14 y 34 del miércoles 15 de abril de 2015:

Sr. Presidente.- La sesión está abierta.

1. Izamiento de la bandera nacional.

Sr. Presidente.- Invito a la señora senadora Liliana Beatriz Fellner a proceder al izamiento de la bandera nacional en el mástil del recinto.

- *Puestos de pie los presentes, la señora senadora Fellner procede a izar la bandera nacional en el mástil del recinto. (Aplausos.)*

2. Asuntos entrados. Mensajes solicitando acuerdos.

Sr. Presidente.- De conformidad con lo dispuesto en el artículo 187 del reglamento, la Presidencia informa que se ha dado cuenta en el sitio de Intranet de la lista de asuntos ingresados hasta la fecha, a efectos de que eventualmente las señoras y señores senadores se sirvan formular las manifestaciones que estimen pertinentes.²

Sin perjuicio de ello, por Secretaría se procederá a dar lectura a los mensajes remitidos por el Poder Ejecutivo nacional solicitando prestar acuerdos, a efectos de cumplimentar lo dispuesto en el artículo 22 del reglamento de este Honorable Senado.³

Sr. Secretario (Estrada).- Mensaje 422/15, solicitando acuerdo para designar síndica adjunta del Banco Central de la República Argentina a la doctora PAOLA ALEJANDRA LÓPEZ. Mensaje 583/15, solicitando designar juez del Juzgado Nacional de Primera Instancia del Trabajo N° 7 de la Capital Federal al doctor José Luis BAYLE. Mensaje 584/15, solicitando designar juez del Juzgado Federal de Primera Instancia de Eldorado, provincia de Misiones, al doctor Miguel Ángel GUERRERO. Mensaje 585/15, solicitando designar fiscal general ante la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Penal Económico, Fiscalía N° 2 a la doctora Carolina Laura Inés ROBIGLIO. Mensaje 586/15 solicitando designar fiscal general ante la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Penal Económico, Fiscalía N° 1, al doctor Gabriel Eduardo PÉREZ BARBERA. Mensaje 587/15, solicitando designar fiscal general ante el Tribunal Oral en lo Criminal Federal de Comodoro Rivadavia, provincia del Chubut, al doctor Teodoro Walter NÜRNBERG. Mensaje 588/15, solicitando designar fiscal ante el Juzgado Federal de Primera Instancia de Victoria, provincia de Entre Ríos, al doctor Ignacio MAHIQUES. Mensaje 589/15, solicitando designar fiscal ante los juzgados federales de primera instancia de San Juan, provincia de San Juan, al doctor Fernando Gabriel ALCARAZ. Mensaje 590/15, solicitando designar fiscal ante los juzgados federales de primera instancia de Azul, provincia de Buenos Aires, al doctor Santiago EYHERABIDE. Mensaje 591/15, solicitando designar fiscal ante los juzgados federales de primera instancia de Azul, provincia de Buenos Aires, Fiscalía con asiento en Tandil, a la doctora María Ángeles RAMOS. Mensaje 592/15, solicitando designar fiscal ante los juzgados federales de primera instancia de La Plata, provincia de Buenos Aires a la doctora María Laura ROTETA. Mensaje 593/15, proponiendo designar fiscal ante los juzgados federales de primera instancia de La Plata, provincia de Buenos Aires,

² Ver el Apéndice.

³ Ver el Apéndice.

Fiscalía N° 3, a la doctora Ana Miriam RUSSO. Mensaje 594/15, solicitando designar fiscal ante los juzgados nacionales de primera instancia en lo criminal y correccional federal de la Capital Federal, Fiscalía N° 5, al doctor Franco Eduardo PICARDI. Mensaje 595/15, solicitando designar fiscal ante los juzgados nacionales de primera instancia en lo criminal y correccional federal de la Capital Federal, Fiscalía N° 10, a la doctora María Paloma OCHOA. Mensaje 596/15, solicitando designar fiscal ante el Juzgado Federal de Primera Instancia de Esquel, provincia del Chubut, a la doctora María Virginia Miguel CARMONA. Mensaje 597/15, solicitando designar fiscal ante el Juzgado Federal de Primera Instancia de Concordia, provincia de Entre Ríos a la doctora María Josefina MINATTA. Mensaje 598/15, solicitando designar fiscal ante el Juzgado Federal de Primera Instancia de Pehuajó, provincia de Buenos Aires, a la doctora María Cecilia MC INTOSH. Mensaje 599/15, solicitando designar fiscal ante los juzgados federales de primera instancia en lo civil, comercial y contencioso administrativo de San Justo, provincia de Buenos Aires, Fiscalía N° 2, al doctor Ricardo Rubén PEYRANO. Mensaje 600/15, solicitando designar fiscal ante el Juzgado Federal de Primera Instancia de Dolores, provincia de Buenos Aires, al doctor Juan Pablo CURI. Mensaje 601/15, solicitando designar fiscal ante los juzgados federales de primera instancia en lo criminal y correccional de Morón, provincia de Buenos Aires, Fiscalía N° 2, a la doctora Mariela LABOZZETTA. Mensaje 602/15, solicitando designar defensor público oficial ante los juzgados y Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil, Comercial y del Trabajo de la Capital Federal, Defensoría N° 1, al doctor Antonio Alejandro SALGADO. Mensaje 603/15, solicitando designar defensora pública oficial ante los tribunales federales de la Capital Federal a la doctora Florencia Gabriela PLAZAS. Mensaje 604/15, solicitando designar defensora pública oficial ante los juzgados federales de primera instancia en lo civil, comercial y contencioso administrativo de San Justo, provincia de Buenos Aires a la doctora Martha Cecilia BONAMUSA.

Sr. Presidente.- Se da paso a la Comisión de Acuerdos.

3. Plan de labor.

Sr. Presidente.- Obra sobre las bancas el plan de labor.⁴

Sra. Fellner.- Pido la palabra para plantear una cuestión de privilegio.

Sr. Presidente.- Para una cuestión de privilegio tiene la palabra la señora senadora Fellner.

4. Cuestión de privilegio. (S.-1.171/15.)

Sra. Fellner.- Señor presidente: en mi carácter de senadora nacional representando a la provincia de Jujuy y reafirmando el orgullo de ser mujer y, sobre todo, de ser jujeña, es que quiero presentar una cuestión de privilegio en contra del señor Juan Sebastián Gutiérrez, alias Juanse, exlíder del grupo Ratones Paranoicos.

Él se presentó hace un tiempo en Tilcara con su grupo. Y fue acusado por una mujer jujeña, una joven tilcareña, de haber sufrido abuso por parte de este señor llamado Juan Sebastián Gutiérrez. Esto está en la Justicia.

Pero en un matutino de tirada nacional del 8 de abril, hablando mucho de Dios, de lo emotivo y de la espiritualidad, este señor ha vertido términos, frases, que son

⁴ Ver el Apéndice.

sumamente agraviantes no solo para el pueblo jujeño sino muy especialmente para la mujer jujeña.

No voy a repetir ni voy a leer acá las palabras de ese señor porque, le soy sincera, todavía me ofenden profundamente, sobre todo, como le dije en un principio, porque soy orgullosa, como muchas mujeres, como todas, de ser mujer y de ser jujeña. No tienen por qué compararnos con nada y de esa forma tratar de denigrarnos, agraviarnos, tratando de justificar un hecho que está siendo investigado por la Justicia.

Por todo esto pido que todo lo actuado y todo el material que pongo a disposición pase a la comisión correspondiente, a fin de que pueda expedirse sobre las palabras agraviantes y sobre lo que significa el orgullo de los jujeños, de la forma en que somos y procedemos.

De ninguna manera podemos justificar que por tratar de sacar adelante un tema que ya de por sí es vergonzoso, con respecto a la acusación de una jujeña, él agravie a todo un pueblo.

Sr. Presidente.- Tiene la palabra el senador Morales.

Sr. Morales.- Señor presidente: sin perjuicio de que no hay debate cuando se plantean cuestiones de privilegio, quiero apoyar esta moción que acaba de presentar la senadora Fellner.

Realmente se trata de un hecho agraviante y lamentable para con nuestra provincia, pero también una situación que, como ha dicho la senadora, está en la justicia y se quiere encubrir la comisión de delitos agraviando al pueblo jujeño.

Está muy bien el pedido. Solicito expresamente a la Comisión de Asuntos Constitucionales que se aboque al tema, que vayan al fondo de la cuestión. De manera que acompañamos totalmente la iniciativa.

5. Cuestión de privilegio. (S.-1.172/15.)

Sr. Presidente.- Tiene la palabra la señora senadora Aguirre.

Sra. Aguirre.- Señor presidente: quiero plantear una cuestión de privilegio respecto a un medio de comunicación, a una página virtual de mi provincia, *Rioja Libre*, en la que se maltrata a nuestra senadora, la profesora Teresita Luna, con dichos agraviantes, bajísimos, comparándola con una vedette de la Capital Federal.

Como mujer y compañera de bancada y del proyecto nacional y popular, no puedo dejarlo pasar por alto. Es por eso que vengo en nombre del pueblo de La Rioja a solidarizarme, ante todo, como mujer, madre y representante del pueblo de La Rioja con esta compañera, que no es la primera vez que sufre este tipo de atropellos por este medio y algunos más en nuestra provincia.

6. Manifestaciones.

Sr. Presidente.- Tiene la palabra la senadora Elías de Perez.

Sra. Elías de Perez.- Señor presidente: solicito el tratamiento sobre tablas de un proyecto por el que se repudian los hechos de violencia política que ha sufrido mi provincia en estos días y que realmente no deberían ocurrir en ninguna parte del país a treinta años de democracia.

Un legislador del Frente para la Victoria, que creo que hoy está separado del oficialismo provincial, pero no nacional –aunque es lo de menos, porque cuando se habla de violencia no hay banderas políticas que nos separen–, ha recibido seis balazos

en la camioneta mientras lo iba a buscar el chofer a su casa, y luego le han puesto un cartel en el que decía “Muerte a los traidores”.

La violencia es la muerte de la política. Si hay algo que tenemos que defender entre todos es la paz social, independientemente de quien sea el que hoy está sufriendo estos agravios. Realmente, como Cámara de Senadores debemos hacer un fuerte repudio a cualquier hecho de violencia, sea quien fuere el que lo sufra, porque si no, en tiempos como los que vienen, realmente va a ser muy peligroso lo que podremos vivir.

Sr. Presidente.- Tiene la palabra el señor senador Rodríguez Saá.

Sr. Rodríguez Saá.- Señor presidente: es por dos cuestiones; primero, en el plan de labor parlamentaria el dictamen sobre el proyecto de ley autorizando la salida de tropas se pone como un tema acordado y no es así. No es un tema acordado. De cualquier manera, voy a anticipar que con esta aclaración vamos a aceptar su tratamiento.

Y quiero proponer que se dicte una declaración de homenaje por el fallecimiento de Eduardo Galeano, periodista latinoamericano nacido en Uruguay y autor de *Las venas abiertas de América Latina*, libro de cabecera de los jóvenes en los años 70, que todos los que teníamos un sueño revolucionario nos nutríamos de las enseñanzas de este maestro.

Entonces, voy a acompañar el proyecto que recién hemos presentado y solicitamos su aprobación.

Sr. Presidente.- Tiene la palabra el señor senador Pichetto.

Sr. Pichetto.- Señor presidente: es para avalar el homenaje planteado y ya, si quiere, lo ponemos a votación.

Sr. Presidente.- Tiene la palabra el señor senador Mansilla.

Sr. Mansilla.- Señor presidente: es para remitirme a los hechos a que se refiere la senadora Elías de Perez, en Tucumán. Nosotros –digo “nosotros” como acompañantes de este gobierno provincial y del gobierno nacional– hemos sido los primeros que hemos salido a repudiar estos hechos. El gobernador ha bajado las directivas a las más altas autoridades de la policía para que investigue hasta las últimas consecuencias.

Lo curioso de esto es que en épocas electorales aparecen estos hechos. Es evidente que, cuando hay espacios políticos que pugnan electoralmente para las elecciones que se vienen, suelen ocurrir cosas con el tema de las pintadas, pero no hechos de la gravedad a las que se refería la senadora.

Eso lo vamos a hacer, porque nosotros somos los primeros perjudicados y nosotros también en épocas electorales sabemos lo que son las campañas. Y sabemos que muchas veces algunos hacen actos políticos, otros hacen conferencias de prensa y otros se hacen autoatentados.

Queremos que se sepa, porque la verdad es que somos los primeros perjudicados y los ojos están puestos curiosamente en los adversarios circunstanciales que tenemos hoy. Como bien decía la senadora, antes éramos parte de un solo espacio. El gobernador de la provincia se ha manifestado y ha bajado las directivas para que se investigue hasta las últimas consecuencias. Queremos saber exactamente lo que pasó porque somos los primeros perjudicados, señor presidente.

Sr. Presidente.- Tiene la palabra el señor senador Castillo.

Sr. Castillo.- Señor presidente: con respecto a los homenajes, creo que hay varios homenajes: a Günter Grass y a Eduardo Galeano. Así que después, por Secretaría, los unifican como es costumbre y lo aprobamos.

Sr. Presidente.- Vamos a utilizar esa metodología de ir pasándolo por los distintos bloques y ver si podemos tener una sola versión en ambos casos.

Tiene la palabra el señor senador Artaza.

7. Cuestión de privilegio. (S.-1.174/15.)

Sr. Artaza.- Señor presidente: quiero plantear una cuestión de privilegio por las declaraciones del presidente de la Entidad Binacional Yacoretá, el arquitecto Thomas. Nosotros, y en nombre de la mayoría de los correntinos, hemos expresado en la Legislatura provincial nuestro repudio a sus palabras, ya que habla de “desidia” de los correntinos sobre el tema de Yacoretá. Habló de la desidia y de otras palabras que no voy a reproducir. En su perfil, en su muro personal, el arquitecto Thomas ofende a los correntinos que, con gran esfuerzo, estamos esperando desde hace mucho tiempo los beneficios del Entidad Binacional Yacoretá.

Además, esa represa le da casi un 17 por ciento de la energía a todo el país; sin embargo, esa energía a los correntinos no nos llega para el desarrollo, para la mejor calidad de vida y para la industrialización de la provincia. Ni siquiera se han podido cumplir en cuarenta años las obras complementarias para nuestra provincia, no solamente en materia energética sino tampoco en materia de desarrollo.

En la zona de Yacoretá no se ha cumplido con los convenios firmados; y gracias a la negligencia de este funcionario, del arquitecto Thomas, al cual repudiamos en nombre de los correntinos por sus palabras de ofensa al pueblo trabajador de mi provincia, es que hoy está en peligro la isla de Apipé, que es uno de los pocos enclaves de este tipo en el mundo. Tiene aguas paraguayas, pero el territorio es argentino; y lo sometemos a veces a una situación de ciudadanos de segunda, de *kelpers*, porque nunca se pudo cumplir con el convenio. Sólo a mil metros de Yacoretá está la isla de Apipé, señor presidente, y ni siquiera tiene las defensas necesarias. Nos han puesto cascotes y cascotitos durante mucho tiempo y un día va a producirse una tragedia. Cada vez que se abren las compuertas de Yacoretá, se inunda; han muerto animales, se han inundado familias.

Hemos recorrido muchas veces la isla viendo los desastres de la inundación causados por la apertura de las compuertas. Una obra de esta envergadura no sólo debe servir para dar energía sino también para controlar el curso de los ríos.

Reitero que un día puede ocurrir una tragedia. Y personalmente hago responsable penal al arquitecto Thomas por las obras incumplidas en la isla de Apipé, donde Dios quiera no suceda jamás una tragedia para ningún ciudadano correntino que vive allí, señor presidente.

Pero además reclamo no solamente eso sino las regalías de Yacoretá, que podrían servirnos para el desarrollo, para volcar a la distribución de energía de otras provincias, incumplidas por Yacoretá.

Por lo tanto, hago este reclamo con toda la fuerza de lo que significa un pueblo trabajador como el correntino. No nos merecemos esas palabras. Repudiamos nuevamente desde el Senado de la Nación las palabras del arquitecto Thomas, presidente de Yacoretá.

Pido que esta cuestión de privilegio pase a la Comisión de Asuntos Constitucionales.

Sr. Presidente.- Se gira a la Comisión de Asuntos Constitucionales.

8. Manifestaciones.

Sr. Presidente.- Tiene la palabra el senador Guastavino.

Sr. Guastavino.- Señor presidente: pido que se reserve en mesa un proyecto de declaración que hemos unificado los tres senadores de la provincia de Entre Ríos: la senadora Kunath, el senador De Angeli y quien les habla, por el que se declara de interés legislativo la nueva marcha que se hace el domingo próximo en Gualeguaychú, protagonizada por la comunidad de dicha ciudad, con la consigna “Sí a la vida” y en repudio al funcionamiento de Botnia, en la localidad de Fray Bentos, República Oriental del Uruguay, empresa a la cual hemos denunciado por contaminación y por haber violado en reiteradas oportunidades el Tratado del Río Uruguay que firmaron ambos países en 1975.

Sr. Presidente.- Ya está reservado, senador.

9. Reforma de la Ley de Riesgo del Trabajo. Moción de preferencia. (S.-2.910/14.)

Sr. Presidente.- Tiene la palabra la senadora Odarda.

Sra. Odarda.- Señor presidente: solicito preferencia para la próxima sesión del expediente S.-2.910/14, relacionado con la reforma de la Ley de Riesgo del Trabajo para dotar a los bomberos voluntarios de ART, un proyecto que debió haber obtenido dictamen hoy, y por falta de quórum en la comisión no lo pudimos tratar en esta sesión.

Sr. Presidente.- En consideración.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la moción de preferencia, con dictamen de comisión, formulada por la señora senadora Odarda.

- Se practica la votación.

Sr. Presidente.- Aprobada.

10. Construcción de puente sobre el río Grande. Moción de preferencia. (S.-793/15.)

Sr. Presidente.- Tiene la palabra el senador Morales.

Sr. Morales.- Señor presidente: quiero pedir una preferencia con dictamen de comisión para el expediente S.-793/15, que es un proyecto de ley vinculado con la construcción de un puente sobre el río Grande, en la localidad de Hipólito Yrigoyen, en Iturbe, en nuestra provincia, que conecta no sólo ese pueblo y distintas comunidades sino también la localidad de Iruya, en Salta. En consecuencia, es un proyecto que hemos firmado los senadores de Jujuy y de Salta en forma conjunta, así que pedimos preferencia.

Sr. Presidente.- En consideración.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la moción de preferencia con dictamen de comisión formulada por el señor senador Morales.

- Se practica la votación.

Sr. Presidente.- Aprobada.

11. Cuestión de privilegio. (S.-1.175/15.)

Sr. Presidente.- Tiene la palabra la senadora Giménez.

Sra. Giménez.- Señor presidente: solicité la palabra por dos temas.

El primero es plantear una cuestión de privilegio contra el senador Eugenio Artaza, en representación de los misioneros agraviados en esta instancia, hace un momento, y por anteriores declaraciones del señor senador de la provincia de Corrientes con respecto a la administración de Yacyretá y del arquitecto Thomas, que pertenece al proyecto

político al que también pertenezco desde 2003 y que es el único funcionario de la provincia de Misiones que integra el gobierno nacional desde ese año hasta la fecha.

Treinta y cinco años de Yacyretá, señor presidente. El general Perón la puso en marcha. Pasó Humberto Schiavoni por ahí, hoy coordinador del intendente de la Ciudad de Buenos Aires, Mauricio Macri; y no dejó nada. Pasó Fonseca, de la Alianza; y no dejó nada. Y en 2011, con la presidenta Cristina, con el presidente del Paraguay Lugo, con usted presente, con todos nosotros festejando, pudimos poner en marcha la cota 83 de Yacyretá. Eso se llama trabajo intelectual, de gestión, de responsabilidad de administración de los recursos para proveer energía a la República Argentina. Esa energía que a nosotros se nos prohibió y se nos postergó durante la administración de la Unión Cívica Radical y de los otros gobiernos, porque nos negaron a los misioneros la posibilidad de conectarnos a la red nacional de energía. Hoy estamos conectados gracias a este trabajo que lleva adelante el arquitecto Thomas, que es la mano derecha del proceso del alivio energético de la zona norte de la República Argentina. Y en ese concepto, donde el senador Artaza lo llama inepto, habla de la ineptitud de todo un proyecto político, no solo de los misioneros ni del arquitecto. Porque Thomas ha sido reconocido internacionalmente. Y el trabajo y la luz que tienen hoy en Buenos Aires en la República Argentina se debe también al trabajo de este misionero al que nosotros honramos con compromiso y responsabilidad, trabajando, mientras otros se sacan fotos en los diarios bailando para Tinelli.

¿De qué se trata este tema? ¿De bailar para Tinelli para juntar votos, o de trabajar todos los días para los argentinos? ¿De qué se trata la política del Honorable Senado de la República Argentina? ¿De tener representantes que representen a la totalidad del universo, sin discriminar a nadie, o hay que soportar también que nos critiquen cuando trabajamos y hacemos las cosas y referenciamos a los que no hacen su trabajo con la responsabilidad con la que tienen que hacerlo? Y en ese desafío, hay otros que se visten de mujeres para ganar votos, mientras acá se repudia a legisladoras que legítimamente han venido a llevar adelante el proceso de la representatividad de la mujer argentina.

Por eso y por muchos otros fundamentos que pude haber documentado y voy a hacer llegar a la comisión, es que hay que decir: basta de agraviar a las mujeres y a los hombres que trabajan en esta República, para soportar que después, desde los canales de televisión o de los medios de comunicación, que no son nuestros, nos humillen, nos insulten y nos agraven. Se demuestra en este Senado quiénes trabajan para esta República y quiénes no. Y en este caso, el arquitecto Thomas trabaja para la República, no solo para los misioneros.

Sr. Presidente.- Tiene la palabra el senador Artaza.

Sr. Artaza.- Señor presidente: en primer lugar, quien ha ofendido al pueblo correntino ha sido el señor arquitecto Thomas. Y en respuesta a quiénes trabajan, tengo más de 300 proyectos presentados en este Congreso de la Nación, señora senadora.

No he ofendido en ningún momento a Misiones, sino que he hecho mi crítica al funcionario de quien demuestro su negligencia con la falta de energía que tiene nuestra provincia.

En todos estos años, a nuestra provincia de Corrientes, a la que todavía deben el desarrollo y obras complementarias, no le pagan las regalías para tener la distribución de energía. Y además, podemos ver las asimetrías.

Por supuesto que usted estará contenta con Misiones. Y bienvenido sea eso. Vimos las obras multimillonarias que se han hecho del lado de Misiones y del Paraguay. Y a nosotros nos han puesto cascotitos en la isla de Apipé. Y han inaugurado, además,

en Misiones, cuando el perjudicado en su gran mayoría ha sido el territorio correntino, señora senadora.

Y si hablamos de negligencia, podemos mencionar las cuatro turbinas que hoy no están funcionando. No nos están dando la energía necesaria ni a nivel nacional, y usted me habla del trabajo del arquitecto Thomas. ¿Sabe cuánto tiempo los correntinos estuvimos esperando a Yacyretá? Lo único que ha sido para nosotros es un perjuicio para nuestro territorio.

Además, la negligencia de este funcionario queda absolutamente expuesta cuando hoy Corrientes no tiene la energía necesaria para su desarrollo. Y no es solo Corrientes sino el Nordeste Argentino a través de Yacyretá, que ha sido, para los correntinos, un fracaso.

Ratifico, señora senadora, la negligencia del arquitecto Thomas al insultar al pueblo correntino –no lo quería decir– diciendo que los correntinos no tenemos desarrollo porque tomamos tereré y dormimos la siesta. Se metió con nuestra cultura, con una forma de ser en las provincias, cuando, además, somos un pueblo trabajador que espera todavía la energía y el trabajo de Yacyretá, que para lo único que sirvió fue para causar un perjuicio al pueblo correntino que no tiene desarrollo.

En cuanto a mi trabajo, a lo que usted se refirió, soy un artista, señora senadora. Y además, estoy a la altura de las circunstancias. Puedo bailar mal o bien, pero defendiendo a mi provincia. Y la defendiendo a través de mi proyecto. Y defendiendo a mi Nación a través de mi proyecto. Por lo tanto, tampoco acepto ese argumento falaz que usted me está diciendo. Yo no estoy haciendo política, acá. Hace tiempo que vengo discutiendo por la energía de mi provincia. No es de ahora, señora senadora, con todo respeto. Y perdón que alce la voz de esta manera. Usted no se lo merece, por el respeto que tengo hacia usted y hacia los señores senadores.

Además, quiero decirle lo siguiente. Si algo tenemos, es un déficit grave de asimetrías en cuanto a la obra que se ha hecho del lado de Misiones respecto de lo que se ha hecho con esta obra, una obra binacional, que parece que ha sido un martirio para los correntinos; por supuesto, grandes obras para Misiones. Uno lo ve a simple vista, cuando llega.

Sr. Pichetto.- Está bien. Ya está. Está todo bien.

Sr. Artaza.- Y para nosotros no han podido cumplir ni siquiera en cuarenta años de convenio. Por eso lo quería aclarar, señor presidente.

Sr. Presidente.- Gracias, senador Artaza.

12. Plan de labor. (Continuación.)

Sr. Presidente.- Vamos a poner a votación, con las salvedades hechas por el senador Rodríguez Saá, el plan de labor. Vamos a avanzar con el plan de trabajo.

Por favor, vamos a poner a votación, con las salvedades hechas por el senador Rodríguez Saá, el plan de labor parlamentaria acordado ayer.

-Se practica la votación.

Sr. Presidente.- Queda aprobado por unanimidad.

13. Consideración en conjunto de proyectos acordados.

Sr. Presidente.- Corresponde la consideración del orden del día...

Tiene la palabra el senador Pichetto.

Sr. Pichetto.- A los fines de respetar lo acordado en la reunión de ayer y de avanzar con cierta rapidez en los temas en los que estamos de acuerdo todos los bloques, voy a pedir que pongamos a votación, en forma conjunta, los siguientes proyectos. El primero es la ley de indemnización de la AMIA, proyecto ya votado por este Senado; lamentablemente, la Cámara de Diputados no lo votó, así que lo volvemos a votar. Es el Orden del Día 1/2015.

El segundo tema es el expediente C.D.-126/15, que es ley del Día del Politólogo, un proyecto que acordaron con el senador Abal Medina.

El tercer tema es la autorización para la salida de tropas, P.E.-13/15.

Después, hay seis temas. Tres son de la Comisión de Relaciones Exteriores: declaración por Malvinas, que es un proyecto por unanimidad; declaración por los cien años del genocidio armenio y un recordatorio, también, de repudio al Ghetto de Varsovia.

Sr. Presidente.- Falta uno.

Sr. Pichetto.- Sí. El 19 de abril, que se fija, por el Senado, como Día del Indio Americano.

El proyecto de ferrocarriles lo pasaríamos a debatir. Estos, sin debate. Propondría la votación.

Sr. Presidente.- Muy bien.

- Los proyectos en consideración, cuyos textos se incluyen en el Apéndice, son los siguientes:

Indemnización a las víctimas del atentado a la sede de la Asociación Mutual Israelita Argentina –AMIA–. (O.D. N° 1/15.)

Día Nacional del Politólogo. (C.D.-126/15.)

Autorización de salida e ingreso de tropas al territorio nacional. (P.E.-13/15.)

Repudio a la presencia militar británica en las islas Malvinas y diversas cuestiones conexas, con dictamen de la Comisión de Relaciones Exteriores. (S.-805/15.)

Conmemoración del centenario del Genocidio Armenio. (S.-369/15 y otros.)

Aniversario del levantamiento del Ghetto de Varsovia. (S.-994/15 y otro.)

Día del Indio Americano. (S.-1.133/15.)

Homenaje al escritor Eduardo Galeano. (S.-1.108/15 y otros.) (Texto unificado.)

Homenaje a Günter Grass. (S.-1.144/15.)

Sr. Presidente.- En consideración en general.

Sr. Pichetto.- Señor presidente: hay una reforma en la ley de indemnización de la AMIA. Le pediría al senador Guastavino que diga cuál es el artículo y se lo acercamos al secretario, en mesa, para que se incorpore con la votación.

Sr. Presidente.- Gracias, senador Pichetto.

Tiene la palabra el senador Guastavino.

Sr. Guastavino.- Señor presidente: sí, es el artículo 2°. El artículo 2° del proyecto original hacía referencia a un artículo del Código...

Sr. Presidente.- ¿De este tema?

Sr. Guastavino.- ...Civil que está en vigencia. Y pensamos, a propuesta del senador González, en la comisión, que había que tener en cuenta que el nuevo Código Civil y Comercial se iba a poner en vigencia a partir del 1° de agosto. Así, modificamos el artículo 2°. Y lo leo. Va a quedar redactado de la siguiente manera: “La indemnización establecida por la presente ley tiene carácter de bien propio de la persona damnificada. En el caso de su fallecimiento, deberá la indemnización ser distribuida haciendo aplicación analógica del orden de prelación establecido en la normativa vigente respecto

de las sucesiones intestadas, sin perjuicio de los derechos que reconoce el artículo 3º, inciso c), parte final de la presente norma”.

Así quedaría redactado ese artículo.

Gracias, presidente.

Sr. Presidente.- Gracias.

Tiene la palabra el senador Morales.

Sr. Morales.- Para apoyar la moción que acaba de presentar el presidente de bloque, Miguel Pichetto, para que votemos.

Sr. Presidente.- ¿Respecto de este artículo?

Sr. Morales.- Estamos de acuerdo.

Sr. Presidente.- ¿Están de acuerdo? Gracias.

Tiene la palabra el senador Giustiniani.

Sr. Giustiniani.- Señor presidente: quiero apoyar lo expresado por el senador Pichetto y la modificación leída por el senador Guastavino.

Sr. Presidente.- Gracias.

Sí, la propuesta nuestra era hacer una sola votación. Son tres proyectos de ley, más los seis que se leyeron finalmente, con esta modificación. En una sola votación, en general y en particular, para poder pasar al debate.

Tiene la palabra la senadora Negre de Alonso.

Sra. Negre de Alonso.- Quiero dejar constancia de que presenté un dictamen en minoría, en el tema de AMIA, aclarando los tres puntos en los que yo había cambiado de criterio con respecto a la primera votación. Por eso es que quiero dejar constancia de mi voto, en el sentido de que lo voy a hacer, en ese proyecto, en consonancia con el dictamen de minoría, que es el tema de la prescripción y de los bonos y de las costas.

En general apoyo; y en particular, no.

Sr. Presidente.- O sea que es un voto en general acompañando y en particular, no.

Sra. Negre de Alonso.- Exactamente.

Sr. Pichetto.- Que quede constancia.

Sr. Presidente.- Queda constancia de lo expuesto.

Recordamos que son tres proyectos de ley, en general y en particular, y 6 de declaración o resolución.

- *Se practica la votación por medios electrónicos.*

Sr. Secretario (Estrada).- Resultan 58 votos afirmativos. Unanimidad.

- *El resultado de la votación surge del acta correspondiente.*⁵

Sr. Presidente.- Entonces, los proyectos de ley se comunicarán a la otra Cámara, a la Cámara de Diputados; y los proyectos de declaración y resolución quedan aprobados.⁶

14. Reactivación de ferrocarriles de pasajeros y de cargas. (C.D.-3/15)

Sr. Presidente.- Propongo ahora comenzar con el debate del tema de los ferrocarriles. Tenemos una lista de oradores ya cerrada.

Sr. Pichetto.- Votemos el cierre.

Sr. Presidente.- Así que ponemos a votación el cierre. La lista fue recogida por el señor secretario.

Ponemos a votación el cierre.

- *Así se hace.*

Sr. Presidente.- Entonces, vamos a comenzar con el senador Bermejo.

⁵ Ver el Apéndice.

⁶ Ver el Apéndice.

Sr. Bermejo.- Señor presidente: como presidente de la Comisión de Infraestructura, Vivienda y Transporte, vengo a informar sobre el expediente C.D.-3/15, proyecto de ley en revisión declarando de interés público nacional y como interés prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, la renovación y el mejoramiento en infraestructura ferroviaria e incorporación de tecnologías y servicios para su modernización.

Este proyecto, que fue debatido en la Cámara de Diputados por muchas horas y que tuvo debate también en las respectivas comisiones, contó con una votación importante, con un apoyo de la mayoría de los bloques que integran la Cámara de Diputados de la Nación. Ayer, estuvo el ministro Randazzo, y en plenario de comisiones, también pudimos avanzar con el tratamiento en el Senado.

Lo primero que quiero reconocer es que, realmente, es un momento histórico el que estamos viviendo aquí, en el Congreso de la Nación; y, como se dijo en Diputados, también es una reparación histórica, porque quienes venimos del interior de las provincias y caminamos departamentos y distritos nos damos cuenta claramente del efecto negativo que tuvieron las políticas desacertadas de los 90, que generaron la eliminación del ferrocarril y, en consecuencia, muchas familias quedaron sin trabajo y muchos pueblos incomunicados.

El Estado, por decisión de la presidenta Cristina Fernández de Kirchner, recupera infraestructura ferroviaria y gestión de circulación de trenes. El Estado era el dueño de las vías y no las podía usar. Hoy tenemos políticas de Estado sobre políticas desacertadas; ferrocarriles reducidos a su mínima expresión, pueblos abandonados al ostracismo.

El artículo 1º habla del interés público nacional, mejoras en vías, incorporación de tecnología para prestar mejores servicios. Aquí aparece un primer cambio de paradigma: de la ecuación social por sobre la ecuación económica.

Más inclusión social. Cuando decimos “más inclusión social” estamos diciendo más trabajo, estamos diciendo más empleo, estamos hablando de pequeñas y medianas empresas, estamos hablando de familias que recuperan su dignidad por el trabajo.

Hablamos de más integración nacional. Esto no solamente por la comunicación y la conexión que van a tener nuestros pueblos y ciudades que, también, quienes vivimos pegados a la cordillera vemos con ánimo, con futuro y con esperanza la posibilidad de integrarnos, también, a Chile. El año pasado, desde la comisión, estuvimos poniendo en valor los pasos fronterizos que tiene la Argentina con el vecino país de Chile, y la llegada del tren también permitirá a futuro una vinculación importante.

Hablamos también de más desarrollo de economías regionales. Cuando caminamos el profundo interior de nuestras provincias, son los pequeños y medianos productores de nuestras economías quienes nos plantean la necesidad de contar con este medio de transporte y todo lo que significa en materia de costos de flete.

En el año 2008, la ley 26.352 crea dos sociedades estatales para reordenar la actividad ferroviaria. Hoy, esta ley profundiza esa política y permite mayor crecimiento. Concesiones actuales se podrán reconvenir, renegociar y también cancelar.

El artículo 4º habla del sistema abierto de redes de ferrocarriles para pasajeros y cargas operadas por el Estado nacional, provincial o municipal, privados o mixtos.

Otro cambio de paradigma es la democratización de la infraestructura del ferrocarril: prioriza el interés público nacional.

Hoy, con orgullo, esta ley crea Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, profundiza la política de nacionalización de fondos, como fueron los de las AFJP, de la

ANSES, de Aerolíneas y, también, de YPF. Sigue la política de nacionalización para el crecimiento y desarrollo de todos los argentinos.

Quiero hacer mención rápidamente de una parte de los fundamentos del proyecto de ley de mi autoría, el S.-2.133/10, que proponía la implementación de incentivos a la inversión productiva aplicada a la producción de bienes y/o a la formación de recursos humanos, inherentes ambos al sistema ferroviario nacional.

Como síntesis de nuestro compromiso con este proyecto, citaba al ilustre don Raúl Scalabrini Ortiz, quien decía que 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.

Trenes regionales y destinos turísticos. Recuperar la vida de los pueblos que nacieron junto al ferrocarril. Podemos nombrar distritos como Monte Comán o Palmira, en mi querida provincia. En esos distritos, el haber terminado con el ferrocarril generó mucha falta de empleo, falta de trabajo. Estamos recuperando sueños y esperanza.

Atendiendo a medios de comunicación, la pregunta recurrente es cuáles son los beneficios de esta ley. El primero es que genera desarrollo estratégico, beneficia a las economías regionales, optimiza los costos de flete, genera mano de obra calificada, como por ejemplo, el taller del Belgrano Cargas en Mendoza y otros seis en el resto del país. También, genera trenes de cercanía; podemos citar el ejemplo del metrotranvía en la provincia de Mendoza, un tren recuperado que vincula la ciudad de Maipú con la Ciudad de Mendoza. Ejemplos de esto tenemos a lo largo y a lo ancho de toda la patria. Se estima para el año 2020 una cosecha de 160 millones de toneladas, las que deberán ser transportadas, y eso trae beneficios de empleo y divisas.

Señor presidente: a esta altura del desarrollo y crecimiento alcanzado en nuestro país, es necesario que el Estado retome la definición de las políticas públicas referidas al transporte ferroviario, que tanto la Nación como las provincias y los municipios sean actores fundamentales en este tema, que los privados sientan el acompañamiento y, especialmente, el control por parte del Estado de la prestación del servicio.

Sr. Barrionuevo.- Solicito una interrupción, señor presidente.

Sr. Presidente.- ¿Autoriza la interrupción, señor senador?

Sr. Bermejo.- Sí, señor presidente.

Sr. Presidente.- Para una interrupción, tiene la palabra el señor senador Barrionuevo.

Sr. Barrionuevo.- Corroborando las palabras del senador Bermejo, simplemente quiero celebrar la inclusión dentro de este proyecto de ley, como principio rector del sistema ferroviario nacional, de dos conceptos que me parecen trascendentes. En el artículo 2º, párrafo tercero, se incluye el concepto de “herramienta estratégica” para varios objetivos, entre ellos, el del crecimiento armónico regional. Luego, en el apartado sexto, se incluye la integración regional con los países del Mercosur.

Para las provincias del Norte, del NOA y NEA, para las nueve provincias, estos conceptos son fundamentales, porque nos hace abrigar la esperanza de que se va a modificar el diseño centrípeto de red ferroviaria para pasar a la transversalidad Este-Oeste para poder comunicarnos con el Pacífico. Me parece necesario enfatizar esta cuestión.

Sr. Presidente.- Senador Bermejo: le solicita una interrupción el senador Catalán. ¿La autoriza?

- *Murmillos en el recinto.*

Sr. Catalán Magni.- Déjenme un poquito. (*Risas.*)

Sr. Bermejo.- Sí, señor presidente.

Sr. Presidente.- Para una interrupción, tiene la palabra el señor senador Catalán.

Sr. Catalán Magni.- Gracias, señor presidente, y gracias senador Bermejo. En principio, es cortito.

Con franqueza, creo que todos los aspectos técnicos que está llevando adelante el presidente de la comisión dejan más que fundada la decisión que se ha tomado de acompañar esta iniciativa, pero quería poner en valor también, más allá de la decisión política de nuestra presidenta de avanzar, la gestión que está llevando adelante el ministro del Interior en esto, que sin duda, marca una diferencia entre un Estado presente y un Estado que estuvo ausente durante muchos años.

Esta última década deja en evidencia que si el Estado quiere y si el Estado puede, las cosas se pueden realizar: el caso del transporte, el caso del DNI, el caso fuerte de la recuperación de YPF y de Aerolíneas marcan a las claras que cuando hay un funcionario con decisión y una presidenta con conducción el Estado puede realmente marcar una diferencia. Se ha dejado en evidencia que el transporte ferroviario y la gestión del ministro Randazzo dejan a las claras que si queremos podemos avanzar.

Lo mío era breve. Pido permiso para insertar todo el resto que quería comentar y, obviamente, acompaño con toda decisión y les pido a mis pares que estén a la altura de las circunstancias y que podamos acompañar una decisión tan profunda como la que estamos tomando hoy.

Sr. Presidente.- Gracias, senador.

Continúa en el uso de la palabra el señor senador Bermejo.

Sr. Bermejo.- Retomo mi mensaje interrumpido, para ir cerrando. No quiero extenderme porque hay muchos oradores.

Decía que nos tenemos que animar a que la Argentina vuelva a tener más de 48.000 kilómetros de vías para que los trenes cubran todavía toda la geografía, para que cada pueblo de nuestro país profundo tenga la posibilidad de vincularse social, turística y económicamente.

Vengo de una provincia donde su principal producción, la vitivinicultura, en el siglo pasado creció y se desarrolló encontrando nuevos mercados gracias al ferrocarril, y en la actualidad esta nacionalización nos permitirá recuperar la esperanza de nuestros productores, que necesitan un Estado presente y cercano que los acompañe y les muestre un sendero de desarrollo; y ese sendero son las vías del ferrocarril, como lo son en cualquier otro país del mundo.

Por todo esto, señor presidente, adelanto mi voto afirmativo a este proyecto presentado por el Ejecutivo nacional y que cuenta con la sanción de la Cámara de Diputados. Porque Ferrocarriles Argentinos será un nuevo motivo de orgullo de hombres y mujeres de nuestra patria que tienen grandes sueños y que esperan de nosotros que esos sueños sean una realidad palpable.

Gracias, señor presidente.

Sr. Presidente.- Muchas gracias, senador.

Tiene la palabra el señor senador Morales.

Sr. Morales.- Gracias, presidente.

En primer lugar, como miembro informante de nuestro bloque, quiero reafirmar lo que dijimos en la comisión. Nosotros vamos a votar en general a favor del proyecto. Compartimos la iniciativa de crear la empresa Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado.

Nosotros hemos presentado iniciativas en años anteriores y venimos dando esta batalla desde hace varios años, especialmente, desde la década del 90, cuando se

privatizaron y se destruyeron los ferrocarriles argentinos.

Tenemos una iniciativa que es diferente, que crea la empresa pero que consideramos que es una ley mucho más integral; prevé algunos capítulos que creemos que, desde el punto de vista de la aprobación de una ley, marcan el diseño de una política pública con participación de todas las fuerzas políticas. Estos capítulos incluyen también la iniciativa que acaba de plantear el senador Bermejo, que tiene que ver con la industria ferroviaria y otros aspectos centrales.

La verdad es que en el debate con el ministro Randazzo –a quien le pusieron una papa caliente en las manos en 2012– reconocimos que desde junio de 2012 ha habido una modificación –sobre todo en los últimos años– en la política del actual gobierno, ya que desde 2003 hasta 2012 había mantenido y profundizado la política de la década del 90. Creo que lo que ha pasado desde 2012 tiene que ver con el accidente de Once, que marcó un antes y después. Creo que el accidente de Once ha sido la bisagra que nos puso la realidad sobre la mesa a toda la sociedad argentina y que, a partir de allí, ha habido una reacción del gobierno nacional en dirección a recuperar los ferrocarriles, el servicio en el área metropolitana y empezar a producir cumplimientos de los concesionarios que habían incumplido sistemáticamente todas sus obligaciones.

De hecho, hay un antes y un después. El mismo gobierno y el propio ministro Randazzo, cuando nosotros planteamos la necesidad de establecer por ley un proyecto mucho más integral que marque una política pública, decía que no es la ley sino los gobiernos los que tienen que garantizar si se va a seguir con el plan de inversiones y si realmente vamos a tomar la decisión política de recuperar los ferrocarriles argentinos. Yo creo que la mejor garantía es una ley que defina el esquema y la estructura de la recuperación de los ferrocarriles argentinos. ¡Porque no vaya a ser cosa...! Seguro que va a haber un cambio de gobierno: puede ganar la oposición o puede ganar el oficialismo. Yo más bien creo que va a ganar la oposición: vamos a ver cómo llegamos. Pero suponiendo que el oficialismo gobierne, ¡no vaya a ser cosa que lo saquen a Randazzo y vuelva Schiavi! Convengamos que Schiavi, quien ha estado muchos años al frente de la Secretaría de Transporte, es uno de los grandes responsables de haber profundizado, justamente, el modelo de la década del 90; y para peor. Los contratos que destrozaron los ferrocarriles en la década del 90 establecían obligaciones de pago de canon, por ejemplo, a los concesionarios; pero nunca pagaron, nunca cumplieron.

En el proceso de renegociación del que me tocó ser parte porque formé parte de la comisión que hacía el seguimiento de la UNIREN, las renegociaciones de contratos que venían con los concesionarios, en definitiva, terminaban en una síntesis de asunción de responsabilidades para el Estado a efectos de sacarles responsabilidades por aquellos contratos nefastos de la década del 90. Por lo tanto, en definitiva, la renegociación mejoró el perfil de las concesionarias incumplidoras. Es decir que ha habido una profundización de la política neoliberal de la década del 90 en perjuicio de la administración de Ferrocarriles. Eso cambia con el accidente de Once; y eso cambia – comparto– a partir de que ahora sí se ve una decisión política de la presidenta y del gobierno de invertir, y de que el Estado asuma toda la responsabilidad. Inclusive, hubo un debate bastante interesante que se dio en Diputados y en el Senado en 2008 en oportunidad de tratarse la ley 26.352, de reordenamiento ferroviario. Aquella ley marcaba un poco el camino.

De hecho el gobierno, si quiere seguir avanzando en esta idea de recuperar desde el Estado el rol que ha perdido en la década del 90, no necesita una nueva ley. El marco de la ley de reordenamiento ferroviario que crea la empresa que se dedica a la infraestructura como sociedad del Estado y la operadora como sociedad del Estado ya

define un marco normativo. Nosotros votamos en contra fundamentalmente por el tema del control, que después quiero analizar. En ese sentido, nuestra propuesta creemos que lo resuelve y bien.

Nosotros acompañamos la idea que se tomaba de los ferrocarriles españoles. Ahora se habla del modelo francés. Cualquiera de los dos modelos, el francés o el español, plantea que la infraestructura tiene que ser una inversión por parte del Estado. Así como se construyen caminos, hay que invertir en líneas férreas.

En el modelo de entrega de los 90 eso era para los concesionarios. Los concesionarios terminaron destruyendo las vías, cargaban lo que querían para ellos, se cobraban las tarifas y, el Estado, ponía y ponía. Por cierto, no hemos dejado de poner: seguimos poniendo en subsidios. ¡Hubo un festival de subsidios en la gestión Schiavi para los amigos del poder! Ha habido una evasión de controles legales y públicos sobre el Estado y los concesionarios –estoy hablando 2003 hasta 2012–; existió una corrupción extendida a todo el sistema mediante subsidios, privilegiando estos negocios con los amigos del poder. En vez de recuperar la industria nacional se optó por hacer negociados con la compra de material rodante usado y en pésimas condiciones a España y Portugal. Ahora se compra material rodante a China de última generación. Ayer preguntaba sobre el tema de los precios. La verdad es que hemos hecho una comparación de los precios del material rodante que se ha comprado y no tenemos mayores objeciones, pero venimos de comprar material rodante usado a Portugal y a España. Hay una demanda penal por esto; hay un informe de la Auditoría General de la Nación. ¡Están todos los coches arrumbados! Es decir que de ahí venimos.

Antes de 2012 ya hubo un debate –en 2008– respecto del nuevo esquema que mantiene esta ley. Obviamente, crea Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, lo que es importante para nosotros; y por eso acompañamos. Porque la creación de la empresa Ferrocarriles Argentinos reafirma esta idea de que el Estado reasume facultades. Pero convengamos que eso tiene que ver, reitero, con el accidente de Once, que termina desnudando toda la situación.

Los mejores contratos se han destinado a empresas amigas del poder mientras que los talleres de Tafí Viejo, Junín y Los Hornos, se destinaron a propaganda política. Ayer informamos que 5.500 trabajadores tuvieron los talleres de Tafí Viejo. En los talleres de Tafí Viejo se construían los coches de todas las líneas, especialmente del Norte –los del Mitre y el Belgrano–: los vagones de primera, los vagones comedores, los vagones de segunda. Es decir que había realmente trabajo.

Nosotros teníamos una industria ferroviaria que era creciente. No habíamos construido todavía trenes eléctricos, pero sí locomotoras a vapor y diésel. Teníamos realmente una industria creciente en los talleres de Córdoba, en Tafí Viejo y en Junín, que también era un taller importante.

Llegamos así con una serie de anuncios. Ahora nosotros vemos que el gobierno está con los pies sobre la tierra. Estamos hablando de un tren que tarda cuatro horas a Rosario para recorrer 300 kilómetros.

Acá se habló del tren bala. Es decir: en 2008 se pretendió construir el tren bala mientras que los ciudadanos del área metropolitana viajaban condenados en vagones de trenes que estaban en malas condiciones y en situaciones de alta inseguridad. Luego, el accidente de Once terminó concluyendo toda una etapa. Entonces, ¡en buena hora que esto pase!

Ya se habían hecho anuncios, por ejemplo, en septiembre de 2003, cuando se realizó una inauguración por parte del propio Néstor Kirchner en los talleres de Tafí Viejo. Hoy, tiene ciento veinte empleados. También hubo otra inauguración en octubre

de 2008, donde estaban la actual presidenta y Ricardo Jaime. Inauguraron el nuevo Taffí Viejo. Me acuerdo de que nosotros cuestionábamos esa situación porque realmente veíamos que no había una decisión política que tenía que ver con modificar el concepto de la matriz del transporte argentino; matriz en la cual el 94 por ciento de lo producido se transporta por camión. Nosotros tenemos costos de logística más caros que Brasil y que nuestros socios del Mercosur. Entonces, nuestra producción termina siendo más cara.

Acá hay que invertir en ferrocarriles. Hay que gastar plata. Hay que gastar presupuesto en el ferrocarril. Hay que construir líneas y recuperar el ferrocarril. Llegamos a tener cincuenta y pico de miles de kilómetros –ayer se dijo en el informe–, luego bajamos a cuarenta y tres mil. Después nos planchamos en treinta y tres mil, y hasta llegamos a ocho mil kilómetros. En cambio, Brasil está en un plan quinquenal construyendo 10.000 kilómetros e invirtiendo 96.000 millones de reales. Además, está invirtiendo más de 30.000 millones de dólares en un plan plurianual para recuperar el ferrocarril. ¿Para qué? Para transportar más carga. El objetivo es transportar el 25 por ciento de la carga.

Francia transporta casi la mitad del producto por tren. Norteamérica transporta el 40 por ciento de lo que produce por tren. Y Rusia el 80 por ciento. O sea, son países que obviamente tienen una infraestructura logística mucho más barata, por lo que si nosotros queremos competir, en términos de costos, no podemos estar ni al lado. Lo mismo pasa con España.

La mayoría de los países europeos del primer mundo tienen un desarrollo en infraestructura ferroviaria fenomenal. De hecho, transportan por ese medio casi la mitad de lo que producen. Entonces, sus productos son más baratos.

Por eso, hay que tomar una decisión que tiene que ver con bajar la tensión y el colapso de las rutas argentinas inclusive desde el punto de vista de la seguridad. ¿Por qué digo esto? Porque estamos transportando todo por camión y, así, todo es caro.

Nosotros le decíamos ayer al ministro Randazzo que vemos que hay una toma de decisión por parte del gobierno, pero no podemos negar la historia de hace tres años y lo que ha pasado. No quiero relatar todos los anuncios porque hay muchos senadores inscriptos o anotados para exponer hoy; pero así llegamos hasta acá.

También hay informes de la Auditoría que dan cuenta de la falta de inversión como en el mismo accidente de Once. Por su parte, a TBA Schiavi le ha regalado todos los años. Por eso tenemos que tener una ley; porque de pronto viene un Schiavi y caminamos para atrás, volvemos para atrás. Por esa razón tenemos la necesidad de tener un proyecto de ley que sea más estructurado, como el que creo humildemente que presentamos nosotros. Allí no sólo creamos Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado sino también el Consejo Nacional de Planificación del Transporte Ferroviario. Establecemos la participación de distintos ministerios –de Planificación Federal e Inversión Pública, de Economía y Finanzas, de Interior y Transporte, de Industria– y el tema del Consejo Federal de Recuperación del Ferrocarril. Asimismo, creamos un consejo federal donde también participan las provincias.

Hay que definir un plan estratégico de transporte. Ayer, el ministro brindó datos de inversiones. Se están recuperando 3.000 kilómetros de vías del crédito con China. Cuando le pregunté sobre el tema de los durmientes, me dijo que no teníamos capacidad. Nosotros le planteamos para qué importábamos durmientes de cemento dado que es un bien con el que se pierde plata cuando se compra a otro país. De hecho, estamos pagando un 30 por ciento adicional por esos durmientes. Estamos gastando 300

millones de dólares. Son dos millones y medio de durmientes que podríamos producir. Pero el argumento del ministro fue que no tenemos capacidad de producir.

Reactivar el ferrocarril es reactivar la industria, además del tema del transporte de pasajeros y de carga. Es decir: genera una sinergia desde el servicio hacia la producción y la industria, y una gran ocupación de mano de obra intensiva. Por eso, es realmente una apuesta que no hay que medir –comparto el concepto que planteaba el ministro ayer– en términos de ecuación económica porque es social.

Cuando se cerraron los ferrocarriles el argumento de Menem fue que costaban un millón de dólares. Sin embargo, ahora vemos cuánto gastamos en Aerolíneas Argentinas...

Acá hay que tomar decisiones que tienen que ver con la inversión pública. De hecho, el desarrollo de los ferrocarriles debe ser visto en este sentido además de lo que se planteó. ¡Muchos pueblos por los que pasó el ferrocarril crecieron y, cuando dejó de pasar el ferrocarril, tuvimos problemas demográficos a causa de esa mala decisión política!

En nuestro proyecto, además de crear estos dos consejos –el Consejo Federal para que participen las provincias y el nacional–, planteamos el capítulo del Plan Plurianual de Inversiones, un capítulo del transporte ferroviario de cargas, y un capítulo final que plantea la emergencia del área metropolitana. Si bien ya está trabajando el gobierno en el área metropolitana, las cosas que han hecho es poniendo plata que había que invertir.

Hay que correr a los concesionarios, sacarlos. De siete ramales el Estado ha recuperado cinco. Va a tener que recuperar todos. Esto, como una decisión política para que la gente viaje bien y con seguridad.

Los concesionarios no han pagado ni el canon, como se dijo ayer, cuando se planteó el ejemplo de Techint. ¡Y estamos hablando de empresas a las que no les falta plata sino que les sobra espalda! Pero no han pagado ni el canon.

Entonces, nosotros creemos que es mucho más estructurado el proyecto que necesitamos a fin de reafirmar la presencia del Estado en términos de política pública.

También creamos un fondo de reactivación del ferrocarril que se integra con un 50 por ciento de la recaudación del impuesto al combustible, que serían 5.000 millones; un 30 por ciento de la suma que el Estado recauda por los derechos de exportación de soja; y el monto anual de reducción de los subsidios del transporte. Porque los subsidios del transporte están yendo al transporte ferroviario pero centralmente al transporte vial, igual que la recaudación del impuesto al gasoil. El 90 y pico por ciento está yendo para el transporte vial. Entonces, ahí decimos: “La mitad para el transporte vial y la mitad para el ferroviario”. Es decir, se trata de ir equilibrando las cuentas.

Del fondo que nosotros prevemos sin establecer partidas presupuestarias adicionales –que están establecidas– acá hay una de 11.000 millones. Por su parte, hay 7.000 millones que le mandamos a la “sociedad anónima” de recursos humanos. Es decir, estamos pagando hace más de una década los sueldos de los empleados de todas las concesionarias. Esto lo paga el Estado. Nosotros, con este fondo, actualizando la información de este proyecto que hemos presentado hace varios años, estamos en 50.000 millones de asignación específica; ello, sin contar créditos con China y eventualmente asignaciones del Tesoro. Acá había una asignación –la que dije– de 11.000 millones para el presupuesto 2015 de asignación del Tesoro.

Es decir, sin contar esas partidas de asignación específica, tendríamos 50.000 millones para definir un plan. De hecho, si este año recuperamos 3.000 kilómetros el año que viene vamos por 5.000 y quizá podamos llegar a los 30.000.

Tenemos que seguir avanzando porque es fundamental la recuperación del ferrocarril. Esto es lo que plantea el fondo de reactivación.

Luego está el capítulo del Plan de Reactivación de la Industria Ferroviaria Nacional, como ha dicho el senador Bermejo. En esto tenemos medidas de cupo fiscal y marco normativo para el desarrollo de la industria ferroviaria; la obligación para el Ejecutivo de crearlo; el financiamiento también a través del Ministerio de Industria; reasignación de subsidios; integración productiva regional; deducción impositiva a los privados que quieran construir talleres; también –desde el punto de vista del Estado– la recuperación de Tafí Viejo y de Junín –especialmente– entre otros talleres; la eximición de impuestos; la ampliación de financiamiento; la incorporación de nuevas tecnologías. Es decir, nosotros creemos que todos estos capítulos que planteamos marcan una política para que no nos venga un Schiavi. Porque ayer Randazzo decía: “Bueno, vótennos a nosotros y vamos a seguir”. Más o menos nos decía: “Voten por nosotros y seguimos con este lineamiento”. Entonces, la garantía está en quién gane la elección. Nos ha hecho campaña a nosotros ahí, en la comisión. ¡Pero nosotros esperamos que no vaya a ser cosa, que después te caiga un Jaime o un Schiavi, y te tire para atrás todo!

Porque además todos estamos de acuerdo: acá no se puede decir que el peronismo no es “los ferrocarriles argentinos” ni que el radicalismo no es “los ferrocarriles argentinos”. Tenemos una historia en común desde la estatización de los ferrocarriles argentinos por Juan Domingo Perón. Obviamente, él no hubiera estado de acuerdo para nada con privatizarlos, ¿no es cierto? Pero yo digo: acá hay una cuestión transversal que tiene que ver con la política, con los grandes partidos nacionales, que tenemos las responsabilidades que tenemos en la historia de la República Argentina, pero que tenemos compromiso con la recuperación de los ferrocarriles. Entonces, nosotros creemos que esta era una gran oportunidad, ¿para qué? Para tener un proyecto más estructurado que defina estas cuestiones.

A su vez, reestructuramos la ADIF, que es la administración de infraestructura.

Además, el ítem de la operación y el tema central que aborda nuestro proyecto es el control: sacamos del Ejecutivo a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

Entre otras cuestiones, la responsabilidad fundamentalmente de las concesionarias y la falta de control y la complicidad de algunos funcionarios han tenido que ver con que falló el sistema de control. Porque la Comisión Nacional de Regulación del Transporte dependía directamente de la autoridad del Poder Ejecutivo.

Sr. Presidente.- La senadora Montero le pide una interrupción.

Sr. Morales.- Sí, cómo no.

Sr. Presidente.- Senadora Montero, por favor: para una interrupción tiene la palabra.

Gracias, senador Morales.

Sra. Montero.- Simplemente, quiero hacer una mención porque después no voy a pedir la palabra para ninguna intervención en particular.

Lamento que no esté el senador Bermejo porque ayer el ministro Randazzo dijo que iba a estar abierto a las propuestas, si mal no recuerdo; pero después se cerró la comisión y dijo: “Pasamos a la firma”.

Quiero recordar que cuando yo era diputada de la Nación uno de los primeros proyectos que tratamos –el 28 de febrero de 2008– fue justamente la ley 26.352 que hoy estamos modificando. En ese momento la principal objeción que hicimos o que yo particularmente hice –voy a adjuntar la versión taquigráfica, justamente, para avalar lo que está diciendo el senador Morales en este punto– fue la necesidad de independizar el organismo de control del Poder Ejecutivo. Bueno, después de esto, ¿cuánto pasó? ¿Cuántos accidentes tuvimos? Es decir, cuánta falta de la presencia de un organismo de

control que también tuviera que ver con las necesidades de los usuarios. De hecho eso también lo plantea nuestro proyecto, como bien lo ha dicho el senador Morales. Es decir: nosotros recuperamos el espíritu del artículo 42 de la Constitución con los derechos y las garantías que tenemos que dar a los usuarios de servicios públicos.

Yo recuerdo que en aquel momento dije que desde este punto de vista nadie puede dejar de coincidir con la importancia que tienen los ferrocarriles; pero, como representante del pueblo de la Nación, tampoco podemos desconocer los reclamos de los usuarios. Digo esto por dos razones: en primer lugar, porque se han hecho explícitos a través de medios de acción directa que han desembocado en heridos, en situaciones lamentables y hasta en muertes que todos hemos sufrido, y que han sido reflejadas tanto por la prensa local como la internacional. Esto era en el 2008. Después, en 2012, vino la tragedia de Once; y así sucesivamente.

Entonces nosotros proponemos una visión integral, como está planteando el senador Morales. Propiciamos volver a rever estos organismos y las modificaciones que son de fondo que, además, prevén fondos para poder cumplir los objetivos.

La verdad es que la respuesta de ayer del ministro Randazzo fue decir que no había ley que pudiera resolver el problema si no había decisión política. O sea yo entiendo que tiene que haber una decisión política, pero las leyes son imperio. Las leyes nos someten a todos a un cumplimiento; fundamentalmente a los funcionarios públicos, que es el caso particular de lo que pasó en este proyecto de ley tratado en 2008 y que ahora tampoco se quiere rever.

Entonces, yo quiero dejar constancia de esto porque están los proyectos que nosotros tenemos vocación y voluntad de acompañar en virtud de que estamos coincidiendo con el espíritu; pero lamentablemente no podemos tener injerencias en las modificaciones para hacer leyes superadoras que actúen realmente como imperio para que todos los funcionarios se tengan que avenir a su cumplimiento. Bueno, esto lo vuelvo a rescatar hoy, en 2015: queremos que se modifique, por lo menos, el organismo de control. Si no, lamentablemente nosotros tenemos que ir con un dictamen en minoría; pero igualmente dejamos constancia de esto porque después dicen “a la oposición no se le cae una idea” y todo este tipo de cosas que son comentarios que siempre se hacen.

Bueno: le agradezco al senador Morales por haberme dado la posibilidad de esta intervención.

Sr. Presidente.- Gracias, senadora Montero.

Continúa en el uso de la palabra el senador Morales.

Sr. Morales.- Sí, presidente, termino mi intervención desarrollando el tema del control.

Lo que estamos haciendo nosotros es no dejar a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte dependiendo del Poder Ejecutivo. Porque acá lo que no se entiende es que el ente regulador no es para controlar a los privados nada más, más aun cuando el Estado toma la decisión de avanzar y de estatizar: se trata también de controlar al Estado, al gobierno.

El Ente Regulador de Control del Transporte es para tutelar los derechos del usuario: los entes reguladores están creados para eso; por eso los concursos para la designación de sus autoridades que no se producen; por eso la autarquía financiera; por eso la independencia. Nosotros lo ponemos dependiendo del Congreso de la Nación con un esquema de participación del Poder Ejecutivo, del Congreso, pero también de los usuarios.

La incorporación en la Cámara de Diputados de los usuarios en el directorio estuvo bien. Esa es la línea. Ahora, en materia de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte –que es justamente el órgano de control– la cosa no funcionó: están todas

las multas paradas, más allá de que el personal de la estructura, de la burocracia, de la CNRT, hacía las cosas bien. ¡Tac! Se paraban en la política. Entonces, tiene que haber una independencia de criterio en el manejo del control, y ese es un tema clave. Porque entre otras cosas que fallaron y que produjeron el accidente de Once, estuvo el tema del control; además, la falta de inversión en los negocios, la complicidad de los funcionarios que yo mencioné con los concesionarios. En fin, se trata de toda una cuestión puntualmente con TBA y con otras empresas; pero falló el tema del control. Así que nosotros tenemos acá un capítulo que hemos incorporado con modificaciones y con estos cambios estructurales en la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

Como dijimos, también planteamos algunas disposiciones complementarias y la emergencia en el área metropolitana.

Asimismo, hay que revisar algunas cuestiones de tarifas. La verdad es que a mí como jujeño, presidente, –discúlpeme la expresión– me jode que acá, en la Capital, paguen menos todo. ¡Porque todo lo pagan menos! La luz, el agua, todo está subsidiado. Allá nosotros pagamos todo. Este año ha habido un aumento del 32 por ciento en el valor del agua mientras que acá AySA tiene un subsidio que debe estar cerca de los 10 mil millones –no recuerdo bien–: un subsidio para AySA, la empresa del agua del área metropolitana. Y respecto de nosotros, que somos del interior, resulta que hay que ponerse todos los años con aumentos en la luz, en el agua, en el transporte, en las tarifas de transporte.

Nosotros no tenemos tren: acá sí lo tienen y pagan 1,50, 2 o 2,50 mientras que nosotros abonamos 4 o 5 pesos el colectivo. ¡También este tema tiene que parar un poco! Distribuyamos mejor los subsidios y garanticemos la situación a la gente. ¿Por qué un porteño no va a pagar lo que paga un jujeño o – ¡qué sé yo!– un tucumano? ¿Por qué “los señores” no tienen que pagar acá lo que pagamos nosotros en el interior? Es para un servicio que esté mejor. Yo creo que también hay que revisar esa cuestión de una distribución inequitativa. Por ejemplo, en el sistema de transporte de Salta pone plata el gobierno de la provincia. Ahí tienen el boleto más barato y tienen todo un sistema donde se tuvo que meter el gobierno provincial con los gobiernos municipales, y tuvieron que asociarse. El gobierno de la provincia pone plata. En San Salvador tenemos el boleto estudiantil gratuito. La municipalidad pone la plata para que 43.000 chicos de la primaria, secundaria y terciaria viajen gratis. Viajan todos: peronistas, radicales, tupaqueros; no preguntamos a nadie. Es un derecho universal. Son esfuerzos que tenemos que hacer las provincias porque no hay equidad, no hay una justa distribución de los subsidios para todo el país.

Estamos de acuerdo. En La Quiaca ya está cerrado el ramal. Recuerdo que con la Juventud Radical hicimos el último viaje en tren, para lo que tuvimos que arreglar con la Unión Ferroviaria. Antes de que lo cerraran hicimos un acto en cada una de las estaciones para que no lo cerraran, y salía todo el pueblo a oponerse al cierre del ferrocarril. Desde La Quiaca, pasás a Villazón, te subís a un tren como la gente en Bolivia, porque Evo sostuvo los ferrocarriles y podés llegar en buenos trenes hasta La Paz.

Esto marca la necesidad de tomar una decisión política. Nosotros creemos que después del accidente de Once ha habido una conciencia generalizada. Nosotros somos muy críticos de la gestión del gobierno nacional, pero creemos que en materia ferroviaria hay una asunción de la importancia que tiene la recuperación del ferrocarril. Por eso acompañamos.

Creemos que se queda a medio camino. La creación de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado va en esta línea, reafirma la asunción del Estado de la

responsabilidad que había delegado. Creemos que es el camino. De todos modos, hemos quedado con el ministro en hacerle llegar nuestras propuestas porque va a haber una reglamentación sobre la CNRT, tema sobre el cual nos interesa darle una vuelta de rosca. Queremos que haya un cambio. Vamos a hacerle llegar nuestra iniciativa para que la separemos y hagamos realmente un ente como la gente, que cuide al usuario y que le reclame al sector público, al gobierno y, también, al sector privado en aquellas concesiones menores de operación de algunas líneas, que ahora van a estar abiertas. Todos van a poder operar las líneas, fundamentalmente, el Estado.

Este es el concepto. Nosotros lo acompañamos. Por eso, vamos a votar en general a favor y, en particular, vamos a sostener nuestro dictamen en minoría.

Sr. Presidente.- Senadora Negre de Alonso: tiene la palabra.

Sra. Negre de Alonso.- Señor presidente: nosotros vamos a acompañar este proyecto de ley por convicción, por principios y por testimonio. Como peronistas, no podemos dejar de acompañar un proyecto que tiene como objetivo la reestatización de los ferrocarriles, el control del sistema ferroviario, su ampliación, interconexión, o sea, su federalización y descentralización, que implicaba el viejo modelo agroexportador.

Pero, lógicamente, lo hacemos con prevenciones. No podemos obviar determinadas preguntas que se hicieron en la comisión por parte de nuestros colegas y que no tuvieron respuestas. Como dijo recién el senador Morales, se dijo que miremos para el futuro y no miremos para atrás. En realidad, nos preguntamos por qué recién ahora, después de más de una década de gobierno; nos preguntamos por qué dejamos que pasara lo que pasó con Mariano Ferreyra; nos preguntamos por qué dejamos que pasaran los negociados de Pedraza y que se hicieran como se hicieron; nos preguntamos por qué dejamos en el cargo a Jaime, por qué lo tuvimos a Jaime.

Por eso, dije que como peronistas nos honramos en acompañar este proyecto. Tenemos el testimonio que supieron recoger Osvaldo Getino y hoy el senador Solanas cuando el general Perón contaba la forma en que Miranda había logrado adquirir a los ingleses los ferrocarriles y, de esa forma, el desarrollo y la interconexión a lo largo y ancho del país, el crecimiento de la red, de los pueblos y de las economías regionales. Entonces, desde ese punto de vista, no podemos dejar de acompañar.

Pero tampoco podemos dejar de decir que frente a estos cuadros y a esta historia, también vivimos la historia de Jaime, de Pedraza, presentando como que fuera gestión estatal a una pseudo privatización, diciendo que eran gestiones estatales cuando, en realidad, eran gestiones privatizadas que lo único que hacían era, como lo explicó el senador Morales, recibir los subsidios y no cumplir con las concesiones en la forma en que se había dicho.

Dije también que íbamos a acompañar por testimonio, porque en realidad, el grupo político al que pertenezco ha dado testimonio de su voluntad política de avanzar en este sentido. Allá por el año 2003 hacíamos la campaña para presidente de la Nación y acompañábamos al que es hoy senador por San Luis Adolfo Rodríguez Saá. Claro, no era una campaña de marketing, no era una campaña con eslóganes, no era una campaña vistiéndonos todos de un mismo color, pero sí fue una campaña en la que presentamos al pueblo argentino las cien primeras medidas que se iban a tomar en los cien primeros días de gobierno.

En ese programa, que fue realizado después de recorrer a lo largo y a lo ancho la Argentina y de recibir los aportes de todas las regiones y del trabajo de nuestros técnicos, académicos y de toda la pertenencia al grupo, surgieron estas medidas. En el punto 44, se aborda expresamente la política ferroviaria desgajándola en los distintos ítems y pasos que teníamos que dar. Estos doce años, presidente, nos han demostrado

que en el año 2003 estábamos en la verdad. Han pasado doce años para que recién se adelante en algo de aquello que nosotros decíamos que era imprescindible realizarlo en el año 2003. Proponíamos como punto número 44 –pido permiso para leer– crear una nueva empresa nacional de ferrocarriles para recuperar para la Argentina la decisión estratégica sobre sus sistemas de transporte.

La medida 45 de las 100 que propusimos decía: designar a la ciudad de Rosario como la central nacional de vinculación de los ramales ferroviarios argentinos, quedando esta ciudad como el centro ferroviario y de vinculación con los países del Mercosur.

Medida número 46: el día 20 de junio de 2003 al mediodía, y frente al Monumento de la Bandera, en la ciudad de Rosario, se firmará el decreto de llamado a licitación pública para la construcción de la red ferroviaria para trenes de alta velocidad de los siguientes ramales: Rosario-Buenos Aires, Rosario-Córdoba, Rosario-Tucumán.

Medida 47: el día 1º de julio de 2003 a las 18 horas, en la ciudad de Palmira, provincia de Mendoza, se firmará el decreto de convocatoria a licitación pública para la modernización de los ferrocarriles de pasajeros y carga y la puesta en marcha del plan ferroviario.

Medida 48: el día 20 de julio de 2003, en la ciudad de Mar del Plata, se firmará el llamado a licitación pública del tren de alta velocidad Buenos Aires-Mar del Plata.

Medida 49: revisar los contratos realizados entre el Estado nacional y las empresas concesionarias del servicio ferroviario sin afectar derechos legítimamente adquiridos.

Medida 50: Poner en consideración el Plan Ferroviario para el Mercosur en la primera reunión cumbre de presidentes, que podrá ser convocada por el presidente de la Nación Argentina, e iniciar las obras más importantes en los sitios que cada país designe como centros de vinculación.

Medida 51: invitar a las provincias argentinas y a las municipalidades a adherir al plan ferroviario, comprometiendo sus respectivos presupuestos a coadyuvar con sus propios ramales locales y regionales.

El ministro Randazzo, ayer, habló de lo que denominó el plan de acción futura, y sus enunciados coincidieron con estas medidas. Él habló del control de gestión ferroviaria a través de una empresa estatal; habló de articular la red federal, de modernizar la red y habló, también, de una política ferroviaria de integración con los países vecinos, pero no habló ni abordó la revisión de los contratos de concesiones vigentes. En realidad, los contratos de concesiones vigentes son hoy una copia espuria de los contratos que estaban vigentes allá por el año 2003. Consecuentemente, es imprescindible que se tenga que incorporar esta cuestión al temario que se va a abordar en este plan ferroviario.

Verdaderamente, debemos volver a la gestión directa del Estado sobre los ferrocarriles; esto es lo que nos enseñaba el general Perón. Y esto es lo que él hizo y que nos hizo enorgullecer con semejante decisión de tal robustez.

No tiene sentido subsidiar a las concesionarias, quienes a través de sofisticados razonamientos realizan explicaciones de por qué no han podido cumplir con el plan de inversiones a pesar de que los dineros públicos son recibidos por ellos. La ética a la que se ha referido el ministro del Interior, ayer, cuando hablaba, debe ser tenida especialmente en cuenta al revisar estos vínculos contractuales.

Entonces, como dijo el ministro, en realidad, una ley no puede modificar la realidad sino que la va encauzando. Lo que decimos es que somos conscientes del instrumento legal, que el instrumento legal tiene sus limitaciones, pero también somos

conscientes de que la voluntad política de un Parlamento debe ser volcada en la acción real y efectiva de un Ejecutivo.

Consecuentemente, acompañamos este proyecto en base a esta filosofía pero dejando en claro que vamos a ejercer y condicionar al verdadero afianzamiento de los siguientes puntos: que la gestión sea estatal y directa, que haya articulación federal de la red y una verdadera descentralización de la red, que haya una verdadera modernización, una articulación con el Mercosur y con las otras organizaciones regionales; un incremento de las cargas y la reducción de los fletes, y la optimización del servicio de pasajeros, como también el control federal de la gestión, que ayer también fue discutido en el marco de la comisión donde las provincias no tienen intervención en el ente de control. Debemos, además, garantizar la pluralidad en la representación gremial y la pluralidad en la representación de los consumidores.

Pertenezco a la provincia de San Luis, que en el año 2010 fue la primera en la Argentina que después de 40 años adquirió una locomotora cero kilómetro, que fue importada, que fue adaptada en Rosario y se llama “La puntana”, y que a través de vagones que además se fabrican en San Luis y que ha comprado la provincia de San Luis, saca su producción local y regional hacia los puertos de Rosario y Buenos Aires. Hizo, además, una inversión de cerca de cinco millones de dólares para arreglar la red vial para que pudiera esta locomotora recoger la producción y llevarla a los puertos de destino o engarzar con el Ferrocarril San Martín, que es el que pasa por allí.

Ayer, en principio, el ministro no nos mencionó, no estábamos entre las provincias; después, un funcionario se le acercó y él dijo que sí. Él mencionó que estaba únicamente la red de Rufino a Justo Daract. En realidad, Justo Daract es la entrada a las provincias de Cuyo, está a diez kilómetros del límite de San Luis con Córdoba. Después, dijeron que estaba prevista una mejora de la red vial desde Justo Daract hasta Mendoza.

Sr. Rozas.- Es la red ferroviaria.

Sra. Negre de Alonso.- De la red ferroviaria. Gracias, senador Rozas, por la aclaración.

Consecuentemente, como dije al principio, por convicción, porque somos peronistas y nuestra filosofía es peronista, y por principios, pero también por un verdadero testimonio que hemos dado dentro de los cuadros políticos que se proyectan y trabajan en esta República Argentina, vamos a acompañar esta ley. Y hacemos votos para que no sea un nuevo fracaso de política argentina. Frente a la conclusión de un gobierno y a pesar del tiempo que ha transcurrido, que no lo han hecho antes, esperamos que este no sea un nuevo fracaso sino que sea una ley que permita poner en pie no únicamente a los ferrocarriles, sino también a las miles y miles de familias ferroviarias que están esperando con mucha expectativa la resurrección del ferrocarril.

Sr. Presidente.- Senadora Odarda: tiene la palabra.

Sra. Odarda.- Señor presidente: para nosotros, la palabra “tren” es sinónimo de soberanía nacional, y así lo entendemos. Desde hace muchos años, venimos peleando por la recuperación de todas las redes ferroviarias que perdimos en la provincia de Río Negro luego de aquella...

- *Murmullos en el recinto.*

Sr. Presidente.- Por favor, está la senadora en uso de la palabra.

Sra. Odarda.- Decía, de todas las redes ferroviarias que se llevó puesta la década del 90, como sucedió en todo el país, como es el ramal norte de la provincia de Río Negro; “La Trochita” emblemática, también, en la región sur, y el llamado “Tren del Dique”, que era ese tren que partía de Cipolletti y que estaba encargado de llevar materiales y trabajadores para la construcción del dique Ballester.

La recuperación de estas redes ferroviarias merece quizás ahora con esta esperanza que se nos está dando, que en el mes de julio comenzaría por lo menos un primer tramo a funcionar, a correr sobre las vías de Río Negro y el Neuquén el llamado enlace rápido de las ciudades de Cipolletti y Neuquén, con la posibilidad de ampliar el recorrido a corto plazo a General Roca y recuperar en un lapso mayor el recorrido total, que es de Plaza Constitución hasta Zapala como punta de riel. Por eso hemos constituido una comisión especial que conforman tres senadores de las provincias de Buenos Aires, Río Negro y Neuquén.

Como decía recién, este es un trabajo que demanda que se destaque el trabajo de las organizaciones sociales que vienen peleando desde hace muchísimos años, como la Asociación Pro Tren del Valle, Zapala en Acción y Despertemos los Durmientes, que es un movimiento de jóvenes rionegrinos por la recuperación del tren, como tantas otras. Y destacar también el trabajo de los gremios; veo que están aquí presentes muchos de ellos, como la Unión Ferroviaria y también el gremio La Fraternidad, que han trabajado muchísimo para la recuperación de estas redes.

También quiero manifestar que cuando se habla de la reestatización estamos entrando en un concepto falso, porque en realidad las redes ferroviarias son del Estado. Lo que nosotros cuestionamos es la privatización del gerenciamiento, del régimen de concesiones. Por eso no nos basta con la declaración de orden público del sistema ferroviario. Nosotros creemos que debe ser un servicio público y realmente debe estar a cargo del Estado con gerenciamiento directo. Queremos una verdadera estatización de los ferrocarriles en cuanto al gerenciamiento tanto de los trenes de pasajeros como de carga a cargo del Estado. No queremos que se dejen sin efecto las concesiones para después volver a concesionar y profundizar un sistema privatista que nos ha hecho demasiado daño.

Me parece también, señor presidente, que alguien se tiene que hacer cargo de lo que pasó durante todos estos años, desde la década del 90 hasta acá. Esa frase tremenda –“ramal que para, ramal que cierra”– destruyó pueblos completos. En mi provincia, hay pueblos que sufrieron el impacto negativo tremendo del cierre del “pasajero”, como ellos le dicen. Chimpay, Belisle, Darwin... Si ustedes recorren toda esa zona del valle medio de Río Negro son pueblos que antes eran pujantes y ahora queda muy poca gente. Esos que siguen peleando, y quedan los viejos ferroviarios, los que la siguen peleando, los que tienen los recuerdos de lo que fue esa época de esplendor del tren. Por eso quiero reivindicar a todas esas organizaciones, a los museos que han conformado los propios ciudadanos y que han mantenido vivo en la memoria el recuerdo del tren.

Voy a hacer hincapié en este servicio. El “Estrella del Valle”, también llamado “El Zapalero”, salía de Plaza Constitución, como decíamos, y llegaba hasta Zapala; recorría 1.380 kilómetros en 26 horas, con 16 coches. Partía del andén 14, a las 12 horas; lo hacía tres veces por semana y transportaba 600 pasajeros. Llegaba a la estación Limay, que es la estación Cipolletti. Así comenzó en el año 1902, y a Zapala llegó en el año 1910. En ese momento se cruzaba el río en balsa. En 1910, parte a ese tramo que decíamos, hasta Barda del Medio, para la construcción del dique Ballester. Cuando se estatiza, con el gobierno del general Perón, pasa a llamarse Ferrocarril Nacional General Roca, pero popularmente lo seguimos llamando “El Zapalero”.

Fermín Oreja era un historiador de la provincia de Río Negro, que lamentablemente falleció. Él decía que ese tren, ese sistema ferroviario que atravesaba el norte de la provincia de Río Negro y, luego, la construcción del dique Ballester quince años después, fueron las obras más importantes de los últimos cien años en la región de Río Negro y el Neuquén.

¿Por qué peleamos por el tren desde hace tanto tiempo? “Los locos del tren”, como nos dicen a nosotros. Porque el tren es un medio de comunicación más seguro, más ecológico, porque es menos contaminante; porque en nuestra provincia, que es una especie de ciudad lineal, allí pueden transportarse los que tienen que hacerse un tratamiento médico, los estudiantes, los trabajadores; es más barato. Pero lo más importante, señor presidente, es que evitaría la gran cantidad de accidentes, de muertes, de personas que quedan incapacitadas por accidentes en esas rutas tremendas, congestionadas, de la región, como es la ruta 22, por ejemplo, y la ruta que va a la ciudad de Cinco Saltos. O sea que, si esta decisión política la hubiéramos tenido mucho tiempo antes, quizá no habríamos perdido tantas vidas en las rutas de la región de Río Negro y Neuquén.

También quiero recordar a cinco ferroviarios de nuestra localidad de Río Colorado que fueron declarados ciudadanos ilustres de la provincia de Río Negro, y quiero contar brevemente la historia de uno de ellos, porque la verdad es que me emocionó cuando la conocí y quiero compartirla con ustedes.

Se trata de don Miguel Ángel Roca, que era el jefe de estación –el viejo jefe de estación– de una comunidad muy pequeña que se llama Pichi Mahuida, cerquita de Río Colorado. Este señor, cuando cerró, cuando privatizaron Ferrocarriles Argentinos, decidió quedarse en la estación y preservar todos sus inmuebles, elementos y todo lo que hoy tiene esa estación.

Hoy, con solo apretar un botón, parecería que todo vuelve a la normalidad, y pasaron veinte años. Él se dedicaba todos los días a abrir la estación como si el tren parara, y el tren no paró porque es tren de carga. Veinte años sin parar el tren, pero veinte años don Roca abría la estación y escribía en el pizarrón a qué hora llegaba el tren.

Esos ferroviarios de Río Colorado, donde yo empecé esta lucha por la recuperación de los trenes, me dijeron en ese momento: “Legisladora: nosotros no nos pensamos morir hasta volver a ver el tren”. Murió hace una semana. Lástima, no escuchó que por ahí, en estos próximos días, vamos a tener por lo menos un tramito, Cipolletti-Neuquén, con un tren corriendo por las vías de nuestra zona.

También nuestro “Tren Patagónico” fue un tren que defendió la provincia de Río Negro de las garras del neoliberalismo, porque, en ese momento, la provincia se hizo cargo de ese ramal que iba desde Viedma a San Carlos de Bariloche y atravesaba toda la región sur, los pueblos más pobres de la provincia.

La provincia de Río Negro valientemente decidió hacerse cargo, y también hay que decir que hay una gran injusticia y ojalá esto se repare, porque los subsidios de la Nación no van a empresas públicas que mantuvieron en pie los ferrocarriles, sino que solamente iban destinados a empresas privadas. O sea que se daba una situación absolutamente injusta y paradójica. Por eso, yo pido subsidios del gobierno nacional para nuestra empresa, Tren Patagónico, ex SEFEPA, que tuvo la grandeza de mantener en los años 90 nuestro tren de pasajeros.

¿Cuál fue el rol del gobierno nacional durante estos últimos diez años? Tenemos que decir que fue absolutamente complaciente con las empresas de capital privado, porque no hubo sanciones, porque se le renovó a empresas que son incumplidoras; porque, como decía recién, los subsidios fueron solamente a las empresas privadas y no a las empresas públicas; porque el Estado realizó compra de material obsoleto; porque la verificación de los índices de calidad que en ese momento se hacían desaparecieron. Es decir, hubo mucha desidia durante estos años pero me parece y estoy convencida también de que, aunque quizás hay muchas críticas para hacerle a este proyecto, cuando

hablamos de reactivación de nuestros trenes, de nuestras vías férreas –como dije al principio– hablamos de soberanía nacional y hablamos de devolver la vida a los pueblos del interior.

Por eso, mi voto va a ser positivo en general, porque vengo peleando mucho por los trenes. Sería algo incoherente que hoy vote en contra de un proyecto como este, a pesar de todas las falencias que podemos detectarle.

En la votación en particular, adelanto que vamos a oponernos a los siguientes artículos: 1º, 3º, 7º y 15. Gracias, señor presidente.

Sr. Presidente.- Muchas gracias, senadora.

Senadores Santilli y De Angeli, en el orden que ustedes decidan.

Senador De Angeli.

Sr. De Angeli.- Gracias, señor presidente.

Vamos a compartir espacio con el senador Santilli. Y gracias a la senadora Elías, que me dio el lugar.

La verdad es que hoy va a ser un día histórico para muchos argentinos. Más para los que recordamos lo que pasó en nuestra Argentina durante nuestros años de vida.

En Entre Ríos, el ferrocarril anduvo casi cien años. Es triste esta frase que a cada rato se recuerda, que dice “ramal que para, ramal que cierra”, sobre todo, porque después llega la trágica decisión del gobierno –y aquí cabe acotar que hoy componen este gobierno muchos que fueron parte del gobierno de la década del 90– con respecto a la privatización de Ferrocarriles Argentinos.

Recuerdo la ola de la privatización. Con la Federación Agraria nos opusimos. También querían privatizar el Banco de la Nación Argentina y el INTA. En un paquete de medidas, se incluía la privatización del INTA y a don Humberto Volando, aquel que fue diputado nacional, le deben la exclusión de este Instituto, porque nos dimos cuenta, pero a Ferrocarriles no lo pudimos parar. Pero a Ferrocarriles no lo pudimos parar.

La verdad es que es un día histórico. Hay muchos empleados que ya están muy viejos –algunos ya no están– y que honraron su vida trabajando en Ferrocarriles Argentinos. Muchos hijos de los ferrocarrileros todavía tienen la esperanza de volver a ser parte del ferrocarril argentino.

Cuando recorro mi provincia veo las instalaciones como en Basavilbaso, que era una central de trenes, una ciudad que vivía prácticamente de la economía del ferrocarril. Están los talleres de Paraná todos desguazados. Hay gente que ha quedado sin trabajo, pueblos aislados.

Cuando recorro mi provincia y veo las estaciones de trenes tapadas de yuyos, con árboles en las vías, digo: ¡Qué perjuicio! Y la verdad, tengo la esperanza de dar hoy un puntapié inicial. Pero para eso debemos ser muy serios en la administración, de manera de dar un servicio de calidad.

Vi las estaciones en las que tenía obligación de estar el jefe de la estación; estaban el ayudante y el cambista, debía estar la comisaría y ya estaba la estafeta del correo. Ahí se arribaba y así creció nuestra Argentina. Pero en la década de los 90, como dije, llegó la noche oscura a esos pueblos.

Ojalá a través de la buena voluntad de los empleados del ferrocarril, que siempre la tuvieron, y de los administradores honestos, volvamos a tener el ferrocarril no solamente para llevar carga, sino también para prestar un servicio y volver a llevar muchos pobladores. Porque a través de la desaparición de Ferrocarriles Argentinos empezó el desequilibrio demográfico. Hubo pueblos que desaparecieron, se agrandaron las grandes ciudades, hubo gente sin trabajo, se encareció el transporte de las economías regionales y hubo productores que quedaron fuera de competencia.

No podemos dejar de apoyar este proyecto. Y espero que este proyecto no sea solamente una voluntad de un gobierno que está desde hace 12 años y que criticó toda la década de los noventa como nosotros lo hicimos.

Ahora, ¿por qué demoramos tanto, como decía una senadora? Nunca es tarde cuando la dicha es buena. Espero que todo el arco político que vamos a apoyar tengamos la grandeza de dar a nuestros argentinos un medio de transporte, tanto de carga como de pasajeros, para que realmente resalte la justicia social que tanto venimos reclamando desde el interior del país, que todavía no tenemos.

Con estas palabras quiero dejar mi opinión y sin duda la posición la va a sentar el senador Santilli.

Sr. Presidente.- Tiene la palabra el senador Santilli.

Sr. Santilli.- Gracias, senador De Angeli, por estos minutos.

Simplemente quiero marcar la posición de nuestro bloque, que va a acompañar este proyecto de ley. Entiendo, primero, que estamos ante una nueva oportunidad.

Si me preguntan, después de estos 12 años de gobierno kirchnerista, esta es la segunda vez que veo que el gobierno intenta torcer el rumbo de algo que viene mal en su propia gestión. La primera fue cuando el ministro Randazzo se puso al frente de la problemática. Creo –y digo así porque falta mucho por ver– que entendió la problemática de la gente en cuanto a que los ciudadanos viajan mal, apretados, con un mal servicio; que la Argentina perdió competitividad y que traer la carga de Tucumán al puerto de Buenos Aires cuesta el doble que del puerto de Buenos Aires a Rotterdam.

Todas esas cosas nos hacen perder competitividad en las economías regionales, como decía el senador De Angeli. Y no se estaba trabajando para la mayoría de la sociedad que viaja en el transporte público, uno de cuyos mecanismos centrales son los ferrocarriles.

Esta fue la primera oportunidad.

La segunda es este proyecto. Y lo quiero tomar como una oportunidad, porque me podría pasar diez minutos hablando hacia atrás en el tiempo, diciendo lo que no se hizo en 12 años. Lo que no se hizo ya está y la gente lo juzgará en las próximas elecciones.

Creo que estamos ante una nueva oportunidad. El ministro Randazzo se puso al frente de este tema y creo que lo está haciendo con toda la capacidad que puede. Por eso se le perdona, sin entrar en chicanas políticas, que en la inauguración del tren a Córdoba se tarden 20 horas, o en la de Mar del Plata, 9 horas. Entiendo que va a mejorar eso y que va a intentar cambiar esta historia. Estamos ante una oportunidad y por eso vamos a acompañar el proyecto.

También entiendo que hemos podido introducir modificaciones en Diputados que ayudan a esto de que el Estado tenga que hacer, por ejemplo, lo que hacemos nosotros en nuestra ciudad. SBASE es una sociedad del Estado que hace inversión en infraestructura, en estaciones, en desarrollo. Menciono como ejemplo la construcción y el desarrollo de la línea H. La operación del sistema está concesionada, pero, más allá de eso, va en ese mecanismo.

Ahora, quiero decir que todo esto está muy bien, creo que hay muchas cosas para agregar, como planteaban el senador Morales y otros senadores preopinantes. Pero va a depender de todos nosotros. Y me refiero no sólo del gobierno de turno, sino también al que venga, sea la continuidad o el cambio. Y también va a depender de nosotros como dirigentes: que no borremos con la mano lo que estamos firmando hoy y que auditemos y controlemos que ello se cumpla. Y también dependerá de los funcionarios que hagan cumplir lo que hoy se sancione. Pero también dependerá de esos

maravillosos trabajadores, que son los ferroviarios, que dejan el lomo todos los días. Ellos deben lograr con su trabajo generar productividad, desarrollo; poder llegar; hacer que los trenes funcionen en tiempo y forma; que si hay un problema, lo discutamos, pero no poner palos en la rueda ni obstaculizar.

Esa empresa del Estado no tiene que perder su rol social, pero también tiene que ser eficiente y eficaz. Porque cuando nos gusta hablar de Economía muchas veces miramos la economía de mercado, la teoría del derrame, la de los 90, si se quiere. Pero también hay un capitalismo, ese capitalismo renano, de la Europa central, donde el Estado tiene un rol central, pero también es eficiente y eficaz.

Cuando Telecom Francia era una empresa del Estado francés tuvo que abrirse al capital privado porque ya no podía competir con el resto. Pero cuando fue de capital público fue eficiente y eficaz. El pueblo francés tenía sus teléfonos. Funcionaban y andaban en tiempo y forma.

El desafío que tenemos hoy es que esta nueva sociedad del Estado funcione siendo eficiente, eficaz y cumpliendo ese rol social de llegar a todos lados, de ensanchar nuestro país, de agrandar nuestras rutas, entendiendo que no están compitiendo el sector de carga de camiones contra el de ferrocarriles. Estos trabajan en conjunto. Porque cuando uno habla con los camioneros se da cuenta de que a ellos les sirve el traslado de corto alcance y no la gran ruta o el gran tiempo de ruta, porque ahí es donde pierde amortización de su rodado. Al camionero le conviene que el tren lleve la carga y hacer la bajada del tren al puerto o a la fábrica. Y esa es la complementación de la red de transporte que espera la Argentina. Porque si queremos un país más grande, que produzca el doble y mucho más, requerimos construir una red de transporte en la que todos estemos incluidos: el ferroviario, el fluvial, el de carga de camiones, etcétera.

Por eso –reitero– vamos a acompañar este proyecto, entendiendo que estamos dando un paso adelante. Esto no significa que con esta iniciativa habremos solucionado todo. Va a depender de que el ministro y la presidenta sigan yendo en esta línea y ojalá mucho mejor; de que el próximo gobierno –todos saben qué es lo que simpatizo y creo– continúe por este sendero, intensifique las acciones y las lleve a buen puerto; de que sus trabajadores pongan el cuerpo como lo vienen haciendo, pero con más ahínco para lograr mayor productividad, y de que también nosotros, la sociedad, como argentinos, cuidemos los trenes. Muchas veces ponemos muchas cosas en los rieles, que nosotros como ciudadanos, a la hora de usar nuestro transporte público, no lo cuidamos.

Esto requiere de todos, de que demos un paso adelante y nos comportemos como una sociedad que intenta convivir de la mejor manera.

Por eso, nuestro bloque adelanta el voto positivo y va a acompañar esta medida.

Sr. Presidente.- Los miembros informantes han hecho un gran esfuerzo de síntesis al usar su tiempo, así que pido a todas las senadoras y a todos los senadores que hagan lo mismo en lo que viene de aquí hacia adelante.

Tiene la palabra la senadora Elías de Perez.

Sra. Elías de Perez.- Señor presidente: prometo cumplir y ser muy breve.

Mi visión de las cosas siempre tiene una mirada social. La verdad es que cuando hablamos del desarrollo ferroviario, nos referimos al desarrollo de los pueblos.

En mi provincia, hay pueblos que han quedado como la Macondo de *Cien años de soledad* cuando se fue el tren. Y esto de los pueblos fantasma ha ocurrido a lo largo de todo el ámbito nacional. Además, nos ha impedido competir, porque mi Norte, pobre, cada vez es más pobre; y cada vez, las economías regionales están más exhaustas, porque no tenemos cómo llegar al puerto.

Entonces, sin duda, esta ha sido una lucha de mi partido desde siempre. No hemos tenido, o no podemos decir “Cambiémosle el nombre al partido para que nos duela menos”; no. Nuestro partido, desde el principio y hasta hoy, siempre ha defendido una política ferroviaria nacional. Pero creemos que estamos perdiendo una oportunidad histórica.

Más allá de que acompañamos y compartimos el fondo del proyecto, creemos que ya en el artículo 3º transformamos lo que se está proponiendo casi en un proyecto declarativo. Creo que merecíamos la oportunidad, ya que la oposición casi por mayoría absoluta está de acuerdo, de que en verdad se abriera el debate y de que en verdad se abriera la posibilidad de incorporar una enorme cantidad de aportes que, desde nuestro partido, se está dispuesto a hacer, como que lo estamos haciendo.

Voy a poner el ojo y mi mirada solamente en dos temas fundamentales. El primero es el tema del control. No basta la decisión política, si no hay control. Yo puedo tomar una decisión, pero después, si no controlo lo que hago, los fondos se van por la alcantarilla de la corrupción o van a parar a cualquier parte, y las decisiones se transforman realmente en una frustración. Y voy a dar un ejemplo concreto, para luego desarrollar el tema de la CNRT.

En 2006, el entonces senador Cano, que ocupaba el lugar que estoy ocupando yo ahora, le pide a quien hoy es nuestro compañero de banca y que, en ese momento, era el jefe de Gabinete –me refiero al senador Abal Medina– que le dé información sobre un ramal que unía la capital de mi provincia con Concepción. Él le trae y le entrega el informe de la CNRT que decía que el 99,75 por ciento de la obra estaba concluido, que se había dado la certificación a la empresa Sony y que, por lo tanto, el gobierno le había destinado 10 millones de pesos. Pero se trataba de una obra que nunca se había hecho, nada; ni un metro. Luego, la propia Secretaría a cargo corrobora que no se había llevado a cabo la obra; y eso ha llevado a que hoy Jaime esté procesado y a que nosotros hagamos una denuncia penal.

¿A qué voy con esto? En ese momento, hubo decisión política. El gobierno envió 10 millones de pesos y ¿qué pasó? No se controló debidamente. Entonces, terminó en que, hoy, Jaime esté procesado, pero que nosotros, los tucumanos, sigamos sin el ramal que une la capital con Concepción.

Nosotros ponemos, en nuestro dictamen en minoría, un capítulo entero dedicado a la CNRT. Y creemos que esto es clave, que es importantísimo. La CNRT debe ser autónoma y autárquica. Sus miembros deben ser elegidos con el aval del Senado. Realmente, cuando uno crea organismos de control y les da la independencia necesaria, todos tenemos tranquilidad, quienes gobiernan y quienes estamos en la oposición, pero fundamentalmente los ciudadanos, que son los destinatarios de nuestros esfuerzos.

Además, creo que en el artículo 10 podría estar la obligatoriedad de que trimestral y anualmente se publique en Internet qué es lo que se va invirtiendo, qué es lo que se va gestionando, cuáles son los planes en los que se va avanzando. Si no, lo que es público y la información que debería ser pública es cada vez más privada, está cada vez más guardada con llave y a nosotros y a los ciudadanos nos resulta muy difícil llegar allí.

Otro tema central son los talleres de Tafí Viejo, de los cuales todos hablan, pero realmente quienes vivimos en mi provincia además lo sufrimos. Cinco mil operarios quedaron en su momento sin trabajo; cinco mil familias que quedaron casi sin comer. Y todavía hoy cientos de ellos no pueden reinsertarse en el mercado laboral. Por eso, hoy estoy presentando un proyecto, que espero la Comisión de Trabajo y Previsión Social le dé pronto tratamiento, por el que se crea un programa para que todos aquellos que han

quedado sin trabajo en los talleres de Tafí Viejo y que todavía no tienen edad para jubilarse puedan ser reinsertados en los programas de capacitación que el ministro explicaba que se han firmado con las universidades; y que además cuenten con la posibilidad de tener prioridad cuando se seleccione personal para la etapa que viene.

Realmente, la reapertura de los talleres de Tafí Viejo, en estos diez años, se ha anunciado cinco veces. Se han hecho actos increíbles y he visto llorar a mucha gente. Por eso, siento la obligación moral, hoy día, de llamar a la reflexión y de pedir que cuando pongamos en funcionamiento esta ley, los talleres de Tafí Viejo sean tenidos en cuenta para la inversión nacional.

Creo que, si existo, es quizá por esos talleres. Mi bisabuelo alemán fue enviado a esos talleres a poner en funcionamiento algunas máquinas y terminó enamorado de este país y quedándose; de ahí viene nuestra historia. Entonces, con mucho sentimiento, pido por Tucumán y pido por los talleres de Tafí Viejo.

Por último, solicito la rehabilitación del ramal que también une Tafí Viejo con la capital. Se ha hecho hasta una videoconferencia. Se ha puesto en funcionamiento el ramal, y solamente anduvo una vez, durante la inauguración, con una hermosa zorrita, que después fue llevada a Salta. Estas cosas son las que espero que hoy no queden en la declamación, sino que finalmente tengamos la oportunidad histórica de que, en todas las provincias, especialmente en el Norte pobre, podamos recibir con alegría los beneficios que se supone contiene esta ley.

Gracias, presidente. Cumplí mi palabra.

Sr. Presidente.- Como siempre. Muchas gracias, senadora.

Tiene la palabra el senador Rozas.

Sr. Rozas.- Señor presidente, señores senadores: vamos a ser lo suficientemente breves para cumplir con la exhortación del presidente.

Nosotros, ya lo anticipó el presidente de nuestra bancada, vamos a acompañar en general el proyecto de recuperación de los ferrocarriles argentinos y de su industria ferroviaria.

Hemos presentado un dictamen en minoría porque tenemos algunas diferencias, algunas miradas diferentes respecto de las del Ejecutivo nacional, en el sentido de que pretendemos, de algún modo, que esta ley sea realmente una política pública y que tenga, fundamentalmente, el tema del control, al que recién hacía referencia la senadora Elías.

Es fundamental que la Comisión Nacional de Regulación del Transporte sea un ente autárquico y que realmente sus componentes, sus integrantes, sean convocados a través de concursos de antecedentes y oposición, para que se efectúen los controles.

Todos los argentinos hemos sufrido en carne propia la falta de inversiones de las empresas, cuando se privatizó Ferrocarriles Argentinos. Tiene que servirnos de lección a todos, para que nunca más vuelvan a ocurrir circunstancias tan dolorosas en el país como las que hemos sufrido todos los argentinos.

Quiero expresar que el miembro informante del bloque oficialista decía hoy que es un momento histórico, es un hecho histórico. Yo quiero ratificar que, de verdad es un momento histórico para la Argentina el tratamiento de la posibilidad de recuperar y reactivar los ferrocarriles argentinos y su industria ferroviaria. Pero, en realidad, los verdaderos dueños de este momento histórico son los miles y miles de argentinos que, en la década del 90 vieron azorados cómo se privatizaba y se cerraban los ramales; cómo quedaban cientos de miles de trabajadores ferroviarios en la calle al cerrarse tantas vías que circulaban por todo el país.

Y en homenaje a esos miles de argentinos, a esos cientos de miles de trabajadores que quedaron en la calle, digo que ellos son los verdaderos dueños de este momento histórico.

En aquellas circunstancias, siguiendo los lineamientos del Consenso de Washington, estaba en disputa si el mercado tenía que suplir al Estado. Y esos eran los vientos y las políticas neoliberales o liberales ortodoxas que imperaban en el mundo. Y acá, en la década del 90, se siguieron a pie juntillas aquellas iniciativas del Consenso de Washington, pensando que la famosa distribución de la riqueza –que, lógicamente, tiene que ser en ejercicio combinado entre el poder público y del poder privado– únicamente podía venir de la mano del mercado. Eso nos llevó a la desaparición lisa y llana de los ferrocarriles, que es un instrumento de desarrollo estratégico para cualquier nación del mundo; y lo era también para la República Argentina.

A finales de la Segunda Guerra Mundial llegamos a tener cerca de 47 mil kilómetros de vías de ferrocarriles en la Argentina; en el año 48, el general Perón nacionaliza los Ferrocarriles Argentinos y llegamos a tener 54 mil kilómetros de vías en el país.

Ahora bien, la historia de los Ferrocarriles Argentinos tiene que ver con la historia de muchísimos pueblos que nacieron con la punta del riel; incluso, cuando se crea en 1932 la Dirección Nacional de Vialidad, encargada de la traza de los lineamientos carreteros, estos se hacían en función de las líneas ferroviarias ya existentes desde 1857, que es cuando comenzó la primera traza de los ferrocarriles en la Argentina.

Yo puedo hablar –como tantos otros seguramente también lo harán aquí–, porque en aquellos años me tocó participar personalmente del duro combate para que no se cerraran los Ferrocarriles Argentinos, peleando precisamente contra estas políticas liberales impuestas por el gobierno de Carlos Menem.

Recuerdo que yo era diputado provincial y candidato a gobernador por mi partido y participé, invitado por los empleados ferroviarios y por cientos de pobladores de Presidencia Roque Sáenz Peña, de la partida del último tren que salió desde esta ciudad, que era el principal nudo ferroviario de mi provincia, hacia Retiro.

Y yo vi en aquellos años llorar, literalmente llorar, a trabajadores ferroviarios. Quien sabe, como nosotros, que conocemos de cerca lo que fue el ferrocarril para nuestros pueblos –que, reitero, nacieron como punta de riel–, es consciente de que el ferroviario, además de cumplir con su rol de trabajador, se sentía parte de la empresa; era como su vida misma. Y yo vi lágrimas en los ojos de cientos de trabajadores cuando ese día despedíamos al último tren que salía del Chaco hacia Retiro.

Recuerdo que en ese momento me comprometí –y también después en la campaña electoral– a que si ganaba las elecciones iba a traer de nuevo los trenes a mi provincia. Bueno, gané las elecciones en el Chaco. Me tocó gobernar en momentos de grandes dificultades económicas, políticas, sociales. Creo que en aquellos tiempos no sé si hubo seis o siete presidentes; no recuerdo. En esa época también me tocó gobernar.

No obstante, había un compromiso más moral que político con el pueblo del Chaco; y se pudieron comprar en España los trenes de trocha angosta, de una medida que no se conseguía prácticamente y que no es fácil de conseguir en ningún lugar del mundo. Nosotros pudimos conseguirlos a través de la RENFE, que nos ayudó y trabajó con nosotros desinteresadamente y no como un operador con algún interés económico. Simplemente, a través del embajador de España pudimos llegar hasta la RENFE, pedimos asesoramiento, trabajaron con nosotros y, finalmente, pudimos comprar los

trenes usados. Trajimos los trenes al Chaco y creamos Servicios Ferroviarios Chaqueños Sociedad del Estado.

Recuerdo como si fuera hoy, pero realmente con grata emoción, cosas de la política, de todos los días. Y quiero decir también que el oficialismo tiene que admitir algunos errores históricos, aunque yo estoy de acuerdo con que lo que están haciendo hoy, me parece muy bien. No soy un hombre de mirar mucho hacia atrás, salvo simplemente para tratar de no cometer los mismos errores, pero recuerdo como si fuera hoy que dejamos inaugurado Servicios Ferroviarios Chaqueños en la localidad de Fontana, con una multitud de gente que nos acompañó, y que frente a nuestro acto había un local, una unidad básica que para no dejarme hablar ponía la marcha peronista muy fuerte. Recuerdo que en aquellos años yo dije: “Si viviera el general Perón, en vez de estar en esa unidad básica seguramente estaría con nosotros inaugurando Servicios Ferroviarios Chaqueños”.

Entonces, repito, como tantos otros yo fui protagonista de aquellas luchas. Y hoy me siento realmente parte de este momento histórico de volver a recuperar y a reactivar Ferrocarriles Argentinos y su industria ferroviaria, porque no sólo seguramente volverá a generar cientos de puestos de trabajo que son tan necesarios en nuestro país y las inversiones que seguramente tendrán que venir a través de nuestra industria nacional ferroviaria –como la tuvimos en su tiempo–, sino que además es un instrumento estratégico para el desarrollo nacional y, fundamentalmente, para las economías regionales.

Y digo esto, porque no se trata sólo de un medio de transporte de pasajeros y de carga. En efecto, en el interior del país, en mi provincia como en tantas otras, el tren era el símbolo del acercamiento entre los pueblos. Había pueblos del Chaco a los que, en tiempos de inundación, de grandes lluvias, como la zona de Charaday, de Cote Lai, únicamente se podía llegar a través del tren.

Incluso, con Servicios Ferroviarios Chaqueños recuerdo haber hecho un convenio con el entonces gobernador Carlos Reutemann, y así llevamos los trenes chaqueños a varios pueblos de Santa Fe, porque los vecinos santafesinos tampoco tenían manera de salir en épocas de inundaciones si no era a través del tren. Y era un medio de acercamiento: tenía que ver con la cultura, con la vida de la gente.

Entonces, hay que entender lo que significa el ferrocarril para la Argentina, además –repito–, de la importancia estratégica que tiene como cambio de matriz del transporte. En este sentido, es cierto lo que decía recién el senador preopinante, de que va a cambiar la matriz del transporte, porque el camión no es rentable cuando se lo utiliza para grandes distancias. El camión tiene una distancia máxima de 300 o 400 kilómetros para hacer una ecuación económica favorable para las empresas, después está el ferrocarril y después están los medios fluviales. Entonces, en una complementación de transportes fluvial, ferroviario y terrestre, creo que está el gran desafío de la Argentina.

Por eso, señor presidente, espero con toda honestidad que más allá de la circunstancia electoral que está viviendo hoy nuestro país, realmente el tema Ferrocarriles Argentinos sea una verdadera política de Estado, que todas las expresiones políticas asumamos el compromiso por mantener como punto estratégico de nuestro desarrollo a Ferrocarriles Argentinos en manos del Estado nacional. Y no solamente –como dice el proyecto oficial– declararlo de interés nacional, que desde luego es de interés nacional, sino que en nuestro dictamen proponemos que sea un servicio público, que lógicamente cambia la naturaleza conceptual de lo que significa la prestación de un servicio.

Creemos que prácticamente en el mundo, en el nudo del transporte, el ferrocarril ocupa un lugar preponderante –es así; sucede en toda Europa y en los Estados Unidos–, y creo que nosotros no podemos perder esa matriz.

Por eso, señor presidente, como decía al inicio de mis expresiones, nosotros vamos a acompañar en general y, naturalmente, con una distinta visión, presentamos un dictamen en minoría.

Sr. Presidente.- Muchas gracias, senador Rozas.

Tiene la palabra el señor senador Solanas.

Sr. Solanas.- Gracias, señor presidente.

Hoy estamos ante otro debate fundamental para la vida y el futuro del país. Hay temas que tienen un carácter estratégico, uno de ellos es la energía, otro es la comunicación y el transporte. Antes de comenzar el análisis que voy a hacer, señor presidente, debo recordar –así como lo hice cuando se trató la modificación de la ley de hidrocarburos– que detrás del petróleo argentino y detrás de los ferrocarriles argentinos hubo una verdadera épica, una osadía: llegar a construir lo que se construyó, y en aquellas épocas.

Digo todo esto porque cuando uno escucha argumentos de “no se puede en tan poco tiempo” y todas esas cosas, yo creo que deberían repasar la historia. Ya en 1854, con capitales argentinos, se construía el primer ferrocarril de la Argentina, el Ferrocarril del Oeste. Obviamente que con esfuerzo nacional, argentino, llegamos a tener 54.000 kilómetros de extensión de redes, la mayor extensión de redes de todo el hemisferio sur. En los años 50.

Cuando ayer yo escuchaba al ministro Randazzo –y lo dijo dos o tres veces– que acá terminamos hoy con sesenta y tantos años de erráticas políticas ferroviarias, la verdad es que pensé que hay que ser muy desmemoriado o no tener vergüenza. La destrucción del ferrocarril comenzó en los años 60 con la aplicación del Plan Larkin norteamericano de disminución del ferrocarril para ser reemplazado por el modelo automotor. Vinieron las primeras concesiones petroleras. Se instalaron las primeras fábricas de automotores y de neumáticos. Pero vino la destrucción de este modelo porque el tren era anacrónico y no servía.

En el siglo XXI, en todos los países del mundo, no existe un medio de transporte más moderno, más seguro, menos contaminante y único que puede asegurar la comunicación y un servicio regular con todas sus estaciones aunque tengamos niebla, semanas de lluvia o de nieve, como sucede con el ferrocarril. Por eso, la destrucción del ferrocarril fue el plan más perverso y antinacional que sufrió la Argentina contemporánea. Se les sacó a las provincias el 80 por ciento de los ferrocarriles sin reposición. Se dejó a los productores regionales sin el mandadero de su producción, que era el tren. Aislaron mil pueblos y más de un millón de argentinos tuvo que emigrar hacia las capitales de provincia.

¡Esta tragedia fundamental no se puede tratar con la liviandad con que se está tratando! ¡Lo digo con dolor de argentino, señor presidente! ¡Porque el tema de los ferrocarriles no tiene que tener divisiones partidarias! ¡Son los usuarios de todo color, de toda ideología, de toda condición! Entonces, se lo está tratando de manera banal. Digo esto porque este tema, que es estratégico, está ligado a qué modelo de país queremos, a qué regiones queremos desarrollar en la Argentina.

Queremos crear trabajo; pero no, nos ofrecen esto con un envoltorio seductor y precioso, con grandes ideas, porque ¿quién puede estar en contra de los buenos objetivos que marca el proyecto? Esto nos ha pasado con varios otros proyectos del Frente para la Victoria, señor presidente. La torta viene bien decorada, con muchas

frutillas, pero uno empieza a comerla y adentro hay poco o hay algunas envenenadas.

Cuando se convoca a discutir un tema como este, hagámoslo de buena fe, hagámoslo en serio. Entonces, usted convoca a debatir esto: qué es lo que piensan los trabajadores, qué es lo que piensan las economías regionales, qué es lo que piensan los productores agropecuarios, qué es lo que piensan los técnicos. Es un tema estratégico, señor presidente.

Ahora, cuando nos ofrece esto un ministro cuyo mayor mérito ha sido descubrir que podía pintarnos la ilusión de trenes argentinos importando todo el material de China con compra directa sin licitación, y que algunos colegas y compañeros de la oposición hayan votado semejante mamarracho, esto es peligroso, señor presidente. Yo me opongo radicalmente a este proyecto porque tiene mucha mentira adentro.

¡Igual pasó con la reforma de la ley de hidrocarburos para relanzar Vaca Muerta! ¡Nadie quiso oír la denuncia que hizo Proyecto Sur sobre Vaca Muerta de que era inviable económicamente, señor presidente! Era inviable, porque para que fuera viable, había que llevar el barril a más de 80, había que aumentar el costo productivo argentino, y ese era el primer disparador de la inflación.

Nadie quiso oírlo esto. Hoy, el barril está a 50; y, ¿saben lo que pasa, colegas? Argentina, nosotros, los “hijos de la pavota”, subsidiamos con 30 y tantos dólares por barril –porque el gobierno se comprometió a pagar más de 80 el barril– a la producción de petróleo. Salen de nuestros bolsillos más de 6.000 millones de dólares, porque el barril está a 50 y producimos 195 millones de barriles. Entonces, todas estas cosas hay que oír las. Las dijimos y creyeron que eran proyectos de campaña.

Yo digo que este proyecto tiene trampa. ¡Tiene trampa! Porque lo primero que debe hacerse, además de un debate serio y no exprés –quedé asombrado cuando me enteré que esto se debatía hoy–, es que ante un proyecto semejante no se incluya la auditoría de inventario del millonario patrimonio ferroviario que el aporte de generaciones de argentinos hizo. ¡Esto fue una fiesta del saqueo, señor presidente! ¡Se robaron los 37 talleres fábricas! ¿Dónde están? ¡Toda la maquinaria que había adentro! Tanto se robó que desaparecieron 4.000 vagones del Belgrano Cargas, una fila de vagones de Tigre a La Plata a 20 metros por vagón.

Entonces, señor presidente, este es un asunto muy serio. Se robaron y destrozaron el patrimonio público y no nos merece ni detenernos en qué está pasando acá. ¿Qué le está pasando a esta dirigencia política? Este es un problema que hace al respeto a la Constitución Nacional y a la ética pública.

Lo primero que debiera llevar un nuevo proyecto es exigir a los concesionarios la reposición de todos los bienes que se les entregaron para que los usaran y mantuvieran en funcionamiento. Esa es la norma básica de toda concesión en todas partes del mundo.

El proyecto en consideración deja en pie a las tres grandes cargueras de la Argentina. Curiosamente, el único sector ferroviario rentable en todas partes del mundo es el carguero. El proyecto no liquida esas concesiones. Las mantiene. Y estos tres millonarios concesionarios destrozaron el material, no pagaron el canon durante veinte años. Hubo que llegar a la “reorganización ferroviaria del 2009” –así la llamaron– donde, graciosamente, le condonaron a Techint –Ferroexpreso Pampeano–, al holding Camargo Correa –Ferroexpreso Sur– y a Aceitera General Deheza, –Urquía, El Nuevo Central Argentino– todas las deudas; les perdonaron no haber pagado el canon durante diecisiete o dieciocho años. Les perdonaron que no hubieran hecho todas las inversiones que prometieron llevar adelante. No las hicieron. Acá están algunas de las veintitantas

auditorías ferroviarias. ¿Nadie las leyó? Como argentino, yo no acepto que me roben. Como argentino y como senador, me debo parar acá y decir que esto es una vergüenza.

Por otra parte, ¿por qué es de interés público? Así lo establece el artículo 1°. Este es un servicio público. Y la propiedad del servicio público es del público. La propiedad no es del gobierno ni del Estado. El Estado es la representación jurídica de lo que el público, el pueblo, durante generaciones ha ido acumulando. Entonces, nosotros tenemos una responsabilidad como legisladores y no podemos pasar de largo con esto.

Quiero decirle que acá se hicieron tantas tropelías que hasta inventaron el sistema más perverso de concesiones. Por eso, me asombro cuando oigo que los ferrocarriles por suerte se estatizan. ¿De qué estamos hablando? Si nunca fueron privatizados.

Señor presidente: no solo nunca fueron privatizados sino que nunca hubo un Estado más estúpido, más estafado, que este. Porque el Estado se hizo cargo hasta hoy del pago de todos los salarios de todos los trabajadores ferroviarios. Es más. Se hizo cargo de pagar todas las roturas, todas las reposiciones y todas las inversiones. ¿Qué hacían los concesionarios? Administraban. Y administraban el márketing de todas las estaciones y en los 37 talleres arreglaban las roturas. Muchos incendios y roturas los beneficiaban porque el sobrepeso de esos arreglos fue denunciado también por la Auditoría.

Entonces, señor presidente, cuando encima de todo esto se prorrogan o no se bajan las concesiones a varias de estas empresas y, en lo que hace a los trenes urbanos, siguen Roggio con el Urquiza y EMEPA con Ferrovías y el Belgrano Norte, ¿qué pasa, cómo es posible? Qué lástima, compañeros, que no robamos nosotros y no nos llevamos una locomotora. ¿Qué pasa acá?

Entonces, cuando no nos asombramos de esto, y festejamos que parece buena la invención de Randazzo de importar vagones llave en mano y hasta durmientes –un compromiso por veinte años y no creo que ningún senador haya leído la letra chica de esos acuerdos– es como si nos estuviéramos burlando de los trabajadores; de esos ochenta mil trabajadores ferroviarios que fueron cesanteados. Es burlarse de las nuevas generaciones, porque las industrias de infraestructura crean tecnología.

Cuando el Brasil ha tenido necesidad de importar de urgencia ferrocarriles, llamó a licitación y se hizo instalar una fábrica francesa en Río de Janeiro. Mano de obra brasileña y transferencia tecnológica. Acá no hay defensa del interés nacional.

El otro tema grave, que ya fue tratado por algunos colegas, es la falta de control. Semejante y monumental saqueo y semejante liviandad tuvo como protagonista al peronismo, y lo digo con doble dolor, porque yo me reivindicó peronista. Tuve el honor de tratar a Perón y, antes, a Raúl Scalabrini Ortiz. Yo estudiaba con el hijo mayor de Scalabrini y vivía a la vuelta de su casa. Así que las primeras cosas que aprendí en mi vida venían de los libros de Raúl y de la *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Por ejemplo, la defensa del manejo de las tarifas y otra serie de cosas.

Entonces, esto nos debe motivar de otra manera. Después de esta tragedia, necesitamos que no nos vuelva a pasar lo mismo. Por supuesto que todos podemos equivocarnos. Yo digo que el proyecto en consideración no tiene buena intención porque no hace ni una auditoría, no lo declara servicio público y no tiene organismos de control. Es falso.

Cuando en el directorio se coloca a dedo a un representante de los trabajadores y otro representante de los usuarios, es una broma. ¿De qué hablamos y de qué gobierno hablamos? Si los ferrocarriles estuvieron en manos de un delincuente como Jaime. ¡Por favor! El primer proyecto fue un negociado del tren bala que se lo paramos. Señor

presidente: esto despierta más sospechas que certezas. Debe haber excelentes organismos de control. No basta con la Auditoría General de la Nación.

Estoy de acuerdo en que la CNRT debe ser autónoma. Una CNRT que, en realidad, frente al accidente de Flores –las barreras levantadas durante quince días–, no fue capaz de arreglarlas y costó doce o trece muertos. No se pueden reconstruir los ferrocarriles con los mismos equipos directivos de funcionarios que los desguazaron, que fueron cómplices del triángulo grande de la corrupción, las cajas negras de los subsidios de los trenes urbanos –Cirigliano y compañía–. Señor presidente: nos debemos detener un poco. No se puede votar alegremente. No se puede decir que todo está bien.

Quiero terminar diciendo que hace muchos años que comenzamos a presentar proyectos de auditoría y de la creación de FEPAR, Ferrocarriles Públicos Argentinos Sociedad del Estado. En el proyecto oficial, el principal ferrocarril de la República, que siempre ha sido el Belgrano Cargas, heredero de los Ferrocarriles del Estado, trocha angosta, que une todas las provincias y que nos conecta con el Mercosur –el poderoso ferrocarril carguero–, no es una sociedad del Estado. ¿Le dice algo señor presidente? Es una sociedad anónima. Entonces, los que se han quemado con leche –usted conoce eso, ¿no es cierto?– rajan cuando ven la vaca.

Nosotros creímos en la buena fe y votamos la estatización de YPF. Por supuesto que antes de que nos robara hasta los huesos REPSOL era preferible que el robo o el engaño fuera interno. Pero digo esto porque la sociedad anónima no se transformó. Porque no quisieron nacionalizar el ciento por ciento. Y esto se debió a que querían evitar los controles de la Auditoría General de la Nación. Llegamos a que ninguno haya podido leer el contrato con Chevron. Es que se trata de una sociedad anónima. ¿Ah, sí? Para indemnizar a REPSOL no es una sociedad anónima. Los cuarenta millones pusimos la moneda. Y no seis mil millones porque nos costará 13 mil millones con los intereses. Digamos todas las cosas y toda la verdad.

Nosotros queremos ferrocarriles públicos argentinos. Queremos verdaderos mecanismos de control. Un consejo asesor donde estén representadas las economías regionales, las provincias, los productores agropecuarios, los trabajadores. El ferrocarril era cultura. Abría camino y campo salvaje; y donde se instalaba la estación, se construía el pueblo alrededor de ella. Nació para unir la Argentina y comunicarla.

Lanzaron ese canalla argumento, en los años 90, de que había que destrozarse y privatizar el ferrocarril porque daba pérdidas. ¡Qué canallas! Ningún servicio público da ganancias. ¿Les vamos a pedir ganancias a la escuela pública, al hospital público, a la Justicia, a las Fuerzas Armadas? Son inversiones necesarias en la vida de una Nación, porque no hay Nación sin esos servicios públicos. ¿Por qué no cuentan, por qué no dicen los gigantescos beneficios económicos, sociales y culturales que le traen al conjunto de la Nación, y que son externos? No existiría el comercio ni la comunicación sin los ferrocarriles.

Entonces, nosotros presentamos estos proyectos que, lamentablemente, como venían de la oposición, no obtuvieron ni el privilegio de que alguna comisión los discutiera. Esto demuestra el grado de autoritarismo y de manejo discrecional de este Congreso. Nosotros tenemos tres grandes proyectos de auditoría y de Ferrocarriles Públicos Argentinos Sociedad del Estado, y obviamente, queremos un enorme consejo de control en el que estén representados los trabajadores. También queremos control social, control público, control externo, y no sé si harán falta más controles.

Sr. Presidente.- Tiene la palabra la señora senadora Morandini.

Sra. Morandini.- Señor presidente: la verdad es que después del alegato del senador Solanas poco puedo agregar.

Podría hacer un discurso emocional, ya que he nacido en el hogar de un ferroviario. Pero no quiero brindar argumentos emocionales, porque considero que se sigue repitiendo la perversión de usar palabras, como decía el senador Solanas, que vienen envueltas en un hermoso paquete y que, cuando uno abre ese paquete, están bastante contaminadas. Y lo que es mucho peor, nada de lo que se dice después se sostiene en el articulado.

Me encantaría tener la esperanza que he escuchado en muchos de los colegas senadores. Pero después de una serie de proyectos que vienen con estas palabritas mágicas de “la estatización”, “lo nacional y popular”, “la inclusión social” –palabras que siempre se repiten–, parecería que siempre estamos en fechas históricas. Y la verdad es que las fechas históricas terminan desdichas por la forma en que tratamos estos proyectos. Decimos que son grandes proyectos, pero después, los tratamos de manera exprés, casi siempre haciendo monólogos, y sobre todo, sin poder construir una ley democrática.

Me impresionó mucho que el ministro Randazzo, ayer, para conseguir el apoyo de la oposición nos instara a ganar la batalla cultural. La verdad es que me tengo que cuidar para no ser cínica, porque esta concepción tan marxista que alude a la hegemonía de las ideas es también confesada en el primer artículo de este proyecto, donde se dice que es de interés público no el servicio, el ferrocarril, sino la política. O sea, la política de este gobierno, no lo que podemos construir entre todos con todo lo que aquí se ha dicho, con razón, acerca de lo que significa en términos estratégicos el ferrocarril para una Nación.

También hay un aspecto fundamental: no se puede ser moderno si no se tiene tradición. Y como decía el senador Solanas, el ferrocarril es una cultura. Nosotros teníamos una tradición que en los años 90 se terminó. Todos estamos padeciendo lo que se hizo en los años 90. Entonces, cuando se lee este proyecto, se ve una historia en la que siempre se va reproduciendo la misma matriz; como pasó con YPF, donde el gobierno asume las pérdidas, pero nunca se hace responsable. En este caso, la responsabilidad es brutal por no haber controlado, por la desidia, por haber vaciado el ferrocarril; no es otra cosa que tener los muertos que tenemos. Y seguimos con un país movido a muertes. O sea, tenemos un gobierno que, por un lado, asume las pérdidas, pero nunca asume la responsabilidad de garantizar los derechos y que el ferrocarril sea servicio público, en beneficio de la ciudadanía y no de las empresas, a las que siempre se protege, tal como expresó el senador Solanas.

Envidio profundamente a todos los senadores que tienen esperanzas, que creen que con esto estamos rectificando una política, cuando ya llevamos diez años y, lo que es mucho más grave, hemos tenido la misma matriz de utilizar en forma grandilocuente las ideas de inclusión social y de lo nacional y popular en las que yo creí. Yo creí en ellas al inicio, cuando me senté en esta banca con un gran espíritu de colaboración. Estaba de acuerdo –nunca dejé de estar de acuerdo con esa concepción– con que los ferrocarriles tenían que ser del Estado. Pero no de esta manera; sobre todo, porque seguimos postergando el gran debate que nos debemos, que es qué Estado queremos. Porque se ha hecho de la intervención del Estado una cuestión nada más que ideológica. Cuando es hora de que seamos honestos y decidamos qué Estado queremos: si queremos un Estado clientelar, corrupto, o queremos un Estado moderno y eficaz.

Otro de los argumentos que se utiliza para fundamentar los proyectos del Ejecutivo es la regulación de las corporaciones. Por supuesto que hay que regular las

corporaciones; esa es una función del Estado. Ahora bien, yo me pregunto: con corporaciones que hoy son más poderosas que los mismos Estados, cómo se las puede regular o controlar con un Estado que está siendo cooptado, con un Estado que no toma a la gente por sus méritos. Eso fue lo que se destruyó: la mística de pertenecer al ferrocarril.

Decía al inicio que no quería hacer un discurso emocional. Pero mi padre era ferroviario, y jamás conseguí que me regalara un farolito. En los años universitarios soñaba con tener en mi habitación un farolito de guarda del tren y mi padre me decía: “¿Cómo te voy a traer eso, si eso es del ferrocarril?” Eso era pertenecer al ferrocarril; esa era la mística del ferrocarril. Y eso no se construye con venir y hacer referencia a la inclusión social y a lo nacional y popular. Esto fue lo que se destruyó. Hay tantas vidas, tantas historias. Es fácil conmoverse con lo que significa el ferrocarril escuchando estos versos de Jairo: “No se anduvieron con vueltas / porque dejaron todo desierto / el Mitre quedó vacío / y el Belgrano medio muerto”.

Son muchas las historias de vida relacionadas con el ferrocarril y con lo que ha significado para nuestros pueblos. Entonces, la forma en que estamos tratando este proyecto es una falta de respeto a nosotros mismos. ¿Quién puede creer que estamos debatiendo un proyecto estratégico de la Argentina que se viene, cuando es claramente una iniciativa electoral? También es hora de que empecemos a establecer la igualdad en la competencia electoral; que aquellos que vayan a ser candidatos sean prescindentes, palabra que se usa en todas las democracias desarrolladas. Pero nosotros tenemos naturalizada la gestión de los gestos cuando se hace publicidad.

Cuando se habla de ganar la batalla cultural, se nos está confesando que se cree que lo cultural es lo que se puede inventar a través de la publicidad o de la propaganda; es apelar al sentimiento nacional de la bandera, de la pertenencia, de la inclusión social y de lo nacional y popular. Desgraciadamente, esto último ha quedado vaciado como sentido profundo. Porque esto es lo mismo que pasó con YPF. Es decir, se nos dice que se estatiza, pero después no se admite el control. Es un Estado que se pone por encima. Entonces, con un Estado así, es imposible que todo lo que se promete con grandilocuencia se consiga lograr.

De modo que me siento muy frustrada y no puedo acompañar este proyecto. Porque desgraciadamente, si lo tengo que decir de manera sencilla, debo expresar que no creo que sea un proyecto que cumpla en el articulado con todo lo que anuncia de nacional y popular y todo eso que se dice.

Sr. Presidente.- Tiene la palabra el señor senador Cimadevilla.

Sr. Cimadevilla.- Señor presidente: en realidad, quienes nos han precedido en el uso de la palabra, tanto el senador Solanas como la senadora Morandini, nos obligan a hacer algunas reflexiones sobre este particular, fundamentalmente para dejar bien en claro dónde está parado cada uno de nosotros frente a estos temas que aquí se esbozaron.

Es cierto que este es un proyecto que, si se quiere, hasta es inocuo. Lejos está este proyecto de solucionar, realmente, los problemas que tenemos con las vías férreas o con los ferrocarriles en la Argentina.

Es más, ¿quién puede estar en desacuerdo con declarar de interés una política de reactivación de los ferrocarriles? Nadie.

¿Quién puede estar en desacuerdo con lo que reza la ley en cuanto habla de la integración, del desarrollo de la economía y de muchas otras cosas? Nadie.

Pero lo que sí es cierto, y de lo que tenemos que tomar mucha conciencia los argentinos, es que las leyes no cambian las realidades. Las realidades las cambian los objetivos políticos que nos fijemos como partido. Las realidades las cambian la

perseverancia de las luchas que encaremos para lograr determinados objetivos y la coherencia con la que nos manejemos frente a cada uno de estos temas. Estas son las cosas que cambian las realidades.

Si la realidad fuera posible cambiarla por ley, fíjese, señor presidente, que frente a un flagelo como la inseguridad nos sentaríamos aquí adentro, sancionaríamos una ley de un solo artículo que dijera que a partir de hoy queda prohibido delinquir en la Argentina y terminaríamos con el problema de la inseguridad. Pero las leyes no cambian la realidad. En absoluto.

Quiero decir que cuando abordamos el tema de la infraestructura ferroviaria, de los ferrocarriles –o la naval, la aérea o la que quieran–, nosotros estamos plantados, como radicales, en un lugar en la política argentina en la que podemos exhibir mucha coherencia y mucho compromiso con el interés nacional. ¿Por qué digo esto? Porque aquí, muchos que hoy apoyan este proyecto, realmente están expresando su arrepentimiento por las conductas que tuvieron cuando esto se privatizaba.

No es el caso nuestro. Nuestro partido ha tenido una posición muy clara y muy coherente durante toda la época privatizadora, donde se nos quería hacer creer que íbamos a llegar al primer mundo rematando el patrimonio nacional.

La Unión Cívica Radical se opuso a la privatización de YPF –fue el partido que creó YPF– y a la privatización de las empresas aéreas, marítimas y ferroviarias. Es decir, que podemos venir a este debate, más allá de la crítica que pueda merecer nuestra posición acerca de los alcances o no de la ley, exhibiendo una coherencia que pocos pueden exhibir aquí. Esto como primer punto.

Creo, señor presidente, que la política ferroviaria tampoco puede ser discutida aisladamente. Cualquiera sea la decisión que hoy tomemos sobre nuestros ferrocarriles, en absoluto va a cambiar nuestra realidad productiva, ni va a lograr nuestra integración regional, ni vamos a lograr mayor soberanía. Es más, convengamos que estos ferrocarriles que defendimos, en realidad, en sus orígenes, tuvieron un diseño extractivo y de expoliación, pensado por los ingleses, que eran los que se beneficiaban con las exportaciones agropecuarias de nuestro país.

Originariamente, tampoco nuestros ferrocarriles –si nos ponemos a pensar– fueron pensados con un criterio integrador o con un criterio que permitiera diversificar nuestra economía; sino que fueron pensados y diseñados con un criterio de expoliación.

Señor presidente: esta ley –creo que aquí ya se dijo– hasta resultaría innecesaria, porque si uno repasa algunas de las leyes y decretos que ya están vigentes, realmente el Estado tendría facultades para hacer todas estas y muchas otras cosas más.

Aclarado esto, yo también debo, como hombre de la Patagonia, hacer algunas reflexiones, porque me interesa que todos ustedes reflexionen sobre la insuficiencia que tenemos los argentinos cuando hablamos del interés nacional o de las cosas nacionales.

La Patagonia es el tercio, en términos del territorio del país, de la Argentina. Y es una región del país que aporta el 10 por ciento del producto bruto nacional.

Es cierto, está lejos de ese casi 80 por ciento que aportan al producto bruto nacional las regiones de la provincia de Buenos Aires o el Litoral. Pero, ¿saben qué? Nosotros aportamos la energía para que esas otras zonas del país –el Litoral, la provincia de Buenos Aires– puedan generar ese 80 por ciento del producto bruto nacional.

¿Por qué? Porque la energía –esto se tocó aquí soslayadamente– también es otro tema que hace rato no analizamos, y con un criterio estratégico.

¿A qué me refiero cuando hablo de un criterio estratégico? Que la energía lamentablemente viene siendo manejada por nuestros gobernadores con un criterio

meramente rentístico y no estratégico. Cada vez que prorrogaron concesiones petroleras vergonzosas y sospechadas de corrupción, lo hicieron para conseguir unos pesitos más para los magros presupuestos provinciales. Y, lamentablemente, en las provincias petroleras hemos perdido el manejo del recurso estratégico, del recurso energético.

Porque de la energía depende el transporte; de la energía depende la industria; de la energía dependen las comunicaciones; y de la energía dependen los servicios. Quien maneja la energía, maneja el principal insumo de cualquier actividad económica. Pero nosotros la hemos regalado en concesiones vergonzosas, de hasta setenta u ochenta años, hasta el agotamiento de los yacimientos, dando la libre disponibilidad del crudo, asegurando rentabilidad.

Y digo más: “Pino” Solanas hablaba del barril de petróleo de cincuenta dólares, y que se subsidia. En mi provincia, el ex gobernador Das Neves prorrogó el yacimiento petrolero más importante del país con una ecuación económica de cuarenta y dos dólares el barril. Quiere decir, que si hoy no llegó a cuarenta y dos dólares el barril, no tendríamos por qué dar subsidios ni mayores beneficios a las empresas petroleras. Y sin embargo, lo estamos haciendo. Porque cuando prorrogan las concesiones, obviamente tiran abajo el precio de los yacimientos y el precio del petróleo, para conseguir más beneficios.

Por eso sostengo que esta discusión no puede ser sectorial, ni discutir qué país queremos discutiendo sólo una vía férrea, sino que debemos entender todos los argentinos el criterio estratégico que tiene una discusión que incluya la discusión de la energía, del transporte, de las vías férreas, de nuestra flota marítima –que también desapareció– y de nuestras flotas aéreas. O sea, debemos hablar de la integración del país en serio.

Nosotros no tenemos ferrocarriles. No tenemos un solo metro de vía. ¿Y saben qué? Nosotros hemos aportado a este producto bruto para que se subsidie a quienes viajan en tren o en subterráneo en otros lugares del país. Esto sale de nuestro presupuesto y de nuestro esfuerzo. Y nosotros no tenemos absolutamente en la región patagónica ningún beneficio. Hemos perdido los beneficios de la nafta y pagamos tarifa plena cuando nos tenemos que trasladar. No somos tantos; somos muy pocos habitantes, porque es una de las regiones más despobladas del mundo. Y pagamos tarifa plena. De hecho, pagamos tarifa plena cuando tenemos que usar un colectivo o un avión. Eso sí: ¡nuestros esfuerzos y nuestros recursos hacen que viajen subsidiados o que tengan tarifas subsidiadas de energía otros lugares del país! Pero nosotros pagamos tarifas plenas.

Por eso digo que a mí me parece bien que Randazzo esté en una campaña electoral, pero que no nos tome por tontos. Repito: ¡que no nos tome por tontos! Este proyecto lejos está de ser lo que Randazzo dice. Este proyecto lejos está de conseguir esa integración regional de la que hablan. Este proyecto está muy lejos de ser lo que el relato del gobierno dice. ¿Lo vamos a acompañar? Sí, lo vamos a acompañar conscientes de que esto no va a significar una gran transformación pero, quizá, sea una herramienta que mejore un poco esta situación en la que hoy estamos.

Esta falta de discusión de los grandes temas en la Argentina creo que es uno de los deberes que no tenemos hecho desde la dirigencia política. Porque fíjese que este tema de los ferrocarriles, este tema del transporte, todo esto ha generado –y nadie lo dice– una nueva oligarquía en la Argentina.

A ver: ¿qué entendemos por oligarquía? Hombres de mucho poder económico que tienen grandes influencias en las decisiones políticas. Algunas veces lo fue la oligarquía terrateniente, los grandes terratenientes. El Código Civil hizo una reforma

agraria que ningún gobernante pudo... Las sucesiones han dividido mucho las propiedades. ¿A qué oligarquía me refiero yo hoy? A la oligarquía de los concesionarios, señor presidente. Este es un Estado que tiene todo concesionado: a los amigos del poder, claro está. Tenemos concesionados los yacimientos petroleros; tenemos concesionados los yacimientos mineros; tenemos concesionados los trenes; tenemos concesionados los aeropuertos. En realidad, cuando uno se pone a pensar cuál es la función que cumple el Estado hoy, yo diría que cobra impuestos y nada más. El resto de las funciones están todas concesionadas.

Esto lo digo a raíz de las intervenciones de quienes me han antecedido en el orden de la palabra y me llevó a mezclar con este tema de los ferrocarriles la falta de discusión seria que hay en la Argentina –que debemos darnos los argentinos– respecto de cómo solucionamos los problemas energéticos, los problemas de transporte, los problemas de integración regional; sobre cómo volvemos a hacernos de una flota naviera.

El transporte marítimo fue el único que tuvimos en la Patagonia durante muchísimo tiempo, hasta que se hicieron las carreteras; y en este proyecto nosotros estamos olvidados. Aquí quizá digo algo que quienes nacimos y nos criamos en la Patagonia, quienes tenemos varias generaciones de patagónicos, durante muchos años lo percibimos como una sensación: la Patagonia era la tierra donde se hacían las cárceles y las tierras del destierro. Para eso fue usada durante muchísimos años la Patagonia.

En este Senado, cuando el primer movimiento colonizador se asentaba en la provincia del Chubut –la colonia galesa, que este año se cumplen 150 años de un movimiento colonizador ejemplar; el único movimiento colonizador no cruento en el mundo inspirado no por ánimos de conquista sino por ánimos de preservar libertades y derechos–, cuando se le pidió autorización para la ocupación de las tierras de esa colonia se dijo que esas eran tierras improductivas que no servían para nada, que iban a servir para afincar una colonia de una religión contraria a la que profesábamos y que probablemente, cuando fracasaran en su intento colonizador, trasladarían sus costumbres y sus religiones; religiones que no eran las que los argentinos teníamos. El temor era que esto no fuese bueno. Esta fue la respuesta que tuvimos del gobierno nacional cuando se comenzó a colonizar la Patagonia. Lamentablemente hoy, con el tema de los ferrocarriles y con otros más –pero hoy estamos tratando el tema de los ferrocarriles–, también la Patagonia no está considerada en este proyecto. No tiene absolutamente un solo artículo, no tiene una sola referencia esta ley a las zonas del país que no tenemos absolutamente ninguna vía férrea.

Acá también quiero aclarar otra cosa: no es cuestión de legislar o de hacer obra pública por ley. Porque también es muy común que nos sentemos delante de una máquina de escribir y empecemos a elaborar proyectos de ley para hacer autovías, para hacer ferrocarriles, para hacer muelles, para hacer aeropuertos. Esto tampoco sirve, señor presidente: lo que sirve es que como país alguna vez discutamos estratégicamente las cuestiones centrales que tienen que ver en serio con el desarrollo, con el crecimiento, con la integración del país.

Yo pido disculpas porque en realidad en esta alocución me fui del tema central. Pero no podía dejar de hacerlo, primero, para marcar dónde estamos parados cada uno de los que estamos aquí adentro frente a cada uno de estos temas. Yo pertenezco a un partido, por suerte, cuya historia en estos temas nos enorgullece. También creo que las reflexiones sesudas que hizo el senador Solanas ameritaban que habláramos de lo rengó que quedamos a veces cuando encaramos este tipo de discusiones.

Sr. Presidente.- Gracias, senador Cimadevilla.

Senadora Di Perna: tiene la palabra.

Sra. Di Perna.- En mi caso voy a insertar la parte más extensa de los fundamentos, pero no quería dejar de expresar en este recinto algunos conceptos, señor presidente.

La Patagonia, al sur del río Colorado, representa –como se dijo– más de un tercio de la superficie del territorio nacional. No obstante, en la plenitud del sistema ferroviario nacional no superó los 3 mil kilómetros de vías férreas de los más de 50 mil kilómetros existentes. Hoy son contados los ramales que quedan –y totalmente desarticulados– del sistema ferroviario nacional.

Desde nuestro sector hemos presentado un proyecto de construcción del tema transpatagónico, que interconectaría las provincias de Río Negro, Chubut y Santa Cruz, a fin de potenciar la matriz productiva de la región y su conexión desde los puertos de aguas profundas con el resto del país; pero lo hacemos también pensando en la integración de los corredores bioceánicos con Chile.

No hace falta explicar las ventajas del transporte ferroviario, en particular en las distancias medias y grandes: en costos, en integración, en menor contaminación, en generar empleo local. Son muchas las virtudes, pero lo fundamental es considerarlo como una herramienta estratégica para el desarrollo del país, de la región y de la sustentabilidad territorial de la población.

El avance en conectividad e integración mejorará las oportunidades y calidades de vida de miles de argentinos que hoy miran el tren como una gran obra que cambiaría la historia de sus pueblos, así como lo fue en otras épocas en el centro granero del país.

Creo firmemente que si desarrollamos el sistema ferroviario con criterio federal y estratégico, esto nos permitirá con el tiempo ir incorporando nuevos ramales que conecten el interior profundo con los núcleos más poblados y, de esa manera, mantener la conectividad y la salida de las producciones locales a los mercados y a los puertos.

Señor presidente: con referencia al proyecto de ley que estamos tratando, creo que estamos ante una oportunidad histórica de avanzar sobre este tema. Y me permito señalar una observación que me parece habría sido muy positiva: hubiera deseado que se incorpore en el directorio de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado la representación de los Estados provinciales.

Mi voto es de acompañamiento a este proyecto, como el de todo el interbloque federal.

Sr. Presidente.- Muchas gracias, senadora.

Senador Artaza: tiene la palabra.

Sr. Artaza.- Gracias, señor presidente.

Voy a exponer unos breves conceptos y le voy a pedir permiso para insertar en este tema.

Nosotros, tal cual lo ha anticipado ya nuestro jefe de bloque y además miembro informante, senador Morales, vamos a acompañar en general pero no en particular.

Todo el bloque de la Unión Cívica Radical y el partido en Tucumán aquella vez –como lo expresó el senador Morales– hemos presentado el proyecto que marca nuestra posición sobre este tema.

Nosotros entendemos la necesidad de un cambio en matriz del transporte en la Argentina, donde solo un 3,5 por ciento aproximadamente se transporta en tren. Este medio de transporte tiene una relevancia trascendente para el desarrollo de las provincias, para las economías regionales, para mejorar la calidad de vida de aquellos pueblos que terminaron olvidados y desamparados después del cierre de los ferrocarriles.

Quiero ser claro en un concepto coincidiendo con el senador Cimadevilla: esta ley va a tener resultado si hay decisión política de poner un norte hacia un cambio de paradigma en el transporte.

Además, celebramos que el justicialismo –en el poder– vuelva sobre pasos respecto de aquello que se decía “de ramal que para, ramal que cierra” con relación aquella política de los 90, como se hizo con YPF también.

Espero que avancemos en causas nacionales en las que como hoy, en general, podemos coincidir. También que avancemos con relación a las grandes mineras, a los grandes intereses de los bancos, a las grandes corporaciones a las que tenemos que regular desde acá en beneficio de la ciudadanía. Esto es lo que hacemos hoy en el caso de los trenes.

Albergamos la esperanza de que esta ley contribuya, que sea una herramienta más para poner un norte en la mejora de la matriz del transporte en la Argentina. Nosotros entendemos, además, que esto va a ser necesario. Por lo tanto, vamos a acompañar esta ley. Nos parece fundamental para todo el interior del país, para el Nordeste argentino sobre todo y para la Patagonia, como bien se ha expresado acá.

Una ley de esta naturaleza va a tener éxito si es acompañada por políticas públicas y decisión política.

Nuestro dictamen es claro. Es una auténtica lástima, como en otras ocasiones, que no se pueda enriquecer este proyecto con una iniciativa tan clara, tan precisa y tan superadora como la que presentó la Unión Cívica Radical en su momento.

Espero que se dé lugar en esta discusión a la posibilidad de incorporar a este proyecto de ley algunas ideas que se plantean en nuestro dictamen. Son prioridades importantes. Tienen que ver con las formas de financiar claramente este proyecto a través de la decisión política.

Felizmente no podemos utilizar esa expresión de que “el tren pasa una sola vez”. Está pasando de nuevo el tren. ¡Ojalá que sea el tren del desarrollo para los argentinos, que miramos con esperanza que, después de este proyecto, tengamos la decisión política de avanzar y así volver a reactivar los trenes en la Argentina!

Sr. Presidente.- Tiene la palabra el senador Pereyra.

Sr. Pereyra.- Señor presidente: voy a hacer algunas consideraciones y, además, a pedir autorización para insertar mi exposición.

En primer término, expreso mi beneplácito y satisfacción por venir a tratar este proyecto de ley en revisión porque de alguna manera se refiere a recuperar los ferrocarriles para las manos del Estado argentino.

Si bien este proyecto ha sido apoyado por la inmensa mayoría de este Congreso, por la opinión pública y por toda la sociedad, creo que hemos llegado tarde. Hemos perdido muchos años. Tuvieron que ocurrir tragedias como las de Once, la de Castelar, la de Flores y varias otras para recién empezar a trabajar en este tema cuando tendría que haber sido mucho antes.

Se gastaron en la última década –no se invirtieron– más de 100.000 millones de pesos destinados a subsidios que sirvieron para alimentar sospechas de corrupción.

También quiero hacer una referencia a lo que ocurrió en la década del 90 cuando se dijo que “ferrocarril que para, ferrocarril que cierra”. Fue una provocación hacia los trabajadores en el marco de medidas de acción directa que legítimamente estaban realizando. El objetivo era llevar adelante este plan sistemático de privatización no solo en los ferrocarriles sino también de las flotas fluvial y aérea, y en YPF. En aquella época hubo un paro de actividades que comenzó en Salta y se extendió por todo el país. Hubo también algunos cómplices del sector del trabajo. En definitiva, se dejó a 34.000

trabajadores en la calle. Otro tanto pasó con 80.000 ferroviarios. Estas cosas no tienen que volver a ocurrir.

Hay una recuperación en ese sentido. Este Congreso ha acompañado cada una de las estatizaciones que se han venido realizando, como la de Aerolíneas Argentinas. Podemos discutir el tema de la administración, pero lo importante es que es nuestro: lo tenemos en la mano y podemos hacer lo que realmente debemos hacer.

También la expropiación de Repsol en YPF fue debatida y apoyada en este Congreso. Hubo otras estatizaciones más.

En el tema de ferrocarriles, hablamos de la incorporación de más de 800 unidades de material rodante y casi 3.000 kilómetros de vías en reparación.

En lo que respecta a los hidrocarburos, tema al que estoy muy ligado, el proyecto prevé la construcción de vías para llevar al yacimiento Loma Campana –como se llama esta formación geológica de Vaca Muerta– arenas para la fractura hidráulica. Ahora circulan más de 3.000 camiones por día en esas rutas ocasionando muchos accidentes. He visto con mucha satisfacción en el informe del ministro Randazzo que en el proyecto figura la construcción de una vía férrea para el traslado de todo el material necesario para Vaca Muerta.

Es por eso que quiero destacar la capacitación y formación de jóvenes para este cambio, para esta estatización de Ferrocarriles Argentinos, a efectos de que puedan conducir las máquinas sin ningún tipo de riesgo.

Esto quería manifestar, sin perjuicio de que solicito autorización para hacer una inserción en este debate.

Sr. Presidente.- Antes de la votación del proyecto vamos a proceder a votar las inserciones.

Tiene la palabra el senador Castillo.

Sr. Castillo.- Señor presidente: estamos asistiendo al debate de un proyecto que, por lo que hemos visto en la Cámara de Diputados de la Nación, ha tenido amplio consenso; esto, de acuerdo con el resultado de la votación allí realizada. Y ese consenso está demostrado en que hoy se habilitó el tratamiento sobre tablas con los dos tercios. Esto rompe lo que se dice de la oposición en cuanto a que siempre se opone: acá estamos.

Sucede que el extremo de la gravedad de la situación ferroviaria hace que estemos todos trabajando en esto. Es decir: se ha llegado a un grado tan profundo de la crisis que se logran los consensos. Si al gobierno se le ocurriera traer un tema acá como, por ejemplo, bajar la inflación, estoy seguro de que lograría el mismo consenso y estaríamos todos abocados al debate.

¿Cómo no vamos a acompañar un proyecto que al menos pone en la agenda de los debates públicos una temática que lamentablemente ha tenido un progresivo deterioro en los últimos años? Además, han ocurrido hechos graves como muertes de por medio en algunos casos a través de accidentes, en otros a través de conflictos, con gremialistas muertos e importantes personajes presos. Es decir, lamentablemente, han ocurrido estas cosas para que pasemos de una política de Jaime a una política del actual ministro. Y digo esto también porque en los primeros años de este gobierno, cuando había una excelentísima relación con el gremio del transporte y ya se perfilaba el desarrollo que iban a tener ciertos sectores de producción, dados los precios internacionales de los *commodities*, y que esa producción agropecuaria iba a ser importante, no se desarrolló, no se perfiló durante esos diez, once años, lo que podría ser una política de recuperación del transporte, al menos, en la parte ferroviaria de cargas. Han pasado diez años, no es poco.

Sucede que a veces, frente a estos temas, el gobierno redonda en estrategias similares; por ejemplo, cuando acá se trató el tema de la estatización de YPF, se planteó que era absolutamente necesario para el autoabastecimiento. Entonces, ¿cómo negarse a tratar este tema? Cuando en verdad nos olvidábamos de que nos hubieran contado del patrocinio económico a Esquenazi y que no nos dijeran que el propio ministro a cargo era el mismo que estaba desde el primer día de gobierno. Y este tema era un poco diez años después. Sin ánimo de querer enojar a nadie pero cuando se planteó el tema de Ciccone también fue muy parecido. O sea, ¿qué se nos decía? Qué era un equipamiento único, que era necesario estatizarla y que prácticamente iba a ser un apéndice de la Casa de la Moneda, y después aparecieron a la luz pública otros temas.

Los que llevamos unos años vemos que cuando tratamos los temas con el gobierno aparecemos en una foto comulgando y en la película de los pecados quedan afuera. Nada más que la película de los pecados va trayendo déficit, que acarrea endeudamientos y luego, cuando hay que pagarlos, aparecen temas como la pobreza. Respecto de este proyecto, mi grado de adhesión no es el más de los que hemos escuchado y, por lo que estoy diciendo, mi grado de oposición tampoco es el más de los que hemos escuchado acá. En verdad, se trata de una nueva herramienta jurídica, un marco jurídico, eso es lo más importante. El gobierno que viene es el que va a tener que llevar adelante esta herramienta y a quienes estamos de un lado o del otro nos da algún entusiasmo.

Para terminar, quiero decir dos cosas: que acá siempre, cuando hablamos de ferrocarriles, hay un concepto geopolítico estratégico de desarrollo que debemos tener en cuenta. Si las provincias del interior no tenemos una política de transporte ni una política de promoción, que en el caso de nuestra provincia este gobierno la dejó afuera, resulta que nos suele ser muy difícil.

Y, si me permite, para terminar, voy a contar una anécdota del año 48, cuando se debatió este tema en la Cámara de Diputados. Recuerdo que era Astorgano, diputado del justicialismo, que normalmente levantaba la mano para pedir una moción de orden de cierre de debate cuando las cosas se iban poniendo difíciles. Es más, frente a ellos, estaba un bloque radical, que era el bloque de los 44, así ha pasado a la historia de nuestro partido, donde había hombres de gran fuste. Y fue Astorgano, en el año 48, el miembro informante de la estatización de los ferrocarriles. En un momento determinado, estaba Astorgano con su prédica y su fuerza y es interrumpido por un legislador que se llamaba Arturo Frondizi, que le pregunta por qué había diferencia en los números entre la ley de expropiación que iban a aprobar y el convenio que en verdad se estaba firmando. Astorgano retomaba la palabra y no contestaba nada del tema; Frondizi lo volvía a interrumpir y Astorgano volvía a hablar sin contestar. Hasta que Frondizi le dice: “¿No será, señor diputado, que en un lado está el dólar tipo comprador y en otro lado el precio está en dólar tipo vendedor?”. Astorgano lo mira y le dice: “Señor diputado, usted que siempre que nos habla sobre lo que no sabe había sabido ser que pregunta sobre lo que sabe”. Esto lo traía a colación porque eran los debates de los años 40, importantes, filosos y fuertes que se daban en el país.

Sr. Presidente.- ¿No fue testigo presencial, no?

Sr. Castillo.- ¡No! (*Risas.*)

Sr. Presidente.- Senador Irrazábal: tiene el uso de la palabra.

Sr. Irrazábal.- Señor presidente: también adelanto mi intención de insertar, con lo cual voy a ser muy breve. Lógicamente, apoyo y respaldo absolutamente esta iniciativa, como todo mi bloque. Es una más de las reparaciones históricas que, más allá de lo que se diga o pueda llegar a decirse, trae este gobierno al pueblo argentino en el momento

que puede hacerlo. Sin embargo, quiero hablar estrictamente del tren mesopotámico. Y quiero hacerlo porque el tren mesopotámico parte de Buenos Aires y llega a la provincia de Misiones, recorre cuatro provincias e, históricamente, movilizó importantísimos recursos de las economías regionales. No solamente trasladó muchísimas personas, sino que también movilizó, integró y relacionó a comunidades enteras y aprovechó el potencial productivo de las regiones que recorría.

Consideramos que es fundamental incorporar en la estratégica agenda de recuperación ferroviaria que se impone el Estado Nacional al corredor mesopotámico y recuperar nuestro tren mesopotámico que pasa por la provincia de Buenos Aires, por gran parte de la provincia de Entre Ríos, la provincia de Corrientes y termina en la provincia de Misiones. Y estábamos interconectados también al Brasil y, ahora, a través del puente, podemos hacer lo mismo con Paraguay. Tiene una importancia no solamente productiva y social sino también geoestratégica.

Quiero decir que comprometemos nuestros esfuerzos para trabajar junto a legisladores de las otras provincias involucradas en el recorrido de este tren para que en el próximo presupuesto del Estado nacional se hagan las provisiones de los recursos necesarios para poner nuevamente al tren mesopotámico en condiciones de brindar los servicios que nunca tuvo que dejar de brindar.

- Ocupa la Presidencia el señor presidente de la Comisión de Asuntos Constitucionales, senador D. Marcelo Fuentes.

Sr. Irrazábal.- Puede ser un programa anual o bianual, pero en el próximo presupuesto nacional tiene que haber provisiones presupuestarias que permitan la recuperación de las vías férreas y de la infraestructura ferroviaria que a lo largo de estas cuatro provincias dio vida y dio impulso a modelos productivos de pueblos enteros. Y quiero hacerlo a viva voz porque escuché con atención cada una de las intervenciones de nuestro ministro.

Sé de la vocación y de la intención del gobierno También sé que se están invirtiendo en otros ramales muy importantes de nuestro país hacia el centro y hacia el Sur, pero el Norte tiene una fundamental importancia geopolítica, productiva, social y económica, y este tren es una asignatura pendiente que tenemos misioneros, correntinos, entrerrianos y parte de la provincia de Buenos Aires. Con lo cual, pública y expresamente, quiero comprometer nuestro esfuerzo para que en el próximo presupuesto, con la ayuda también de nuestros presidentes de la Comisión de Transporte y de la Comisión de Presupuesto, veamos plasmado en el presupuesto nacional este objetivo de que haya fondos suficientes previstos para la reconstitución de todas las vías férreas y de la infraestructura ferroviaria de nuestro tren mesopotámico, que no solamente es de pasajeros sino que también es de cargas.

Finalmente, quiero señalar algo que mencionó la senadora Giménez: el distrito aduanero de Paso de los Libres, Iguazú, es el segundo en importancia del país después del puerto de la provincia de Buenos Aires. Así que, perteneciendo a un bloque que defiende conquistas, defiende realizaciones y va por transformaciones, lógicamente, como representante de una región, muy claro en la defensa de sus intereses, comprometo al resto de mis colegas para que trabajemos juntos y hagamos realidad este sueño de ver reconstituido el tren mesopotámico en el Noroeste Argentino.

Sr. Presidente (Fuentes).- Senador Linares.

Sr. Linares.- Gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero agradecer la participación del senador Solanas, que me parece que ha puesto arriba de la mesa un tema que es crucial: la falta de debate de un

modelo de país donde el transporte es un tema fundamental, sobre todo, por la extensión y por la necesidad de recuperar economías regionales.

En ese esquema, estamos tratando este proyecto de ley, que simplemente se refiere a una reorganización administrativa de lo que ya está vigente desde el año 2008 y a la que se llega, me parece, por algunas cosas que han complementado los problemas de las concesiones de la década del 90, como han sido los lamentables accidentes que aquí ya se han mencionado.

En la historia del ferrocarril con nuestro país, dado que aquí somos representantes de distintas provincias, cada uno tiene una particular historia con el ferrocarril, desde Norma Morandini con su padre ferroviario, Solanas con Scalabrini o la gente que está vinculada al ramal mesopotámico, como mencionó el senador preopinante. Es decir, esta cuestión tiene que ver con el desarrollo del país.

Sin ir más lejos, en mi ciudad, llega el ferrocarril en el año 1884, al puerto de Bahía Blanca –el puerto de aguas profundas más importante del país–, concesionado a los ingleses en este modelo extractivo de riquezas. Tenía poco más de 7.000 habitantes. En 1914, cuando las grandes inversiones del ferrocarril estaban hechas, mi ciudad tenía 75.000 habitantes. De manera que se convirtió en una referencia importante en toda la región aún hoy.

Pero el dato es que el ferrocarril es parte del transporte. Acá, todos hablamos de nuestras historias pasadas, todos nos reivindicamos provenientes de movimientos nacionales, tanto los que iniciamos nuestra carrera en el radicalismo como en el peronismo. Pero acá no está Menem que, si estuviera, capaz que dice que es peronista también, ¿no?

La realidad es que este neoliberalismo de los 90 impactó de una manera notable en este país e hizo que lo que no pudo hacer el Proceso en lo económico se realizara entonces. El ferrocarril es parte de eso. La privatización del gas y del petróleo es parte de eso.

Hoy estamos en un proceso intentando recuperar con viejas premisas algunas cosas que han cambiado. Hace 25 años casi no existía el contenedor. Soy de una ciudad portuaria. Antes de actuar como secretario de Obras Públicas en la comuna, en el año 82, trabajé en el proceso de profundización del puerto de Bahía Blanca y el de Quequén. El contenedor no tenía todavía vigencia, y hoy es un tema central. El tema del multimodal tiene que ver con la economía mundial de una manera notable y cada vez más incrementada. En ese momento, el ferrocarril todavía no contemplaba esto.

Por eso, digo que el ferrocarril es parte de un sistema que debió ser incluido en el debate. Por eso, me llama la atención que este gobierno, que viene a hablar del transporte, hable del ferrocarril como si todo pasara por el ferrocarril, que sí es muy importante pero no está articulado, y nos tenga a nosotros con que los ferrocarriles, que estaban en el Ministerio de Infraestructura, los han pasado al Ministerio del Interior. Esto no ha pasado nunca en la historia del país: un ministerio político se hace cargo de los ferrocarriles. El ministro Randazzo, ante el fracaso y la ineficiencia de otros sectores, se hace cargo de la responsabilidad de tomar el tema del ferrocarril.

Ahora, con lo del multimodal, a esto viene, nos encontramos con que el gobierno nacional le pasa los puertos y la AGP al Ministerio de Economía. Entonces, ¿quién articula un sistema de transportes si no hay unificado un diseño alrededor de una sola cabeza que permita una estrategia de política pública? No de política partidaria circunstancial de un gobierno, sino con el convencimiento de que la política de transporte, como la de educación, es una política que tiene que contemplar también lo

que piensa la oposición, porque todos tenemos que aportar y todos defendemos intereses regionales y particulares; por eso estamos en esta Cámara.

De manera que yo no puedo acompañar el proyecto, porque nosotros tenemos un proyecto alternativo de empresa del Estado, pero no porque estemos en contra del concepto de recuperar el ferrocarril. En primer lugar, lo que digo, y por eso reivindicó al senador Solanas, es que hay que poner arriba de la mesa un debate mucho más amplio que esta cuestión circunstancial que estamos tratando hoy.

Se trata de un proyecto de ley en el que, la verdad, cuando uno mira el artículo 1º, lo que dice es realmente notable. Porque habla, como dijo la senadora Morandini, de 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 carga. Hablar de recuperar el ferrocarril es como hablar de la felicidad. ¿Quién puede estar en contra? Nadie puede estar en contra. Pero al hablar de la política estamos hablando particularmente de un gobierno, porque esta política es parcial; la han diseñado sin debate y sin consulta.

Entonces me parece que, hasta en esta redacción, arrancamos con este proyecto de ley que, a mi entender y como dijo algún otro senador, es casi inocuo y reitera o deja abierta una serie de cosas que voy a pasar a enumerar y que a nosotros nos preocupan.

Entre lo que voy a mencionar, hay distintas consideraciones. Creo que este proyecto de ley mantiene vigentes los contratos de carga, que son los más importantes – porque los de pasajeros, la verdad es que no son rentables, son de efecto mucho más social que otra cosa–: deja vigentes los tres contratos de concesiones más importantes, que son los grandes benefactores de cambiar de ministro para que nada cambie. Nadie se hace cargo de los incumplimientos, nadie se hace cargo de las auditorías de estos incumplimientos, y creo que de esta manera nosotros estamos blanqueando una situación que, a nuestro entender, no debe ser aceptada.

Ayer lo escuchaba al ministro Randazzo –con el que me une un viejo conocimiento; tenemos una relación personal de hace muchos años– cuando decía que se habían comprado a China 1.200 vagones, de los cuales se habían entregado 800. Hay también unos repuestos, me parece, por lo que vi en algún decreto oficial, de compra de repuestos necesarios por si hubiera que hacer alguna reparación, del orden de los 89 millones de dólares.

Le pregunté cuántos kilómetros de vías estaban reparando. Me hizo todo un diseño de los distintos sectores que estaban trabajando. Más que la reactivación estratégica de distintos ramales parecía la reparación de algunos sectores en general. Y yo digo: pero si esta reactivación que ha encarado el ministro Randazzo, por necesidad de ser un ministro ejecutivo, la está haciendo sin esta ley, ¿cuál es el sentido de esta ley si no es exclusivamente un sentido de darle un marco de epopeya a una situación que no es tal y que de ninguna manera inicia ninguna historia nueva? Esto es poner los papeles en orden de lo que se puso en vigencia en el año 2008, a mi entender.

Hay una serie de cosas que quiero puntualizar porque no podemos aceptarlas. En primer lugar, el artículo 3º dice que se va a articular el tema del diseño de los multimodales. Ya lo mencioné, si ponen AGP y puertos en un lado, ferrocarriles en el Ministerio, Infraestructura debe tener a otra cosa vinculada con el transporte por rutas, la verdad es que me parece que esta no es la herramienta adecuada para diseñar una política de transportes.

En segundo lugar, mantiene el Belgrano Cargas como una sociedad anónima. Ya se dijo acá, y lo reiteramos, el Belgrano Sociedad Anónima, aunque sea todo estatal, habilita para una serie de circunstancias: se evitan licitaciones, hay compras directas. Se

habilitan una serie de situaciones similares a las de YPF. Ya se mencionó. Con YPF no sabemos no solamente los contratos con Chevron, no sabemos cuáles son los costos portuarios de un gas que le delegan para comprar, y que antes compraba Enarsa. Esta delegación sin controles a una empresa, dentro de las empresas del Estado que de alguna manera estamos poniendo en vigencia, me parece que no puede ser.

El tercer tema es que aquí está controlado por un organismo del Estado que depende del ministerio que lo pone en vigencia. Y las condiciones son similares a las de la CNRT. En eso, ya lo ha dicho el senador Solanas y algunos otros miembros, nosotros estamos absolutamente en contra.

Quiero dejar en claro lo del Ferrocarril Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima, porque en el artículo 10 del decreto 66 del año 2013 dice que el Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima se registrará por las normas y principios del derecho privado, por lo que no serán aplicables las disposiciones de la ley 19.549, de procedimientos administrativos y de contrataciones del Estado, y sus modificatorias; de la ley 13.064, de obras públicas, y sus modificatorias, ni en general normas o principios de derecho administrativo, sin perjuicio de los controles que resulten aplicables por imperio de la ley 24.156, de la administración financiera, de los sistemas de control público nacional y modificatorias.

De manera que queda claro que es un cheque en blanco para que por allí pasen cosas. Nosotros queremos reivindicar al ferrocarril. Yo siempre he sido de los convencidos de que, a las empresas del Estado que funcionan mal, hay que mejorarlas; que hay que hacer estrategias, a mediano plazo, de capacitación, y no regalarlas –como pasó– y, ahora, estatizarlas, entre comillas, en situación de dudosa posibilidad de controles, como ha ocurrido con YPF, con Aerolíneas y como está pasando o como podría pasar con esta.

Nosotros estamos absolutamente en contra de las características de la empresa. Sin perjuicio de ello, creemos que tiene que haber una empresa del Estado. En tal sentido, hemos planteado un proyecto alternativo. Para dejar constancia, sabemos que esto no se va a tratar. Hubiéramos querido debatirlo, para ver si podíamos encontrar una mejora legislativa a esto.

Entonces, nosotros, en primer lugar, creamos una empresa estatal con todas las facultades de una empresa estatal: terminar con las concesiones, que el Estado se haga cargo claramente de todo lo que le corresponde a una empresa estatal, que tenga un organismo de control no vinculado con ningún ministerio, sino autárquico, que pueda controlar tanto a la empresa como a los subsidios del Estado. Aquí se ha hablado de que este ha sido un lugar oscuro de estos años. Por otro lado, planteamos la necesidad de un organismo en el que participen usuarios a quienes se permita tener un seguimiento de la prestación del servicio.

En la provincia de Buenos Aires tenemos –se lo comentaba al ministro Randazzo, que lo conoce bien– un ferrocarril. En el año 92, el gobernador Duhalde se hace cargo de que siguiera habiendo ferrocarril de pasajeros. La verdad es que el servicio no es malo, es pésimo. En 2007, el gobernador Solá firma un decreto, que se mencionó ayer, por el que tenían que pasar estos ferrocarriles al Estado nacional. Mientras tanto, el Estado nacional iba a colaborar con los recursos necesarios para que mejorara la prestación. El problema es que el ferrocarril de la provincia de Buenos Aires no ha pasado de vuelta a la Nación. Y no pasó porque, cuando de la Nación pasó a la provincia, no hubo inventario. Entonces, ahora, no se sabe qué hay que pasar para el otro lado, porque no hay un inventario actual.

Entonces, disparate como el que menciona el senador Solanas en su alocución, es notable. En mi ciudad hay unos talleres de reparación, de los que hace poco tiempo se robaron el motor de una locomotora. Digamos que es complicado afanarse el motor de una locomotora. Esta desidia, esta mala gestión no ha sido reivindicada por nadie. Y tenemos un déficit notable con la ciudadanía. No queremos que, a través de una nueva empresa, se genere una esperanza y, después, se retomen los viejos vicios y no tengamos la posibilidad de contar con un ferrocarril, en el mediano y largo plazo, como el que el país merece.

Las provincias, en esta ley de la mayoría que se va a aprobar hoy, no tienen ninguna participación –como tampoco los municipios– en el diseño de una política pública. Esto no aparece en ningún lado, y me parece que es un tema fundamental para integrar la posibilidad de una representación clara que permita que el federalismo esté vigente y, más allá de las tarifas, las provincias tengan la posibilidad de plantear sus necesidades y que estas puedan generar, o no, diferencias tarifarias.

Nosotros hemos planteado, con nuestro dictamen, una empresa del Estado que termine con las concesiones, que tenga autarquía en los controles y que tenga participación de los usuarios. No es ninguna novedad. Aquí, desde el año 2000, en la Cámara de Diputados y en el Senado, ha habido proyectos de empresas estatales. Por eso, hubiera sido saludable que, ya que está en funcionamiento la decisión política de reformar el ferrocarril y darle vigencia, un gobierno que está terminando su ciclo llamara a la participación para diseñar un modelo de ferrocarril que nos involucre, que nos comprometa a todos, porque todos tenemos historias.

Yo me crié en una pequeña estación rural, que se llama San Román; es una parada del ferrocarril, de las que hay cientos en la provincia de Buenos Aires. Los ferrocarriles a vapor tenían que tener una parada cada veinte o treinta kilómetros por el tema del agua. Y esas pequeñas estaciones rurales eran importantes núcleos o centros de logística del transporte, porque la producción se llevaba allí y el ferrocarril la llevaba adentro. El 80 por ciento de esas estaciones desaparecieron en la provincia de Buenos Aires, en los últimos veinte años. Y, después de veinte años, el diseño –alguno se tendrá que hacer cargo– de este modelo de concesión ha hecho que los ferrocarriles argentinos lleven menos del 5 por ciento de la carga que va a los puertos.

De manera que hay que hacerse responsable de los fracasos, hay que asumirlos, y, a la vez, hay que dar participación a los sectores de la oposición para un debate mucho más serio, no tan de apuro, porque en definitiva, lo que se está haciendo no necesita de esta ley, que tiene más de *márketing* de campaña que de efectiva base para una mejor política de transporte.

Sr. Presidente (Fuentes).- Tiene la palabra el senador Rodríguez Saá.

Sr. Rodríguez Saá.- Señor presidente: como el ministro ayer habló de la cultura, vamos a establecer primero claramente que no estamos ante una ley de estatización de nada. Los ferrocarriles son argentinos por decisión de un gobierno peronista en 1947. Y desde entonces son argentinos las vías, las estaciones, los vagones y el *know how*. Todo es argentino. Así que esta ley no es de estatización ni de nada que se le parezca.

En la historia de los ferrocarriles en la Argentina, la construcción y la destrucción están ligadas al progreso y al atraso. En el siglo XIX una política inteligente, importante, trajo los ferrocarriles a nuestro país y significaron, como se ha señalado, un enorme progreso. Miles de kilómetros de vías iban llevando y trayendo las mercaderías, a los hombres y a las mujeres de unos pueblos a otros. Significó, marcó y acompañó un enorme crecimiento económico. Esto es indiscutible.

En la década de los cuarenta el general Perón nacionalizó los ferrocarriles que

hasta entonces eran de empresas inglesas principalmente. Esto fue poner al servicio de la Nación Argentina una política a favor de la producción, de la industria y del trabajo nacionales. Se mejoraron los talleres, la industria nacional, el trabajo y los pueblos. Había más de mil ciudades a la vera del ferrocarril que, luego, el período de destrucción hizo desaparecer y empobrecer. Se hicieron más pequeñas y llenas de conflictos y de tristeza.

La destrucción de los ferrocarriles acompañó también una etapa de la historia nacional de destrucción de la industria, de desempleo, de disminución de la actividad, constituyendo un plano descendente que, en mi opinión, aún continúa. Y puede ser que esta ley ayude y aporte un granito de arena para cambiar la situación. Como se ha señalado, plantea muchas dudas, pero si está bien aplicada seguramente en algo podremos mejorar.

Como la senadora por San Luis hizo referencia a un programa, a una propuesta electoral de 2003, voy a recordar dos temas de los cuales tengo conocimiento.

En la década de los 90 había reuniones muy comunes entre los gobernadores de Cuyo y de la zona cordillerana con autoridades chilenas por los pasos trasandinos. Se avanzó muchísimo en conversaciones y diálogo y se fueron abriendo las posibilidades. Y siempre se discutió mucho si el ferrocarril que cruza por Mendoza era una solución alternativa o si la única vía posible era el túnel de baja altura.

Los gobernadores hicimos estudiar el tema y en una reunión, allá por 1998 o 1999, en Chile, con las autoridades de ese país, se discutió profundamente; y los técnicos establecieron que el presupuesto para reparar las vías y poner en funcionamiento el ferrocarril trasandino en el tramo de Mendoza al límite con Chile y de allí a Santiago de Chile estaba en el orden de los 150 millones de dólares. Puedo estar equivocándome un poquito en la cifra, pero era aproximadamente esa cantidad de dinero. Esto significaba poner en funcionamiento el ferrocarril –y volver a estar comunicada la Argentina con Chile–, llegar al puerto de Valparaíso y, así, abrimos los caminos por el Pacífico hacia Oriente.

El estudio del túnel costaba 300 millones de dólares. Uno era un gran negocio para unos pocos; y el otro un gran negocio para la Argentina. ¿Y cuál se eligió...? Entonces, no es que no podemos. No queremos; no ponemos la voluntad nacional al servicio de las soluciones.

Cuando ustedes ven la cantidad de subsidios y de cosas, se dan cuenta de que 150 millones de dólares no significaban antes, ni ahora, ni después, una cifra que nos pueda impedir semejante y trascendente solución.

- Ocupa la Presidencia el señor vicepresidente de la Nación, D. Amado Boudou.

Sr. Rodríguez Saá.- El segundo tema al que me voy a referir muy brevemente es el de los trenes de alta velocidad.

En el muy breve período que me tocó ser presidente, una semana, me trajeron una carpeta donde había una propuesta de iniciativa privada para poner un tren de alta velocidad entre Buenos Aires y Rosario. Las inversiones las hacía una empresa privada. El Estado no tenía que poner un solo peso. Además, correr la aventura y el sueño de hacerlo cuanto mucho podría significar una frustración más, pero no teníamos que poner, teníamos que facilitar que lo hicieran, como aquellos visionarios lo hicieron en su momento con las empresas inglesas y francesas que trazaron los ferrocarriles, construyeron las vías, pusieron las máquinas y luego explotaron los trenes y ganaron plata, como cualquier empresa privada pretende, a riesgo y a costa de ellas mismas.

¿Y por qué estaba trabado, si era tan fácil como se los cuento? Porque se

discutían los peajes y otras cosas que nada tenían que ver con el interés nacional ni con el bien común.

Entonces, por eso podía anunciar con tranquilidad que se iba a licitar, dado que sabía que estaban las empresas interesadas en hacer el tren de alta velocidad hasta Rosario y uno de menor velocidad hasta Tucumán y hasta Córdoba. Y así empezábamos a unir al país de una manera espectacular ya que, como muy bien ha dicho el senador Pino Solanas, es un moderno sistema de transporte, comunicación y logística.

Recuerdo que uno de mis adversarios en aquel momento era Néstor Kirchner y su señora esposa, la actual presidenta, y que en algunos discursos se rió de esta propuesta. Bueno, después anunció el tren de alta velocidad –en el que en vez de poner la plata las empresas privadas la iba a poner el Estado nacional– y fue un fracaso rotundo.

Con estos dos ejemplos que he dado quiero decir que el funcionamiento de los ferrocarriles depende de la decisión, de la discusión, de lo que señaló el senador Solanas, de que debemos hacer un gran debate sobre cómo encauzar una política nacional en beneficio de nuestra patria, para reactivar los ferrocarriles, para poner en marcha los talleres, para volver a fabricar vagones, trenes, locomotoras; para volver a hacer las vías; reconstruir el medio de comunicación; modificar la logística.

¡No habrá desarrollo y crecimiento en la Argentina sin las economías del interior del país, despectivamente llamadas por los economistas “economías regionales”! La economía que desarrolla una provincia es una economía regional; la economía que imaginan ellos es economía; regional es diminutivo, es despectivo.

Las economías regionales –las que nosotros orgullosamente podemos llamar “economía de producción del interior del país”– tienen que transportar sus mercaderías y cuesta más caro transportar una mercadería de Jujuy, de Salta, del Chaco, de Misiones, de San Luis o del sur del país por camiones, que transportar esas mercaderías por barcos a los puertos más importantes del mundo.

Entonces, una política de ferrocarriles requiere de debate y de una decisión política, de una decisión política ¡que no es esta!, ¡que no es esta!

- Ingresa en el recinto el señor ministro del Interior y Transporte, contador D. Aníbal Florencio Randazzo.

Sr. Rodríguez Saá.- Aprovecho la presencia del señor ministro del Interior para completar un concepto que dio el senador Linares.

Cuando fracasó la política de ferrocarriles y de transportes en las secretarías, se la pasaron al Ministerio del Interior. O sea, lo llenaron de contenidos y de una actividad que no tiene nada que ver con el Ministerio del Interior. ¿Y sabe por qué? ¡Porque fracasó la política del diálogo en el Ministerio del Interior! ¡Nunca una reunión de gobernadores en el Ministerio del Interior! ¡Nunca una reunión de intendentes! ¡El diálogo entre los argentinos que el Ministerio del Interior tiene que plantear no lo plantea! Entonces, lo llenamos con una tarea ajena, que es la tarea del transporte y de la logística.

Bueno, señor presidente, no estamos acostumbrados a que los ministros participen. En las viejas épocas de la Argentina los ministros participaban; se sentaban y participaban en los debates. Según la Constitución y nuestro reglamento, los ministros tienen derecho al uso de la palabra.

El cambio cultural tiene que empezar por saberse que hoy no estamos estatizando nada, que los ferrocarriles son argentinos por una decisión peronista de 1947 sostenida con posterioridad por todos los gobiernos, hasta llegar a la destrucción de los ferrocarriles y a una etapa muy triste de empobrecimiento, de desempleo, de destrucción

de la actividad nacional, de destrucción de los talleres, de pérdida de la capacidad productiva de la Argentina.

Entonces, nosotros vamos a votar en general este proyecto de ley, porque creemos que si bien no es la solución, es un camino; y confiamos en que el gobierno nacional lo aplique bien, para el bien de los argentinos.

Sr. Presidente.- Quiero aprovechar para agradecer la presencia del ministro del Interior y Transporte. Contador Florencio Randazzo, muchas gracias por acompañarnos. Y también al secretario general de ferroviarios, muchas gracias por acompañarnos en este debate tan importante.

Tiene la palabra, ahora, el senador Martínez para el cierre del bloque de la Unión Cívica Radical.

Sr. Martínez.- Señor presidente: ha sido un largo *racconto* de todas las cosas que veníamos planteando. Como bien lo dijo en su momento el senador Castillo, tiene que ver con la voluntad, desde la oposición, de tratar un tema. Hoy, después de haber estado en esta misma semana con los dictámenes de la comisión, con la presencia del señor ministro, hemos avanzado en dar la posibilidad de un tratamiento sobre tablas, que es lo que hoy estamos llevando adelante.

Cuando hablábamos de la herramienta, podemos decir que es estratégica. Sin ninguna duda, el tema del ferrocarril es una herramienta estratégica. Y esto lo hemos venido sosteniendo durante mucho tiempo. Nos alegra que haya sido sociedad del Estado, decía. Cuando se hizo el debate de ENARSA Sociedad Anónima, nosotros planteábamos que debía ser una sociedad del Estado y, sin embargo, no lo fue. Hoy, lamentablemente ENARSA lo que tendría que hacer es subsumirse en YPF porque nunca nos han podido justificar qué es lo que hace, salvo algunas cuestiones que, incluso hoy, están en sedes judiciales.

Lo que nosotros planteamos también es que cuando uno otorga una herramienta a través de una ley –bien lo decía el senador Rodríguez Saá– lo que uno espera es que esa herramienta que se entrega sea bien utilizada. Todos sabemos que un martillo puede servir para construir una vivienda, pero un martillo también puede servir para partirla la cabeza a alguien. O sea, la misma herramienta puede tener distintos usos, depende cómo se utilice. Por eso es que hacemos tanto hincapié en lo que son los mecanismos de control.

Cuando decimos que la CNRT tiene que ser un organismo absolutamente autárquico, que no dependa en definitiva de quien tiene que controlar, es casualmente para que estas herramientas se transformen en herramientas útiles. También consideramos que la participación del usuario debería ser mayor. Bueno, saludamos que se haya incorporado, por lo menos uno en la votación de la Cámara de Diputados; pero entendemos que tiene ser mucho mayor el control del usuario, porque el control social es el que permite, cuando hay empresas del Estado, que realmente sean lo más eficientes posibles.

Como bien decía Linares, cuando una empresa del Estado quizá no funciona demasiado bien no hay que regalarla ni privatizarla sino que hay que seguir transformándola, que siga siendo del Estado, capacitarla y tener un plan hacia adelante para que realmente sea un instrumento para el desarrollo del país.

Cuando hablábamos de la matriz del transporte, hoy sabemos que la participación que tiene el ferrocarril en cuanto al transporte de carga es muy poca. Ayer le pregunté al ministro –y quizá no lo veía con buen agrado cuando se lo consultaba– por qué si queríamos generar a través del Instituto Argentino del Transporte una política multimodal –que es la que hoy se exige para el tema del transporte– habían sacado a

través de dos decretos, del 441 y del 442, el manejo de la parte fluvial y de la parte marítima; una decisión que, realmente, a nosotros no nos parece la adecuada, independientemente de las razones que se puedan esgrimir.

Creo que hay que concentrarlo en un lugar donde también se garantice lo que es la participación federal; es decir, las políticas de transporte son políticas de Estado y deben ser políticas federales y tienen que exceder, incluso, los períodos que nos puedan tocar a cada uno desde el lugar que tenemos que actuar en la política.

Nosotros veíamos, por ejemplo, que cuando se avanza en la reforma del sistema ferroviario se toma el sistema español –RENFE, concretamente–, que se divide en varias operadoras, todas del Estado, y así debe ser. Pero, luego, queremos avanzar a un modelo más cercano al francés, donde nos quedamos a medio camino. Los franceses, cuando llevan adelante los mecanismos de control de las empresas del Estado, lo realizan de modo absolutamente autónomo y autárquico y, además, exceden los períodos en los cuales gobiernan los ejecutivos. Eso garantiza, de alguna manera, la política de Estado que trasciende a los gobiernos de turno. Eso también nos parece que hubiera sido importante.

Respecto de retomar el manejo de la política ferroviaria, varios lo han dicho y el senador Rodríguez Saá ha sido muy claro en su última exposición.

Lo que se retoma, de alguna manera, es el manejo, el gerenciamiento, ya que la infraestructura y el material eran del Estado, aun con las concesiones. Todavía quedan concesiones que siguen siendo manejadas exclusivamente por privados. Y entendemos que en esto debe avanzarse rápidamente, independientemente de que el señor ministro ha dicho que estas empresas cumplieron, mal o bien, con aquello a lo que se habían comprometido. Igualmente, reitero que nosotros entendemos que el Estado debe avanzar rápidamente en esto. Deben hacerse las auditorías necesarias para conocer el relevamiento de lo que han mal utilizado y nos quieren devolver en mal estado.

Varios senadores de la oposición han reivindicado cuál es la política que, a partir de 2012, se comienza a revertir a lo largo del país. Algo que varios pensamos que tiene que ver con un agotamiento, con accidentes y con modelos que demostraron que las cosas no funcionaban como debían hacerlo; y mucho más cuando hubo accidentes sumamente graves por falta de controles y multas que no se aplicaban.

Cuando uno ve lo que es la CNRT advierte que elevó multas para ser aplicadas y, sin embargo, por distintos artilugios y otras razones que ahora están en la Justicia, caso de Jaime y Schiavi, han sido cajoneadas y no fueron aplicadas. Inclusive, podrían haber servido para la rescisión de los contratos que, en varios casos, se han hecho. Algo que debería seguirse para tener el total control por parte del Estado nacional.

Una de las cosas importantes que revirtió el camino para recuperar lo que debe ser el transporte ferroviario es el caso de las inversiones. Sin inversiones es absolutamente impensable que esto pueda sostenerse. Nos decía el ministro, y lo compartimos, que esto debe ser una política de Estado que, venga quien sea, debe ser continuada. Si eso no sucede, automáticamente vamos a volver a lo que era un sistema totalmente deficitario.

Para esto, decimos que el proyecto de ley en consideración no tiene mecanismos claros de financiamiento. Es decir, es un proyecto con una muy buena intención, pero no tiene las herramientas como para poder avanzar rápidamente con las inversiones necesarias.

Por ello, en el dictamen en minoría se crea un fondo de financiamiento, juntando los avances concretos de los bancos, el aporte del Tesoro, el convenio con China, más una masa importante que nosotros colocamos para la prosecución de las obras, y así

garantizaríamos los fondos para que, mediante una ley, independientemente de quién resulte ganador de las próximas elecciones, la política de gobierno y de Estado siga siendo llevada adelante.

Lo otro que planteábamos era que el ferrocarril debe ser declarado servicio público. Un elemento como el transporte de personas y estratégico de cargas y materiales en el país debe ser declarado un servicio público. Esto se vincula, esencialmente con una concepción sobre cuál es el mecanismo de desarrollo a seguir.

Esto también lo hemos discutido otras veces en diferentes áreas del transporte. Lo vivió el ministro hace pocos días cuando a veces realmente se complica el funcionamiento y, de esa forma, se interrumpe el desarrollo del país.

Soy un hombre que no me extiendo demasiado en los conceptos, porque el proyecto que hemos presentado como minoría tiene que ver con una iniciativa elaborada durante mucho tiempo y vuelto a poner nuevamente en consideración. Lamentablemente, quizá muchas de las cosas en que pensábamos no se pudieron implementar. Pero entendemos que es fundamental la declaración como servicio público, la participación del usuario de una manera más importante, modificar el sistema de los controles mediante la AGN y la CNRT, especialmente dándole más autonomía y autarquía a esta última, y promover la reactivación de la industria del ferrocarril y la creación del Consejo Federal.

Ya hablábamos de esto al mencionar la participación de todas las provincias. Quienes tienen ferrocarril y quienes no lo tienen deben participar en políticas de Estado porque es importante que, entre todos, se articule un sistema de transporte multimodal. Y al hablar de multimodal lo que realmente se hace es referirse a la comprensión de la totalidad del país, a fin de abaratar costos y hacer más competitivas a las economías más lejanas. De esa manera, se podría tener un país con un claro desarrollo y con inversiones que puedan ser garantizadas.

Con respecto a la reactivación de la industria del ferrocarril, varios señores senadores han hablado al respecto. Se insinúa algo en el proyecto, aunque el ministro nos comentó cuáles eran las razones por las cuales se importaban determinados elementos. No obstante, entendemos que debiera haber una política muy fuerte y muy agresiva para que realmente se pueda reactivar la industria del ferrocarril. Esto no solo nos va a permitir tener los elementos e insumos necesarios para mantener y sostener un crecimiento sino para dar trabajo a mucha gente.

Sabemos hoy, lo decía la senadora por Tucumán, que existe una mano de obra calificada que, lamentablemente, fue dejada de lado en su momento y que con muy poca capacitación estaría en condiciones de insertarse si se le brindan las herramientas. De esa manera, lo que era Tafi, en lugar de tener unos cientos de trabajadores, tendría los miles que poseía antes. Esto posibilitaría reactivar la industria y no depender de tecnologías de afuera para dar lugar al desarrollo del ferrocarril.

Esas son las razones por las cuales tenemos algunas diferencias y elevamos un dictamen en minoría. No obstante, acompañamos en general porque estamos totalmente convencidos del tema. Y la Unión Cívica Radical no tiene que explicar cuáles son las razones por las que cree que el ferrocarril debe estar en manos del Estado.

En muchos casos donde se pudo sostener el ferrocarril no fue, casualmente, por la dirigencia sino por la gente. Hoy contaban una anécdota de un hombre en una estación de trenes que la mantenía a pesar de que el tren no paraba. Hubo muchos lugares que, realmente, se pudieron sostener producto de que la gente mantenía lo que debía ser una actividad.

No quisiera dejar de mencionar algo importante que tiene que ver con Atucha. Si Atucha se pudo terminar fue porque en el momento en que se cortó el plan de desarrollo nuclear del país hubo un grupo de profesionales, técnicos argentinos, que se dedicaron a guardar en forma absolutamente ordenada los elementos que no podrían volver a hacer porque todo se había cortado. Esa fue la única razón, porque no había más repuestos en el mundo, ya que es una terminal nuclear que no tiene otras posibilidades de conseguir repuestos.

Por ello, es bueno reivindicar lo que hicieron los ferrocarrileros y lo que hizo la gente para que esto pudiera ser realidad.

Por estas razones, vamos a acompañar en general y vamos a insistir con nuestro dictamen. Si hoy no se vota, vamos a presentar otras iniciativas vinculadas esencialmente con los mecanismos de control. Estos son los únicos elementos que garantizan que cuando uno entrega una herramienta al Estado, si está controlada por los usuarios, comienza a funcionar de la manera adecuada.

Sr. Presidente.- Para cerrar el debate, tiene la palabra el señor senador Abal Medina.

Sr. Abal Medina.- Señor presidente: en primer lugar, quiero agradecer muy profundamente a mi bloque por haberme dado la oportunidad de cerrar este debate que me atrevo a calificar, tal como muchos lo han dicho ya, de histórico.

Todavía recuerdo cuando en la apertura de las sesiones ordinarias nuestra presidenta habló de estos proyectos. Y quienes venimos de partidos con tradiciones nacionales y populares, caso del peronismo y del radicalismo, sentimos que hablábamos de un tema central para nuestra historia y para nuestro futuro; un tema que nos remitía a viejas epopeyas y que nos permitía volver a pensar y seguir soñando con un futuro, como ella nos dijo en ese momento, que tenía que ver con la construcción y la reconstrucción de nuestra Argentina. Por ello, muchas gracias.

Y, a la vez, también quiero agradecer a los bloques opositores, no sólo por habernos dado la oportunidad de tratar el tema hoy sino porque, en general, más allá de los matices, diferencias y cuestiones, están aportando a este debate y poniéndose, creo yo, mayoritariamente del lado que entendemos correcto de la historia.

El senador Bermejo fue muy claro en todas las cuestiones que planteó, en las cuestiones técnicas y concretas del proyecto, así que voy a pedir permiso para leerles un pequeño párrafo que me dio la senadora Liliana Fellner.

El día 9 de noviembre del año pasado fue un día de emociones, de nostalgias, de recuerdos, pero sobre todo, un día de alegría y esperanza. Después de 20 años, volvió el tren a Palpalá, volvió el tren a la provincia de Jujuy. Este primer servicio del siglo XXI en la provincia de Jujuy llevó una carga de madera del Chaco para la fábrica de papel jujeña llamada Papel NOA.

Al igual que en aquel momento, hoy es un día de inmensa alegría, ya que el paso que estamos dando permitirá que volvamos a tener trenes cargados de minerales, azúcar, cemento, tabaco; en definitiva, de la producción jujeña, favoreciendo el progreso de las economías regionales, creando puestos de trabajo, reduciendo costos.

Al igual que en aquel momento, hoy también es un día de esperanza, de pensar que por este camino que estamos transitando volveremos a ver a los gigantes sobre rieles transportando nuestras distintas realidades y nuestros distintos sueños.

Y también en el día de ayer me tocó participar con la senadora Odarda y con el senador Pichetto en una comisión en la que estamos reactivando un ramal que es central para la provincia de Río Negro.

Este es el espíritu que estamos viviendo hoy en la Argentina en este tema; un espíritu de progreso, de alegría, de recuperación de derechos, y es el espíritu que creo

que vivimos ayer casi todos –me atrevo a decir todos– los miembros de ambas comisiones cuando escuchábamos la brillante exposición que hizo el ministro Randazzo. Obviamente, nos habló de aspectos técnicos de esta ley, nos habló de cuestiones normativas, nos habló de cuestiones jurídicas, nos habló de por qué fuimos encontrando esta manera particular, propia, de lograr una administración fuerte, eficiente, transparente y ágil de este funcionamiento estatal.

Pero aparte de estas cuestiones, el ministro nos habló de otras cosas; nos habló de locomotoras, nos habló de vagones, nos habló de trenes, nos habló de estaciones que se volvían a armar, de pueblos que se reencontraban, de familias, de futuro, de pueblos, y creo que eso es lo que estamos discutiendo hoy acá.

Podemos tener distintos matices y distintas diferencias, pero no cabe ninguna duda de que hoy en conjunto –y yo creo que todos los que han hablado, con sus matices y diferencias– lo hemos compartido y estamos contentos con lo que estamos haciendo. Por eso me atrevo a señalar simplemente que todo esto que estamos haciendo hoy lo podemos hacer por todo lo que ya hemos hecho. Podemos hacerlo porque desde el año 2003 venimos articulando un conjunto de políticas sociales, económicas, culturales, industriales, y también de transporte, llevando adelante un proyecto que estuvo reconstruyendo a la Argentina desde el año 2003. Obviamente, con errores y con aciertos, con lo que se hace cuando a uno le toca hacer las cosas: equivocándose, corrigiendo, mejorando, superándose permanentemente. Pero pudimos hacerlo básicamente por eso: porque hemos construido un conjunto de desarrollos que tuvo que ver con muchas cosas, pero que tuvo que ver –y perdónenme que lo reitere porque no es un lugar para echar culpas, y quienes me conocen saben que no es mi estilo– con recordar de dónde venimos, de dónde estaba la Argentina en el año 2003.

Reitero que no quiero echar la culpa a nadie, porque finalmente somos todos parte de la política argentina y cada uno tiene su cuota de responsabilidad, pero es difícil no recordar que en ese año 2003 la Argentina prácticamente se había derrumbado, que decenas de cuasi monedas circulaban por nuestra Argentina y que había empleados que, cuando cobraban, cobraban en esas monedas. Había decenas de miles de desocupados cortando las calles, centenares de miles de argentinos haciendo cola en consulados diversos para conseguir –con una abuela polaca o española– algún pasaporte que le permitiera la salida por Ezeiza, que parecía ser la única salida de la Argentina. Había provincias de esta Argentina que pensaban que tenían que dejar la Argentina como única salida.

Ese es el país que teníamos en ese momento. Un país que encontramos y del que nos tuvimos que hacer cargo sin beneficio de inventario. Tuvimos que hacernos cargo de todo, y hacernos cargo como corresponde, intentando ir todos los días tozudamente resolviendo cada una de las cosas que nos tocaba enfrentar. En ese momento histórico se había caído el Estado. No había Estado en la Argentina. Ahora es fácil decirlo, porque políticas como las que está implementando el ministro tienen que ver con una capacidad estatal, y con capacidades técnicas, materiales y administrativas que permiten reconstruir una sociedad que estaba caída.

Perdónenme que haga referencia a la siguiente cuestión. Los que me conocen saben que fui un fuerte opositor a los años 90, a pesar de ser peronista, básicamente por dos cuestiones: derechos humanos y privatizaciones. Sin embargo, por algunos discursos que escuché, parecería que las cosas funcionaban maravillosamente bien en la Argentina, hasta que vino un gobierno y se le ocurrió, de la nada, destruir a la Argentina, privatizar todo. Había trenes que andaban maravillosamente, teléfonos que funcionaban muy bien, empresas públicas que eran una maravilla. Pero sabemos muy

bien que no era así; no tenemos que mentirnos entre nosotros. Sabemos que las empresas públicas argentinas venían de décadas de muy malas administraciones, lo cual centralmente obedecía a una política específica implementada por la dictadura militar que las dejó quebradas, con enormes deudas. Eso les impidió de gran manera a los gobiernos democráticos poder afrontarlas y hacerlas eficientes. Todos, o creo que varios de los que estamos acá presentes, usábamos los trenes en los 70 y en los 80, y nos acordaremos de que, por ser públicos, no eran ninguna maravilla.

Finalmente, no estamos discutiendo acá lo público, lo privado, lo estatal. Estamos discutiendo qué es lo mejor para la Argentina; estamos discutiendo cuál es la mejor y más eficiente manera de gestionar las temáticas que hacen al funcionamiento de la Argentina. No se trata, con leyes mágicas y de un día para el otro, de cambiar todo; no. Se requiere gestionar, trabajar, esforzarse día a día, como venimos haciendo por instrucción de nuestra presidenta todos los días, como viene haciendo el ministro, y como venimos, colectivamente, trabajando en esta temática como en tantas otras desde el año 2003. Y reitero que este Congreso también en 2008 dio un paso importante en la misma dirección en la que estamos hoy. Estuvimos recuperando esas capacidades que nos permiten hoy dar saltos más arriesgados y todavía más fuertes a la hora de pensar en recuperar la Argentina.

Por esa razón, me parece que lo central en un día como este es ponernos a la altura de nuestra historia; recordar lo que decía, allá lejos y hace tiempo, don Raúl Scalabrini Ortiz: que adquirir ferrocarriles es adquirir soberanía. En ese sentido, recuperar ferrocarriles también es recuperar soberanía.

Creo que eso es lo que hoy estamos haciendo, o sea, mostrar que el Estado puede gestionar más y mejor; más eficientemente. Esto lo dijo también nuestra presidenta en su discurso de apertura de sesiones. Estas medidas significarán, además de una enorme mejora en el servicio, un ahorro para el conjunto de los argentinos, y el cuidado de las cuentas públicas con eficacia y con mucho sentido de la responsabilidad histórica que tenemos.

Escucho siempre que se comenta: “Bueno, ¿por qué no lo hicieron antes?”, “¿Por qué no tomaron esta ley tal año?” Entonces, digo que, por suerte, los que dicen eso no fueron representantes, no fueron diputados en la Asamblea de Tucumán en 1816, porque quizás hubieran votado en contra de la independencia argentina porque no se hizo en 1814 o en 1815. Uno va construyendo a lo largo de la historia en la medida de las capacidades, y con la responsabilidad política de ir afrontando estos desafíos de la mejor manera para el conjunto de los argentinos.

Nuestro gobierno y este bloque, orgullosamente, se hacen cargo del conjunto de las políticas que venimos implementando desde el 25 de mayo de 2003. Y seguimos y vamos a seguir trabajando en esa dirección de generar más trabajo y más desarrollo para el conjunto de los argentinos. Hoy –tomando lo que decía el senador Rodríguez Saá– estamos en un momento histórico, como cuando hace 67 o 68 años Juan Domingo Perón nacionalizó estas empresas ferroviarias. Hoy estamos dando un nuevo paso para una Argentina más grande, más justa, más libre y, sobre todo, más soberana.

Sr. Presidente.- En primer lugar, vamos a votar en una sola votación y a mano alzada la habilitación del tratamiento sobre tablas, ya que no lo hicimos, y de esa forma, también se aprobaría la autorización para insertar.

- Se practica la votación.

Sr. Presidente.- Queda autorizado el tratamiento sobre tablas que realizamos.

Tenemos que hacer una votación en general, y votar en particular el dictamen en minoría.

Tiene la palabra la señora senadora Negre de Alonso.

Sra. Negre de Alonso.- Señor presidente: pido que, por favor, cuando ponga a votación las inserciones, lo haga también respecto de los otros proyectos que votamos todos juntos.

Sr. Presidente.- Entonces, vamos a hacer la votación de las inserciones de todos los proyectos que tratamos.

- *Se practica la votación.*

Sr. Presidente.- Quedan aprobadas las inserciones.⁷

Primero, debemos hacer la votación en general.

Tiene la palabra el señor senador Pichetto.

Sr. Pichetto.- Señor presidente: me acota el senador Verna que habría que poner la Cámara en comisión en función del tratamiento sobre tablas, aun cuando cabe aclarar que el proyecto tiene dictamen emitido el miércoles. De todas formas, pongamos la Cámara en comisión.

1

CONSTITUCIÓN DE LA CÁMARA EN COMISIÓN

Sr. Presidente.- Corresponde constituir la Cámara en comisión para formular dictamen y designar autoridades.

Si hay asentimiento, se ratificarán las autoridades de la mesa.

- *Asentimiento.*

Sr. Presidente.- Queda constituida la Cámara en comisión y confirmadas las autoridades para la conferencia.

2

CONFERENCIA

Sr. Presidente.- Queda abierta la conferencia.

Si no se hace uso de la palabra, se entenderá que el Senado constituido en comisión adopta como dictamen el texto que acaba de leerse.

- *Asentimiento.*

Sr. Presidente.- Queda cerrada la conferencia.

3

VOTACIÓN

Sr. Presidente.- Continúa la sesión.

Entonces, vamos a hacer una votación en general, y después, una en particular con una salvedad adicional, ya que en los artículos 1º, 3º, 7º y 15 también habrá que hacer una votación diferencial en la votación en particular.

Solamente vamos a votar en particular el dictamen del oficialismo o de la mayoría. Si no se hace uso de la palabra, se va a votar en general.

- *Se practica la votación por medios electrónicos.*

Sr. Secretario (Estrada).- Resultan 53 votos afirmativos y 2 negativos.

- *El resultado de la votación surge del acta correspondiente.*⁸

Sr. Presidente.- Vamos a pasar a la votación en particular del dictamen de mayoría, con la salvedad de que el voto positivo de la senadora Odarda, será negativo en los artículos 1º, 3º, 7º y 15.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

- *Se practica la votación por medios electrónicos.*

Sr. Secretario (Estrada).- Resultan 45 votos afirmativos y 10 negativos.

- *El resultado de la votación surge del acta correspondiente.*⁹

⁷ Ver el Apéndice

⁸ Ver el Apéndice.

⁹ Ver el Apéndice.

Sr. Presidente.- Queda convertido en ley. Se harán las comunicaciones correspondientes.¹⁰

15. Marcha al Puente Internacional “General San Martín”, organizada por la comunidad de la ciudad de Gualeguaychú. (S.-329/15; S.-992/15; S.-1.173/15.) (Texto unificado.) Beneplácito por el centésimo trigésimo aniversario de las relaciones bilaterales entre la República Argentina y la Federación Rusa. (S.-858/15.) Consideración en conjunto.

Sr. Presidente.- Vamos a pasar a considerar los dos proyectos sobre tablas que quedaban pendientes. Uno tiene que ver con el movimiento de tropas y el otro con las relaciones con la Federación Rusa. Luego, también está el de la marcha de Entre Ríos.

Agradecemos mucho al ministro su presencia en este recinto.

- *Se retira el ministro del Interior y Transporte, contador D. Aníbal Florencio Randazzo. (Aplausos.)*

Sr. Presidente.- Perdón, señores senadores: el proyecto sobre las tropas ya fue votado. Los que vamos a considerar ahora son los proyectos vinculados con la marcha en la provincia de Entre Ríos y el referido a las relaciones con Rusia.

- *Los proyectos en consideración cuyos textos figuran en el Apéndice, son los siguientes:*

Marcha al Puente Internacional “General San Martín”, organizada por la comunidad de la ciudad de Gualeguaychú. (S.-329/15 y otros.) (Texto unificado.)

Beneplácito por el centésimo trigésimo aniversario de las relaciones bilaterales entre la República Argentina y la Federación Rusa. (S.-858/15.)

Sr. Secretario (Estrada).- Esto se vota a mano alzada.

En primer término, corresponde considerar el texto unificado del proyecto de los tres senadores por Entre Ríos, declarando de interés la undécima marcha al Puente Internacional “General San Martín”, organizada por la comunidad de la ciudad de Gualeguaychú, en repudio a la presencia de la planta Orión de UPM –ex Botnia– que se llevará a cabo el 26 de abril del corriente, bajo el lema “Seguimos diciendo sí a la vida”.

Y en segundo lugar, corresponde considerar el proyecto de resolución de la senadora Pilatti Vergara por el que se declara beneplácito por el centésimo trigésimo aniversario de las relaciones bilaterales entre la República Argentina y la Federación Rusa, que comenzaron el 17 de noviembre de 1885.

Sr. Presidente.- Aclaro también que los homenajes a Galeano y a Günter Grass han sido votados en el bloque inicial al comienzo de la sesión, y fueron aprobados.

Tiene la palabra el señor senador Morales.

Sr. Morales.- Señor presidente: la senadora Silvia Elías de Perez había pedido separar para tratar sobre tablas el expediente S.-1.158, que es un proyecto de declaración expresando repudio ante las situaciones de violencia que se están viviendo en la provincia de Tucumán.

Sr. Presidente.- Tiene la palabra el señor senador Pichetto.

Sr. Pichetto.- Señor presidente: el senador por Tucumán explicó claramente que el gobierno provincial también ha manifestado su repudio y está investigando este tema. Pero me parece que no es un ámbito hoy de discusión. Vamos a seguir con atención este

¹⁰ Ver el Apéndice.

asunto, que nos preocupa a todos, pero me parece que las explicaciones dadas por el senador de nuestro bloque han sido muy buenas y no vamos a tratarlo.

Sr. Presidente.- Senador Morales, por favor.

Sr. Morales.- Lo rechazarán. Nosotros pedimos el tratamiento y, en todo caso, que voten en contra.

Sr. Pichetto.- Necesitan dos tercios.

Sr. Morales.- Claro, que voten en contra.

Sr. Presidente.- Muy bien.

Se va a poner a votación el tratamiento sobre tablas del proyecto mencionado.

- *Se practica la votación.*

Sr. Presidente.- La propuesta no ha alcanzado los dos tercios, número suficiente. Queda rechazada.

Y ahora, si no hay objeciones, sometemos a consideración en una sola votación las otras dos propuestas de tratamiento sobre tablas.

- *Se practica la votación.*

Sr. Presidente.- Queda aprobado el tratamiento.

Ahora sometemos a consideración mediante una sola votación la aprobación de los dos proyectos.

- *Se practica la votación.*

Sr. Presidente.- Muy bien, quedan aprobados ambos proyectos.¹¹

Sin más temas que tratar, levantamos la sesión.

Muchas gracias a todas y a todos.

- *Son las 19 y 9.*

JORGE A. BRAVO

DIRECTOR GENERAL DE TAQUÍGRAFOS

16. Apéndice.

ACTAS DE VOTACIÓN

¹¹ Ver el Apéndice.

Proyecto: ORDEN DEL DÍA 1 - DICTAMEN DE MAYORÍA

Descripción: SE VOTA EN GENERAL Y EN PARTICULAR

Tipo Quorum: MAS 1/2 MC

Mayoría: MAS 1/2 LEGISLADORES PRESENTES

Miembros del cuerpo: 72 Votación: NOMINAL

Presidente: BOUDOU, Amado



Honorable
SENADO
de la Nación Argentina

Fecha: 15/04/2015 15:11:23 Acta: 1

Afirmativos:	58
Negativos:	0
Abstenciones:	0
Resultado:	AFIRMATIVA

Presentes:	58	Ausentes:	14	AMN:	30
------------	----	-----------	----	------	----

Nombre Completo	Voto	Banca	Nombre Completo	Voto	Banca
Abai Medina, Juan Manuel	SI	14	Latorre, Roxana Itati	AUSENTE	
Aguilar, Eduardo Alberto	SI	54	Leguizamón, María Laura	SI	37
Aguirre, Hilda Clelia	SI	2	Linares, Jaime	SI	44
Artaza, Eugenio Justiniano	SI	42	Luna, Mirtha M. T.	SI	27
Barrionuevo, Walter Basilio	SI	4	Mansilla, Sergio Francisco	AUSENTE	
Basualdo, Roberto Gustavo	SI	40	Marino, Juan Carlos	SI	24
Bermejo, Rolando Adolfo	SI	17	Martínez, Alfredo Anselmo	SI	8
Bertone, Rosana Andrea	SI	52	Mayans, José Miguel Ángel	SI	3
Blas, Ines I	SI	28	Meabe, Josefina Angelica	AUSENTE	
Borello, Marta	AUSENTE		Menem, Carlos Saúl	AUSENTE	
Cabral, Salvador	SI	50	Michetti, Marta Gabriela	AUSENTE	
Castillo, Oscar Anibal	SI	9	Monllau, Blanca María del Valle	SI	7
Catalán Magni, Julio César	SI	53	Montenegro, Gerardo Antenor	SI	64
Cimadevilla, Mario Jorge	SI	20	Montero, Laura Gisela	SI	25
Crexelli, Carmen Lucía	SI	69	Morales, Gerardo Rubén	SI	22
De Angeli, Alfredo Luis	SI	70	Moxandini, Norma Elena	SI	43
De la Rosa, María G.	SI	18	Negre de Alonso, Liliána Teresita	SI	39
Di Perna, Graciela Agustina	SI	65	Odarda, María Magdalena	SI	48
Elias de Perez, Silvia Beatriz	SI	26	Pereyra, Guillermo Juan	SI	68
Felner, Liliána Beatriz	SI	31	Pérsico, Daniel Raúl	SI	49
Fiore Viñuales, María Cristina del Valle	SI	63	Petcoff Naidenoff, Luis Carlos	SI	6
Fuentes, Marcelo Jorge	SI	16	Pichetto, Miguel Ángel	SI	15
García Larraburu, Silvina Marcela	SI	51	Piatti Vergara, María Inés Patricia	SI	62
Garramuño, Jorge Alberto	AUSENTE		Reutemann, Carlos Alberto	AUSENTE	
Jiménez, Sandra D.	AUSENTE		Riofrio, Marina Raquel	SI	33
Justiniani, Rubén Héctor	SI	46	Rodríguez Saá, Adolfo	SI	38
Godoy, Ruperto Eduardo	SI	34	Rojkes de Alperovich, Beatriz Liliána	SI	13
González, Pablo G.	SI	12	Roldán, José María	SI	66
Guastavino, Pedro Guillermo Angel	SI	32	Romero, Juan Carlos	AUSENTE	
Guinle, Marcelo Alejandro Horacio	AUSENTE		Rozas, Ángel	SI	21
Higonet, María de Los Angeles	SI	58	Santilli, Diego César	SI	71
Irrazábal, Juan Manuel	SI	36	Sanz, Ernesto Ricardo	SI	23
Iturrez de Cappellini, Ada Rosa del Valle	SI	30	Solanas, Fernando Ezequiel	AUSENTE	
Juez, Luis Alfredo	AUSENTE		Urtubey, Rodolfo Julio	SI	5
Kunath, Sigrid Elisabeth	SI	56	Verna, Carlos Alberto	SI	59
Labado, María Ester	SI	11	Zamora, Gerardo	AUSENTE	

Orden del Día 1 Dictamen de mayoría, CD-126/14 y PE-13/15 con dictamen



Dr. JUAN H. ESTRADA
SECRETARIO PARLAMENTARIO
DEL H. SENADO DE LA NACION



SUSANA B. MENEZES
DIRECTORA
PROSECRETARIA PARLAMENTARIA
H. SENADO DE LA NACION

Proyecto: ORDEN DEL DIA 52 - DICTAMEN DE MAYORIA

Descripción: SE VOTA EN GENERAL

Tipo Quorum: MAS 1/2 MC

Mayoría: MAS 1/2 LEGISLADORES PRESENTES

Miembros del cuerpo: 72 Votación: NOMINAL

Presidente: BOUDOU, Amado



Honorable
SENADO
de la Nación Argentina

Fecha: 15/04/2015 19:05:28

Acta: 2

Presentes: 55 Ausentes: 17 AMN: 28

Afirmativos:	53
Negativos:	2
Abstenciones:	0
Resultado:	AFIRMATIVA

Nombre Completo	Voto	Banca	Nombre Completo	Voto	Banca
Abal Medina, Juan Manuel	SI	14	Latorre, Roxana Itati	AUSENTE	
Aguilar, Eduardo Alberto	SI	54	Leguizamón, María Laura	SI	37
Agurte, Hilda Cielia	SI	2	Linares, Jaime	AUSENTE	
Artaza, Eugenio Justiniano	SI	42	Luna, Mirtha M. T.	SI	27
Barrionuevo, Walter Basilio	SI	4	Mansilla, Sergio Francisco	SI	55
Basualdo, Roberto Gustavo	SI	40	Marino, Juan Carlos	AUSENTE	
Bermejo, Rolando Adolfo	SI	17	Martínez, Alfredo Anselmo	SI	8
Bertone, Rosana Andrea	SI	52	Mayans, José Miguel Ángel	SI	3
Blas, Ines I.	SI	28	Meabe, Josefina Angelica	AUSENTE	
Borello, Marta	AUSENTE		Menem, Carlos Saúl	AUSENTE	
Cabral, Salvador	SI	50	Michetti, Marta Gabriela	AUSENTE	
Castillo, Oscar Anibal	SI	9	Monllau, Blanca María del Valle	SI	7
Catalán Magni, Julio César	SI	53	Montenegro, Gerardo Antenor	SI	64
Cimadevilla, Mario Jorge	AUSENTE		Montero, Laura Gisela	AUSENTE	
Crexell, Carmen Lucila	SI	69	Morales, Gerardo Rubén	SI	22
De Angeli, Alfredo Luis	SI	70	Morandini, Norma Elena	NO	43
De la Rosa, María G.	SI	18	Negre de Alonso, Liliana Teresita	SI	39
Di Perna, Graciela Agustina	SI	65	Odarda, María Magdalena	SI	48
Elias de Perez, Silvia Beatriz	SI	26	Pereyra, Guillermo Juan	SI	68
Fellner, Liliana Beatriz	SI	31	Pérsico, Daniel Raúl	SI	49
Fiore Viñuales, María Cristina del Valle	SI	63	Petcoff Naidenoff, Luis Carlos	SI	6
Fuentes, Marcelo Jorge	SI	16	Pichetto, Miguel Ángel	SI	15
García Larraburu, Silvina Marcela	SI	51	Pilatti Vergara, María Inés Patricia	SI	62
Garramuño, Jorge Alberto	AUSENTE		Reutemann, Carlos Alberto	SI	60
Giménez, Sandra D.	SI	57	Riofrio, Marina Raquel	SI	33
Giustiniani, Rubén Héctor	AUSENTE		Rodríguez Saá, Adolfo	AUSENTE	
Godoy, Ruperto Eduardo	SI	34	Rojkes de Alperovich, Beatriz Liliana	SI	13
González, Pablo G.	SI	12	Roldán, José María	SI	66
Guastavino, Pedro Guillermo Ángel	SI	32	Romero, Juan Carlos	AUSENTE	
Guinle, Marcelo Alejandro Horacio	AUSENTE		Rozas, Ángel	SI	21
Higonet, María de Los Angeles	SI	58	Santilli, Diego César	AUSENTE	
Irazábal, Juan Manuel	SI	36	Sanz, Ernesto Ricardo	AUSENTE	
Iturrez de Cappellini, Ada Rosa del Valle	SI	30	Solanas, Fernando Ezequiel	NO	47
Juez, Luis Alfredo	SI	45	Urtubey, Rodolfo Julio	SI	5
Kunath, Sigrid Elisabeth	SI	56	Verna, Carlos Alberto	SI	59
Labado, María Ester	SI	11	Zamora, Gerardo	AUSENTE	



Dr. JUAN H. ESTRADA
SECRETARIO PARLAMENTARIO
DEL H. SENADO DE LA NACION

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

SUSANA B. MENENDEZ
DIRECTORA
PROSECRETARIA PARLAMENTARIA
H. SENADO DE LA NACION

Proyecto: ORDEN DEL DIA 52 - DICTAMEN DE MAYORIA

Descripción: SE VOTA EN PARTICULAR

Tipo Quorum: MAS 1/2 MC

Mayoría: MAS 1/2 LEGISLADORES PRESENTES

Miembros del cuerpo: 72 Votación: NOMINAL

Presidente: BOUDOU, Amado



Honorable
SENADO
de la Nación Argentina

Fecha: 15/04/2015 19:06:42 Acta: 3

Afirmativos:	45
Negativos:	10
Abstenciones:	0
Resultado:	AFIRMATIVA

Presentes: 55	Ausentes: 17	AMN: 28
---------------	--------------	---------

Nombre Completo	Voto	Banca	Nombre Completo	Voto	Banca
Abal Medina, Juan Manuel	SI	14	Latorre, Roxana Itati	AUSENTE	
Aguilar, Eduardo Alberto	SI	54	Leguizamón, Maria Laura	SI	37
Aguirre, Hilda Ctelia	SI	2	Linares, Jaime	AUSENTE	
Artaza, Eugenio Justiniano	NO	42	Luna, Mirtha M. T.	SI	27
Barrionuevo, Walter Basilio	SI	4	Mansilla, Sergio Francisco	SI	55
Basualdo, Roberto Gustavo	SI	40	Marino, Juan Carlos	AUSENTE	
Bermejo, Rolando Adolfo	SI	17	Martinez, Alfredo Anselmo	NO	8
Bertone, Rosana Andrea	SI	52	Mayans, José Miguel Angel	SI	3
Bias, Ines I.	SI	28	Meabe, Josefina Angelica	AUSENTE	
Borello, Marta	AUSENTE		Menem, Carlos Saúl	AUSENTE	
Cabral, Salvador	SI	50	Michelti, Marta Gabriela	AUSENTE	
Castillo, Oscar Anibal	NO	9	Montlau, Blanca Maria del Valle	NO	7
Cataián Magni, Julio César	SI	53	Montenegro, Gerardo Antenor	SI	64
Cimadevilla, Mario Jorge	AUSENTE		Montero, Laura Gisela	AUSENTE	
Crexell, Carmen Lucila	SI	69	Morales, Gerardo Rubén	NO	22
De Angeli, Alfredo Luis	SI	70	Morandini, Norma Elena	NO	43
De la Rosa, Maria G.	SI	18	Negre de Alonso, Liliana Teresita	SI	39
Di Perna, Graciela Agustina	SI	65	Odarda, Maria Magdalena	SI	48
Elias de Perez, Silvia Beatriz	NO	26	Pereyra, Guillermo Juan	SI	68
Fellner, Liliana Beatriz	SI	31	Pérsico, Daniel Raúl	SI	49
Fiore Viñuales, Maria Cristina del Valle	SI	63	Petcoff Naidenoff, Luis Carlos	NO	6
Fuentes, Marcelo Jorge	SI	16	Pichetto, Miguel Ángel	SI	15
García Larraburu, Silvina Marcela	SI	51	Piatti Vergara, Maria Inés Patricia	SI	62
Garramuño, Jorge Alberto	AUSENTE		Reutemann, Carlos Alberto	SI	60
Giménez, Sandra D.	SI	57	Riofrio, Marina Raquel	SI	33
Giustiniani, Rubén Héctor	AUSENTE		Rodríguez Saá, Adolfo	AUSENTE	
Godoy, Ruperto Eduardo	SI	34	Rojkes de Alperovich, Beatriz Liliana	SI	13
González, Pablo G.	SI	12	Roldán, José María	SI	66
Guastavino, Pedro Guillermo Angel	SI	32	Romero, Juan Carlos	AUSENTE	
Guinle, Marcelo Alejandro Horacio	AUSENTE		Rozas, Ángel	NO	21
Higonet, Maria de Los Angeles	SI	58	Santilli, Diego César	AUSENTE	
Irrazábal, Juan Manuel	SI	36	Sanz, Ernesto Ricardo	AUSENTE	
Iturrez de Cappellini, Ada Rosa del Valle	SI	30	Solanas, Fernando Ezequiel	NO	47
Juez, Luis Alfredo	SI	45	Urtubey, Rodolfo Julio	SI	5
Kunath, Sigrid Elisabeth	SI	56	Verna, Carlos Alberto	SI	59
Labado, Maria Ester	SI	11	Zamora, Gerardo	AUSENTE	



Dr. JUAN H. ESTRADA
SECRETARIO PARLAMENTARIO
DEL H. SENADO DE LA NACION

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

SUSANA B. MENENDEZ
DIRECTORA
PROSECRETARIA PARLAMENTARIA
H. SENADO DE LA NACION

INSERCIONES

Las inserciones remitidas a la Dirección General de Taquígrafos hasta la publicación de la Versión Taquígráfica en Internet son las siguientes:

1

**SOLICITADA POR LA SEÑORA SENADORA MONLLAU
Reactivación de ferrocarriles de pasajeros y de cargas. (C.D.-3/15)**

Señor presidente:

La historia del ferrocarril es una historia de crecimiento, pero también de despojo. Recordemos que el 29 de agosto de 1857 se construye la primera línea que iba desde la plaza Lavalle hasta San José de Flores; entre 1862 y 1883 se crean 4 líneas: Ferrocarril del Oeste, que posteriormente se llamaría Domingo F. Sarmiento; el Ferrocarril del Sud –luego devenido en General Roca, que llegó primero a Chascomús y más tarde a Las Flores, Bahía Blanca, Neuquén, Zapala y Mar del Plata, además de contar con varios ramales secundarios–; el Ferrocarril Central Argentino, luego convertido en la línea General Mitre, que tuvo sus inicios en Rosario, se extendió a Córdoba y después a Santa Fe y Tucumán y que más tarde enlazó con Buenos Aires y otra línea iba desde Río Cuarto hasta Mendoza; el Ferrocarril Central Norte Argentino o Líneas del Estado, que luego se convertiría en General Belgrano –hay varios proyectos tanto en Diputados como en Senadores de recuperación del Belgrano Cargas–, que partía desde Córdoba y luego a Chaco y Formosa. En 1870 había en el país 722 kilómetros de vías; en 1880, 2.516 kilómetros y en 1890 ya se habían construido 9.342 kilómetros. El período comprendido entre 1900 y 1910 fue el de mayor despliegue en la construcción, alcanzando 35.833 kilómetros al finalizar la Primera Guerra Mundial. Entre 1820 y 1914 se construye la mayor parte con capital inglés, francés y argentino. Ya entre 1920 y 1930 el Estado se convierte en el principal constructor, construye 4.238 kilómetros en las regiones más apartadas y menos atractivas desde el punto de vista comercial.

El 1º de enero de 1947 todas las líneas y sus propiedades anexas pasaron a dominio del Estado nacional. Para ese entonces la red llega a ocupar el décimo lugar en el mundo, con cerca de 47.000 kilómetros. Había ya alrededor de 15 empresas ferroviarias que fueron reagrupadas en 6 líneas: Mitre, Roca, San Martín, Urquiza, Sarmiento y Belgrano. En 1965 se crea la empresa Ferrocarriles Argentinos –FA–. En 1958 empieza un descenso en su etapa de consolidación vinculado con políticas a favor del desarrollo de la red de transporte por carretera; en vez de buscar el modo de complementar ambos sistemas, estos comenzaron a competir entre sí, a la vez que, mientras en los países desarrollados se modernizaban los ferrocarriles, en nuestro país, salvo inversiones muy puntuales, fueron casi abandonados. En 1925 el ferrocarril transportaba el 25 por ciento del tráfico de cargas y el 18 por ciento de pasajeros y ya en 1980 era del 8 y 7 por ciento respectivamente.

Mucho tuvo que ver la ausencia de objetivos claros, una gestión estatal con políticas de vaivén, con déficits operativos y de inversión que se fueron agravando a lo largo de los años, concluyendo con la clausura y el levantamiento de vías.

En 1970 la red ferroviaria contaba con 41.596 kilómetros; en 1980 tenía 34.113 kilómetros y en 1990, 31.793 kilómetros. A fines de 1980 la necesidad de cubrir el déficit operativo y algunas inversiones se ubicaba entre los 600 a 700 millones de dólares anuales, alrededor del 1 por ciento de PBI de aquel entonces. Según Roccatagliata –1997– los problemas del sistema ferroviario se pueden sintetizar en: insuficiencia financiera crónica; profunda obsolescencia de la organización empresarial; pérdida moral y de incentivo por parte del personal; falta de objetivos claros y de políticas de contenido empresarial; inercia de la empresa Ferrocarriles Argentinos frente al cambio. Frente a este cuadro de situación, el gobierno, lejos de intentar recuperar la empresa Ferrocarriles Argentinos, lleva adelante las privatizaciones.

Con respecto al Belgrano Cargas, en 1993 se creó una empresa pública, Ferrocarril General Belgrano S.A., que ejecutó un plan de inversiones pero no mejoró el resultado de la empresa; ya para 2005 el tráfico era solo de 600.000 toneladas y funcionaba con menos de una docena de locomotoras. En abril del 2006 se declara el “estado de emergencia” de la línea Belgrano Cargas S.A. y en julio del mismo año el gobierno resuelve otorgar el manejo a la Sociedad Operadora de Emergencia S.A., la nueva administradora encabezada por el grupo Macri, la firma china Sonhe Hopefull, Roggio, la empresa EMEP, el gremio de la Unión Ferroviaria –UF–, La Fraternidad y la Mutual de Camioneros “15 de Diciembre” que conduce Hugo Moyano. Esta gestión logra mejorar muy poco, pese a que incrementan a

31 el número de locomotoras. En octubre de 2012 se produce la intervención del SOE. En muchos ramales de Retiro al Norte, en particular destaco lo ocurrido en la provincia de Catamarca, donde prácticamente se desguazó el ferrocarril, se procedió al levantamiento y cierre de ramales llegando a un estado de total abandono y saqueo, convirtiendo en pueblos fantasmas a todos aquellos que habían surgido a partir de la llegada de las vías, provocando el obligado desplazamiento de población.

El ferrocarril es la historia del crecimiento, de la prosperidad, del desarrollo, de la interconexión, pero también la del saqueo, el despojo, el abandono, el dolor.

Hasta aquí un breve repaso de la historia de nuestros ferrocarriles y hoy los mismos que la desguazaron traen a este Congreso un proyecto, como todos los que envía el Poder Ejecutivo, cerrado, con fecha prefijada para su sanción, sin posibilidad de introducir mejoras. En este sentido destaco mi adhesión al proyecto alternativo de la Unión Cívica Radical, absolutamente superior del que el oficialismo finalmente aprobará.

Todos coincidimos en la imperiosa necesidad de la intervención del Estado en el sistema ferroviario y en el sistema de transporte desde una mirada estratégica de lo que estos representan pero este proyecto en sus fundamentos olvida la sucesión de engaños y mentiras con decisiones fallidas, negociados, retornos, subsidios prebendarios, anuncios que nunca se concretaron, muerte de inocentes, servicios tercerizados, negación de tragedias, encubrimiento de funcionarios que no cumplieron con su deber, en síntesis nada dice de la corrupción que atraviesa todas las áreas del Estado y que cargó cegando cientos de vidas. Y nada se dice de los concesionarios que incumplieron sus contratos y que nunca se hicieron responsables de nada. Una cuestión central en el Proyecto del Ejecutivo es el tema de la tercerización de carácter privado con una modificación en el articulado que se hizo en Diputados pero que no aporta claridad.

Debe quedar claro para los argentinos que no estamos expropiando, esto es otra cosa, porque el Estado ya opera el Sarmiento, el de la Costa, el Roca, el San Martín, el Belgrano Sur, la empresa estatal Belgrano Cargas. La Unión Cívica Radical cree que este proyecto en tratamiento es insuficiente para recuperar la función estratégica, recuperar lo que supimos hacer desde los talleres ferroviarios, para que al subir a los trenes no tengamos un operador chino y carteles indicadores en el interior del tren que no estén en nuestro idioma.

Los argentinos todos, no solo los de la Pampa Húmeda nos merecemos no solo trenes de carga, sino trenes modernos que formen parte de un sistema de interconexión, como lo tienen otros países, que nos permita llegar a otras provincias en tiempo razonable y no como sucede ahora que los coches tardan más tiempo que hace 50 años. Los catamarqueños no queremos que se sigan reforzando las asimetrías a las que las políticas del Estado nacional con sus sucesivos gobiernos contribuyeron, cristalizando las desigualdades y convirtiendo a las provincias ricas en cada vez más ricas y a las provincias empobrecidas en provincias cada vez más pobres. Mucho aportamos con nuestros recursos no renovables, a la renta nacional como para seguir permitiendo que se menoscabe el federalismo y esto no significa un rechazo al proyecto al que acompañaré en general sino un firme reclamo a un gobierno que en 10 años de bonanza se acuerda en su ocaso de decisiones que debieron adoptarse en sus comienzos y cuyos frutos hoy ya estaríamos viendo.

2

**SOLICITADA POR LA SEÑORA SENADORA BLAS
Reactivación de ferrocarriles de pasajeros y de cargas. (C.D.-3/15)**

Señor presidente:

Hoy venimos a apoyar este proyecto tan caro a las políticas públicas iniciadas por nuestra presidenta de la Nación Cristina Fernández de Kirchner y cuya promoción la hiciese en la Asamblea Legislativa de apertura de las sesiones ordinarias de éste Honorable Congreso de la Nación el 1º de marzo del corriente.

Estamos retomando una política pública de gran importancia para el desarrollo de nuestro país como es la reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, sumada a la creación de la Empresa Pública Ferrocarriles Argentinos.

Las políticas del estado neoliberal de los 90 provocaron el cierre de talleres, la reducción de trabajadores con sus consecuentes despidos y retiros, cuyas políticas estaban enmarcadas dentro de un movimiento globalizante de privatizaciones, que prestaba mayor interés a los movimientos del mercado que a las políticas públicas sociales.

Cientos de pueblos a lo largo y a lo ancho del país crecieron, se desarrollaron y organizaron su economía alrededor del ferrocarril. Tomaron vida e hicieron zonas prósperas en las diferentes regiones de

nuestro territorio, ya que la intercomunicación e interconexión que generaba propiciaba el crecimiento económico de zonas alejadas a las zonas portuarias. No fue indiferente este desarrollo en numerosos pueblos del Norte argentino y en particular en Catamarca.

Históricamente la Argentina generó su mayor crecimiento alrededor del puerto y sus zonas de adyacencias, lo que provocó una marcada densidad poblacional en éstos lugares. Con los cierres de los ferrocarriles, y las privatizaciones los pueblos que habían tomado auge cayeron en procesos de depresión económica sumiéndolos en situaciones desfavorables y en la pérdida de un recurso tan vital como lo era el transporte ferroviario. Del mismo modo y de manera determinante, se vieron “morir”, convirtiéndose en “pueblos fantasmas”, cuando por la implementación de políticas públicas erróneas, excluyentes y liberales se decidió privatizar los históricos ramales; sumiendo a miles de familias argentinas en la desazón y la pobreza, expulsándolos de sus raíces e impulsándolos al desarraigo y la migración a otros destinos.

Hoy con la sanción de esta ley de estatización de los ferrocarriles argentinos se abre una esperanza cierta para las provincias argentinas, ya que se trata de una herramienta estratégica como soporte a nuestras economías regionales y que impacta positivamente en los costos de logística y flete para las pequeñas y medianas empresas.

Celebro participar de este momento histórico que retoma un eje central para nuestro país, un pilar fundamental en la recuperación tanto de los ferrocarriles como de los pueblos de nuestro interior. Fuimos y somos testigos del trabajo de recuperación del ferrocarril que viene llevando adelante el gobierno nacional, habiéndose iniciado este proceso en la gestión del presidente Néstor Kirchner que profundiza con avances concretos la gestión actual. Por todo ello, acompaño y adelanto mi voto positivo a éste proyecto de ley.

3

SOLICITADA POR EL SEÑOR SENADOR CATALÁN MAGNI
Reactivación de ferrocarriles de pasajeros y de cargas. (C.D.-3/15)

Señor presidente:

Mediante la ley 23.696 de reforma del Estado, en la década del 90 en un perjudicial proceso de reconversión ferroviaria se dejó la propiedad de los ferrocarriles al estado, pero únicamente podían ejercer la explotación de sus servicios los privados. Merced a esto 70.000 trabajadores perdieron sus puestos y se redujo significativamente la cantidad de ramales. En manos de los concesionarios privados el sistema ferroviario no hizo más que degradarse.

La historia ferroviaria argentina es compleja y el propio trazado de las líneas ferroviarias respondía a las necesidades británicas de exportación, en un diseño radial dirigido al Puerto de Buenos Aires y que poco contribuía a la integración y comunicación transversal del país. En las consecuencias derivadas de la reconversión neoliberal pasamos de 46.000 kilómetros de vías férreas a tan solo 26.000 kilómetros. Eran los tiempos en que se sostenía que achicar el estado era agrandar la nación; así fue como asistimos impotentes a la degradación de un servicio que ya no sería mantenido operativamente eficiente ni modernizado.

Este gobierno a partir de 2003 volvió su mirada al servicio ferroviario, rehabilitó ramales que habían cerrado y se inició un programa de rehabilitación progresiva de servicios de larga distancias. Fue así que en 2004 se dictó el decreto 1.261 por el que se rescindieron contratos de concesiones ferroviarias para líneas declaradas en emergencias; el estado volvió a tener la responsabilidad sobre el transporte de pasajeros.

En 2008 la presidenta Cristina Kirchner promueve la Ley de Ordenamiento Ferroviario que hoy estamos reformando parcialmente; se trata de la ley 26.352 que crea la Administración de Infraestructuras Ferroviarias –ADIF S.E.– y la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad de Estado –SOFSE–. El estado volvía a hacerse cargo de los servicios ferroviarios que le fueran asignados, tanto de cargas como de pasajeros, así como el mantenimiento del material rodante.

Este proyecto que hoy se somete a nuestra consideración otorgará al estado los elementos necesarios para reconvertir o renegociar los contratos de prestación de servicios ferroviarios e incluso resolverlos o cancelarlos en caso de ser necesario. El estado admite a los privados pero el eje del sistema consiste en satisfacer el interés público nacional. La iniciativa en discusión, habida cuenta de la situación de los contratos de concesión de transporte ferroviario de cargas, establece un sistema de administración de infraestructura ferroviaria más eficiente en todo el territorio del país. Así será posible dejar a tras el decreto 532 de 1992 que dispersaba la gestión ulteriormente en las provincias que quisieran hacerse cargo de los ramales que atravesaran sus territorios.

Esta norma permitirá una mejor planificación de las inversiones y el correcto mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias, así como la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes; el estado queda habilitado para resolver, desafectar, rescatar, reconvenir o renegociar los contratos de concesión suscriptos. También establece en el artículo 4º, la modalidad de acceso abierto a la red ferroviaria para la operación de los servicios de carga y de pasajeros con origen y destino en cualquier punto de la red, independientemente de la titularidad o tenencia de las instalaciones del punto de carga o destino. Esto aumentará el tráfico y la competitividad en el sector. En definitiva, se propone la democratización de la infraestructura ferroviaria.

Se dispone la creación de Ferrocarriles Argentinos Sociedad de Estado que se regirá por la ley 20.705 de Sociedades de Estado. La gestión democrática de la Sociedad implica la participación de las empresas actoras del sector, los gremios y los usuarios. Los controles de la Sociedad serán los correspondientes a la ley 24.156 de Administración Financiera, a nivel interno la SIGEN y a nivel externo la Auditoría General de la Nación.

Se tratará en realidad de un “holding” compuesto por dos operadoras: una de transporte de pasajeros y de cargas y la otra, de administración de infraestructura. Sabemos que cuando el estado estuvo ausente del sistema ferroviario, el sistema fue vaciado y degradado.

No es posible dejar de mencionar el hecho de que ya el estado asumió –en un esfuerzo sin precedentes– la adquisición de más de 1.200 vagones para el transporte de pasajeros, la remodelación de 120 estaciones y la construcción del 37 pasos bajo nivel en el área del AMBA, cuando en toda la historia de ferrocarriles solo se habían construido 51. También se adquirieron 3.500 vagones de carga y que existen actualmente 8 talleres propios en plena operación.

Estamos lejos del momento en que se afirmaba que el sistema ferroviario era el cáncer argentino. Pero sabemos que las cargas ferroviarias y su correcto manejo y control están en condiciones de suplir los déficits derivados del transporte de pasajeros. Nos espera un largo camino de rehabilitación de la red ferroviaria, así como nuevos trazados de vías que ya fueron previstos por esta administración para generar corredores interoceánicos internacionales. La aprobación generalizada de esta reorganización del sistema por casi todo el arco político legislativo es una clara muestra de que nos encontramos frente a decisiones esencialmente correctas y beneficiosas para la Nación.

Reitero que este proceso de recuperación de soberanía ferroviaria, que continúa con la recuperación de la soberanía del estado argentino, como ya ocurrió con los fondos previsionales, con YPF, con Aerolíneas Argentinas, etcétera, no sería posible sin una fuerte decisión de la presidenta Cristina Fernández de Kirchner y un equipo comprometido con la gestión, como es el que conduce el ministro Randazzo.

Por todo lo expuesto, expreso mi beneplácito y voto afirmativo.

4

SOLICITADA POR EL SEÑOR SENADOR AGUILAR
Reactivación de ferrocarriles de pasajeros y de cargas. (C.D.-3/15)

Señor presidente:

Abordamos hoy la iniciativa remitida por el Poder Ejecutivo, al que diera media sanción la Cámara de Diputados, por el que se propone declarar “de interés público nacional la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de carga, la renovación y el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria e incorporación de tecnologías y servicios que coadyuven a su modernización”.

El proyecto que estamos abordando hoy no puede ser un proyecto aislado. Debe formar parte de una estrategia de país, una estrategia de desarrollo nacional, porque lo que hoy se está recuperando es la administración de un sistema de transportes que es uno de los pilares del desarrollo de cualquier nación.

Precisamente, el abandono del desarrollo ferroviario, la cesión de su administración, la deserción de las responsabilidades de inversión en infraestructura, fueron uno de los canales por los cuales el país retrocedió –durante el lapso de varias décadas– de los niveles de desarrollo que habíamos sabido conquistar, con graves consecuencias para calidad de vida de nuestra gente.

La ley que hoy nos aprestamos a sancionar tiene que ser por lo tanto un punto de inflexión importante para la Argentina, al menos en tres aspectos centrales que, hombres de interior como somos, no podemos dejar de mencionar en este acto:

En primer lugar, esta decisión tiene que ser la base de una recuperación de la industria ferroviaria, una de las madres de industrias y una de las que mayor sentido federal puede otorgarle al desarrollo de nuestro sector industrial.

En segundo lugar, esta decisión debe propender, con más fuerza que nunca, a posibilitar una estrategia de desarrollo territorial basada en el crecimiento manufacturero y agroindustrial y la planificación demográfica. Sigue siendo verdad que enviar una tonelada de granos desde las regiones extrapampeanas hacia los puertos de exportación, es hoy más costoso que remitirlas desde estos puertos hasta las antípodas del planeta. Este es uno de los lastres que impiden el despegue de las economías regionales, con fuertes efectos negativos sobre la rentabilidad de sus pequeños productores y por lo tanto sobre la concentración de la tierra -y por ende de la riqueza- en nuestras provincias. Llega ahora el momento de diseñar un sistema que verdaderamente genere el desarrollo regional armónico que desde hace siglos debe darse en la Argentina.

Finalmente, la apertura del sistema debe ser una garantía de que las inversiones regionales, públicas, privadas o mixtas, puedan por fin acceder al tránsito libre utilizando la infraestructura que es de todos, la que hasta hoy ha estado vedada en beneficios de grandes monopolios exportadores y en detrimento de las cooperativas y los consorcios de pequeños y medianos productores regionales.

Con estos augurios, con este profundo sentido regional y nacional, vamos a acompañar desde lo más profundo de nuestras convicciones populares, este proyecto cuya iniciativa honra al proyecto político del que formamos parte.

5

SOLICITADA POR LA SEÑORA SENADORA NEGRE DE ALONSO
Indemnización a las víctimas del atentado a la sede de la Asociación Mutual Israelita Argentina – AMIA–. (O.D. N° 1/15.)

Señor presidente:

El proyecto de reparación a las víctimas de la AMIA que se somete, nos coloca en una muy triste e incómoda situación, en la que nos sentimos obligados a votarlo favorablemente y, a la vez, estamos impelidos a denunciar el fariseísmo que evidencia la oportunidad elegida para proponerlo.

Dice San Lucas en su evangelio que “la levadura de los fariseos... es la hipocresía”

Es triste que en las graves circunstancias políticas y morales que transitamos, exhumemos este proyecto que hoy tiene un sabor mercenario, de compra de silencios, de permutas y transacciones. Y lo digo con la autoridad que me da haber propiciado, ante la grosera omisión del Ejecutivo, el proyecto 1655/11, en el año 2011, en un momento en que la iniciativa no estaba rodeada de hechos que afectan su sentido y los efectos de su promulgación. No nos extraña el repudio de miembros de la comunidad afectada por AMIA, ante una iniciativa que parece contenerlos y reparar en parte su sufrimiento.

Y, como anticipo, por ese antecedente de mi autoría, he de acompañar la iniciativa.

Pero con la advertencia ya formulada respecto de la oportunidad, que entiendo imprescindible para no seguir faltándole el respeto a las víctimas.

Y también proponiendo algunas modificaciones superadoras y que atienden a la necesaria naturaleza reparatoria que debe contener. La Corte Interamericana de Derechos Humanos ha construido a lo largo de varios años y sentencias, una sólida doctrina considerando que “la reparación es un término genérico que comprende las diferentes formas como un Estado puede hacer frente a la responsabilidad internacional en que ha incurrido”, aquella comprende diversos “modos específicos” de reparar, que “varían según la lesión producida” –CIDH, casos “Garrido y Baigorria”, reparaciones”, cit., párr. 41, y “Castillo Páez, reparaciones” –art. 63.1 Convención Americana sobre Derechos Humanos–. Sentencia de 27 de noviembre de 1998, párr. 48.–.

Reparar no es solo fijar una suma de dinero y entregarla sin más, desentendiéndose de la suerte de esa dación. Para ese Alto Tribunal entre las formas reparatorias sin duda se encuentra la monetaria: “La indemnización compensa con un bien útil, universalmente apreciado –el dinero–, la pérdida o el menoscabo de un bien diferente, que no es posible reponer conforme a su propia naturaleza. El ejemplo más impresionante de esta correspondencia es la compensación por la pérdida injusta de la vida” –CIDH, caso “Aloeboetoe, reparaciones”, cit., párr. 50–. Corresponde observar aquí dos principios formulados por la Corte. Primero, la “justa indemnización” debe proveerse en “términos suficientemente amplios para compensar, en la medida de lo posible, la pérdida sufrida” –CIDH, casos “Velásquez Rodríguez, interpretación de la sentencia de indemnización compensatoria” (art. 67 Convención Americana sobre Derechos Humanos), sentencia de 17 de agosto de 1990. Serie C No. 9, párr. 27, y “Godínez Cruz, interpretación de la sentencia de indemnización compensatoria” (art. 67 Convención Americana sobre Derechos Humanos), sentencia de 17 de agosto de 1990. Serie C No. 10, párr. 27–. Segundo, la indemnización tiene naturaleza compensatoria, no punitiva –CIDH, casos “Velásquez Rodríguez, indemnización compensatoria”, cit., párr. 38, y “Godínez Cruz, indemnización compensatoria”, cit., párr.

36-. Una de las preocupaciones esenciales de la Corte Interamericana ha sido la de la integridad de la reparación, debiendo evitarse que por razones de moneda o administración se “menoscabará el derecho de los beneficiarios de disponer de la totalidad de los montos ordenados en su favor” –CIDH, caso “Suárez Rosero”, reparaciones, cit., resolutive 2-.

El proyecto claramente desoye esta doctrina, que nos resulta vinculante y obligatoria, en razón de la propia jurisprudencia de nuestra Corte Suprema y de la propia Corte Interamericana.

Es que a los beneficiarios del proyecto, según resulta de su artículo 8, les pagaremos con bonos. O sea que el supuesto beneficiario, recibirá un título que deberá descontar en el mercado, con la consiguiente pérdida resultado de la tasa de descuento. En definitiva, una víctima que es impulsada a especular o, lo que es peor, a someterse a las garras de los especuladores. De allí que no es exagerada la calificación de farisaico que utilice en un comienzo.

También tengo una nueva mirada con relación a la figura del desistimiento exigida en los artículos 11 y 12. Creo que la fórmula es la de una burda transacción que obliga a las víctimas –deudos del fallecido o lesionados sobrevivientes– a renunciar a un reclamo de reparación plena, por una oferta cuyo monto viene impuesto sin consideración a circunstancia particular alguna. Y es probable que en muchos casos este desistimiento forzado sea el resultado de una coacción a la que se ve llevada la víctima que lleva años tramitando su acción de daños y perjuicios y, por las demoras de nuestro poder judicial, tiene frente a sí muchos años más .

La opción entonces no atiende a un criterio reparatorio. El Poder Ejecutivo ha fijado arbitrariamente un baremo que debe aceptarse, repare o no suficientemente los daños de la víctima..

Y esto es absolutamente injusto. Creo más equitativo, mantener vigente la acción de daños y dejar librado al criterio jurisdiccional la suficiencia del beneficio como fórmula reparatoria. Que el proceso de daños sea el mensurador y no el baremo impuesto. Y una buena medida de que puede acontecer nos la da el fallo de la Corte Suprema de Justicia del 10 de marzo de 2015 *in re* “Faifman, Ruth Myriam y otros cl Estado Nacional s/ daños y perjuicios”. Esa sentencia fue dictada en el marco de un juicio en el que Ruth Myriam Faifman de Tenenbaum, por sí y en representación de sus tres hijas, demandaron con el objeto de que se les indemnizaran los daños y perjuicios derivados del fallecimiento de su cónyuge y padre respectivamente, en el atentado terrorista contra la sede de la Asociación Mutual Israelita Argentina –AMIA– ocurrido el 18 de julio de 1994. Y allí la indemnización asciende a \$ 4.000.000, suma que seguramente valore la entidad de los daños y que, seguramente, nunca sería percibida por el camino de la ley que se nos propone.

Es que no se trata de mercar, ni de aplicar criterios de administración financiera estatal estricta, como si estuviéramos solventando gastos corrientes. Debemos reparar un enorme daño, cuya ocurrencia y responsabilidad ya fueron reconocidas por el Estado, como lo refiere el fallo de la Corte que citamos.

Otra cuestión que debe traerse a colación es la de los procesos de daños promovidos por víctimas de la AMIA que hayan sido declarados prescriptos. Y sobre esta situación alerta el fallo de la Corte que citamos. Como se dice en la sentencia dictada en ese proceso en el que Ruth Myriam Faifman de Tenenbaum, por sí y en representación de sus tres hijas, demandaron con el objeto de que se les indemnizaran los daños y perjuicios derivados del fallecimiento de su cónyuge y padre respectivamente, en el atentado terrorista contra la sede de la Asociación Mutual Israelita Argentina –AMIA– ocurrido el 18 de julio de 1994, ¿Qué hizo el Estado nacional?

El Estado nacional, que hasta ahora solo ha brindado impunidad a los responsables por las víctimas de AMIA, opuso la prescripción ya que, dijo, que la “actora interpuso esta demanda, en el año ampliamente vencido el plazo aplicable en este caso es de dos años y que debe comenzar a computarse desde que ocurrió el evento dañoso”. Explica que el atentado ocurrió en el año 1994 y que cuando la actora interpuso esta demanda, en el año ampliamente vencido.

“Lo singular es que el Estado nacional mediante acta del 4 de marzo de 2005, decidió iniciar un proceso de solución amistosa. En ese documento y en lo que este caso interesa, el Estado argentino manifestó lo siguiente: ‘El gobierno reconoce la responsabilidad del Estado argentino por la violación de los derechos humanos denunciada por los peticionarios en la presentación efectuada ante la CIDH en este caso [...]. En este sentido, el Estado reconoce responsabilidad ya que existió un incumplimiento de la función de prevención por no haber adoptado las medidas idóneas y eficaces para intentar evitar el atentado, teniendo en cuenta que dos años antes se había producido un hecho terrorista contra la Embajada de Israel en la Argentina. El Estado reconoce responsabilidad porque existió encubrimiento de los hechos, porque medió un grave y deliberado incumplimiento de la función de investigación [...] y una clara denegatoria de justicia”.

Resulta grosero e inaceptable que en situaciones donde median impunidades –por acción u omisión de cualquiera de los poderes de la República–, se oponga a las víctimas una defensa de prescripción. Esta senadora conoce los fundamentos dogmáticos de la prescripción, en orden a la

necesidad de solventar los conflictos pendientes en aras de la paz social. Pero de ninguna manera puede alcanzarse la paz y la concordia sobre la impunidad y, en definitiva, el desprecio del dolor de las víctimas y de su muy justo reclamo de justicia. Justicia que tiene en sí misma un aspecto reparador. En ese marco, hasta los fundamentos de la Corte Suprema se exhiben mezquinos: una interpretación amplia del artículo 3980 del Código Civil, realizada integrando todo el ordenamiento jurídico y, por cierto, las normas de la Convención Interamericana de Derechos Humanos no hacía necesario referir la facultad de las personas de renunciar a las prescripciones cumplidas. En lugar de resolver reconociendo la garantía de acceso a la justicia, se dirime el conflicto acudiendo al derecho de propiedad y a la facultad de disponer sobre los derechos.

En este marco, creo que el proyecto propiciado debe desandar lamentables caminos procesales seguidos por los abogados del Estado y comprender a todos aquellos reclamantes cuyos juicios hayan sido declarados prescriptos.

Es más, claramente la imprescriptibilidad debería ser la doctrina que gobierna estos reclamos, que constituyen clarísimas lesiones de derechos humanos.

La restante cuestión que me suscita el proyecto, la he atendido formulando en la fecha un proyecto separado, que tiene por propósito aprovechar esta infausta oportunidad para satisfacer otras deudas que como comunidad tenemos ante hechos graves como AMIA.

La lista es larga:

- Río Tercero en el año 1995;
- Tragedias Aéreas de Fray Bentos en 1997 y Lapa en 1999;
- Fallecidos en las protestas populares de 2001;
- Maximiliano Kosteki y Darío Santillán en el año 2002;
- República de Cromañón del año 2004;
- Las tragedias ferroviarias de Flores en 2011, de Once en 2012 y de Castelar en 2013.

En todos estos casos ha habido conductas comisivas y omisivas del Estado nacional. Ese Estado nacional ausente que asume los roles de controlador aéreo, de responsable ante los eventos de la naturaleza que se reiteran bajo forma de estragos, de custodio de personas, de gestor del transporte, de policía que persigue contravenciones o despliega funciones de orden.

Y en todos ellos, los sobrevivientes, deudos de los fallecidos o lesionados ellos mismos tienen que transitar por distintos espacios reclamando la justicia que se les niega. Justicia que asume diversas formas: política, administrativa, penal, civil y, hasta social. Y en esa búsqueda se enfrenta con burocracias, con obstáculos, con desprecios.

En el proyecto en cuestión construyo un esquema similar al propiciado por el Ejecutivo, sin las inconsistencias e inequidades señaladas.

Es hora que nos hagamos cargo de las masacres que en la República se han perpetrado, no discriminándolas sino afrontándolas.

Deberíamos haberlas prevenido.

Ya que no lo hicimos debemos repararlas.

Y de ninguna manera olvidarlas –la prescripción es una forma sofisticada del olvido–, construyendo sobre ellas memoria que nos lleve a no repetir las.

6

SOLICITADA POR EL SEÑOR SENADOR PEREYRA
Reactivación de ferrocarriles de pasajeros y de cargas. (C.D.-3/15)

Señor presidente:

Quiero en primer término expresar mi beneplácito y satisfacción por el tratamiento de este proyecto, que de alguna manera pone nuevamente en manos del Estado nacional a los ferrocarriles argentinos, que nunca debieron haberse privatizado.

Si bien este proyecto es apoyado por la mayoría de este Congreso y también por la opinión pública, creo que llega doce años tarde y que además, debieron ocurrir tragedias como la de la estación Once para que el gobierno se diera cuenta de que durante todos estos años, además de la pérdida de vidas inocentes, se gastaron más de 100.000 millones de pesos en subsidios al sector ferroviario, solo en la última década, que sólo sirvieron para alimentar las sospechas de corrupción que terminó como dije anteriormente con las tragedias fatales de Once y también la de Castelar.

Esta inmensa transferencia de fondos no ha servido ni siquiera para mantener los ramales que estaban operando, dejando deterioro de vías, material rodante destruido y en desuso y con la secuela de

muchas vidas inocentes a la luz de una inacción del Estado y los concesionarios que no realizaron ni los controles ni las tareas concesionadas.

Los que somos peronistas recordamos que cuando el general Juan D. Perón nacionalizó los trenes en 1948, estableció una columna fundamental para sostener la independencia económica y dar paso a la justicia social.

Y también debemos recordar que desde 1955 se desató una sistemática campaña contra los ferrocarriles que terminó lamentablemente con la nefasta privatización en el final del siglo pasado.

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, orgullosos de pertenecer a lo que llamaban “la familia ferroviaria”– estaríamos viendo que el problema fue mucho mayor que lo que pensamos. Las víctimas de esta privatización y de esta distorsión del sistema fueron tantos como los muertos de Once.

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 ensambladores de piezas importadas.

El ferrocarril debe dejar 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.

Como objeción a este proyecto observamos que deja abierta una puerta a la administración privada, que tanto daño ha hecho a este país y en este tema en particular, pienso que 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.

Celebramos la llegada de material rodante nuevo, las inauguraciones de servicios de pasajeros Buenos Aires-Mar del Plata, Buenos Aires-Rufino y el inminente Buenos Aires-Rosario, pero aparecen interrogantes poniendo desconfianza en el futuro.

Los interrogantes son inevitables y se originan en varios temas, falta de un plan maestro ferroviario de largo alcance y la falta de planes concretos para trasladar las numerosas familias que se han establecido sobre las trazas ferroviarias donde se rehabilitará el transporte de pasajeros.

Por todo lo expresado, acompaño este proyecto que ya cuenta con la media sanción de la Cámara de Diputados.

7

SOLICITADA POR EL SEÑOR SENADOR PEREYRA

Indemnización a las víctimas del atentado a la sede de la Asociación Mutual Israelita Argentina – AMIA–. (O.D. N° 1/15.)

Señor presidente:

El objetivo del proyecto en consideración es reparar los daños reales sufridos por las víctimas lesionadas por este terrible atentado.

Sabemos que ante tamaña pérdida, cualquier reparación resulta insuficiente, y se trata de una mínima compensación económica.

Tal reparación no será completa hasta saber realmente qué fue lo que pasó, quiénes fueron los responsables materiales e ideológicos de tan salvaje accionar, lo que nos devolverá aunque sea la paz para despedir a las víctimas y recordarlas siempre.

El proyecto impulsado por el Poder Ejecutivo trata sobre un beneficio extraordinario, que se concede por única vez, a percibir por herederos o derechohabientes de las personas que hubieren fallecido, o por si mismas en el caso de haber sufrido lesiones graves o gravísimas a consecuencia del atentado a la AMIA del 18 de julio de 1994.

La indemnización propuesta tiene carácter de bien propio de la persona damnificada. Y en caso de fallecimiento, deberá la indemnización ser distribuida de acuerdo al orden de prelación establecido en los artículos 3545 y concordantes del Código Civil.

El Ministerio de Justicia y Derechos Humanos será la autoridad de aplicación, y ante él se tramitará la solicitud del beneficio, dentro de los 180 días de la entrada en vigencia de la presente ley.

Las personas fallecidas tendrán derecho a percibir a través de sus herederos o derechohabientes un beneficio extraordinario equivalente a la remuneración mensual de los agentes nivel A, grado 0, del escalafón del personal del Sistema Nacional de Empleo Público –SINEP–, por el coeficiente cien –100–.

Es decir, estamos hablando de aproximadamente \$ 1.622.000 –un millón seiscientos veintidós mil pesos– de acuerdo a valores actualizados de la categoría arriba mencionada.

Quienes hubieran sufrido lesiones gravísimas, recibirán la misma indemnización reducida en un 30%, equivalentes a \$ 1.135.300 –un millón ciento treinta y cinco mil trescientos de pesos–.

Y aquellos que hubieran sufrido lesiones graves, la suma a percibir será la misma, pero reducida en un 40%, aproximadamente \$ 973.120 –novecientos setenta y tres mil ciento veinte pesos–.

El pago de la indemnización se instrumentará con bonos, de acuerdo a la ley 23982 de consolidación de deuda pública, y 25344, de emergencia económica financiera.

La indemnización estará exenta de gravámenes, lo mismo que las tasas de tramitación judicial o administrativa a efectos de acreditar las circunstancias o el vínculo.

En caso de existir acciones judiciales contra el Estado nacional fundadas en los mismos hechos que impulsa esta ley, quienes pretendan acogerse a este beneficio deberán desistir de la acción y el derecho.

Para el caso de que los beneficiarios, o sus herederos o derechohabientes hubiesen percibido subsidios acordados a raíz del atentado, los montos percibidos deberán deducirse del monto total que corresponda como beneficio extraordinario.

Asimismo, si hubieren obtenido y percibido por sentencia judicial una indemnización inferior a la establecida por esta ley, podrán reclamar la diferencia a su favor. Si, por el contrario, el monto percibido fuese superior, no podrán acceder al beneficio extraordinario.

El beneficio estipulado por esta ley es incompatible con cualquier acción judicial por daños y perjuicios contra el Estado nacional, por lo que en caso de haber iniciado la acción, los actores deberán optar por proseguir la misma o acogerse al trámite del beneficio reparatorio extraordinario.

Reiterando que se trata de una reparación exígua y extemporánea y que lo más justo será conocer los nombres de los responsables de esta barbarie, adelantamos nuestro voto favorable a esta iniciativa.

8

SOLICITADA POR LA SEÑORA SENADORA GARCÍA LARRABURU
Reactivación de ferrocarriles de pasajeros y de cargas. (C.D.-3/15)

Señor presidente:

Hoy estamos a punto de sancionar una ley que será histórica e indudablemente llevará la bandera de la victoria de los argentinos. Esta iniciativa se traduce, en palabras de Juan Domingo Perón, en la felicidad del pueblo. Porque devolverle el sistema ferroviario al país, constituye nada más y nada menos que brindarles una mejor calidad de vida a nuestros trabajadores.

Haber llegado hasta aquí no hubiese sido posible sin el acompañamiento y la lucha de las bases de este pueblo, fueron los militantes sociales, barriales y políticos, los jóvenes y no tan jóvenes de esta patria, incluso los más adultos, que con la historia recorrida lograron hacer el trasvasamiento generacional de reconocer la implicancia de esta iniciativa.

¿Por qué comienzo refiriéndome a los trabajadores? Porque siempre fueron ellos los protagonistas de nuestra industria nacional, de nuestro sistema ferroviario, de los logros conquistados en la materia e incluso de los mayores golpes en las batallas perdidas, como lo fueron las privatizaciones o el vaciamiento de los trenes en los 90.

Es un orgullo para mí, y estoy convencida que también lo es para todos mis pares, estar aquí en representación de los argentinos para desarrollar esta propuesta. Hoy hemos hecho hincapié en el concepto de la historia, este día será trascendental porque representa nada menos que la unidad nacional. Con fe y con optimismo de cara al futuro decidimos construir política de estado, con el recaudo de reparar los errores del pasado y con la convicción de creer en la política como herramienta transformadora de la realidad.

Recuerdo ese último 1 de marzo, en el que la presidenta de la Nación anunció esta iniciativa, resultó imposible contener la emoción de ese conmovedor momento. Nos daba la gran noticia que el sueño de millones iba a concretarse.

Ahora estamos aquí, viendo que es posible, y creemos en esta enorme posibilidad no sólo por la legislación; tenemos convicción en esto porque hoy ya palpamos el salto de escala que está dando la política ferroviaria. En las provincias de Río Negro y de Neuquén estamos a punto de recuperar el recorrido Neuquén-Cipolletti, que con el tiempo trascenderá a Plottier y General Roca. En la zona

mencionada, viven más de 600 mil ciudadanos que trabajan y transitan esa región constantemente. La recuperación ferroviaria de ese tramo, que tendrá sus primeros viajes con pasajeros entre junio y julio, impactará de lleno en el beneficio del bolsillo de los trabajadores que circulan por allí.

Asimismo, junto con los senadores de Buenos Aires, de Neuquén y de mi provincia, conformamos la Comisión Especial de Servicios Ferroviarios de Pasajeros Estrella del Valle y del Tren del Dique. Es inevitable construir esperanzas e ilusiones en el futuro, particularmente cuando pensamos en lo que podría ser el trayecto Constitución-Bariloche, tan soñado por los rionegrinos, barilochenses e incluso turistas.

No puedo dejar de mencionar al Tren Patagónico, que atraviesa toda la provincia de Río Negro y significa mucho para la inmensidad de la línea sur y sus pobladores. Este trayecto va desde la cordillera hasta el océano atlántico y la capital provincial. Durante mis cuatro años de mandato como legisladora provincial realicé ese recorrido cotidianamente. Allí descubrí lo que implicó el proceso de este ferrocarril, porque muchos pueblos se formaron y desarrollaron alrededor de las vías.

Todo aquel que recorre este maravilloso camino tiene la oportunidad de ver cómo la gente espera ansiosa el paso del tren por esos lares, que le significa comunicación, integración, posibilidad de traslado e inclusive la posibilidad de un espectacular recorrido. Mientras se vaciaba el sistema ferroviario a nivel nacional, los trabajadores de esta línea, con pasión y amor, brindaron un inalcanzable cuidado y mantenimiento del tren, y se opusieron fervientemente al momento que arrebatava a los distintos ramales del país.

Me imagino que la función social que tiene este tramo no es distinta a la de otros tramos del país. En mi experiencia tuve la posibilidad de compartir horas y horas con la familia ferroviaria, pude conocer la pasión que le ponen cada día a ese mundo.

En relación a este último punto, quiero mencionar el testimonio de Ramón Torres, un hombre de más de 60 años que habla de comunidad, de familia ferroviaria. Su historia salió hace pocos días en un diario regional. Hoy vive en un barrio de Neuquén, que pasó de tener 56 familias ferroviarias a cuatro que hay en la actualidad. Ramón no quería recordar aquel día de marzo de 1993 cuando el tren que él conducía se despidió de las vías.

¿Cuántos Torres hay en nuestro país? Esto representa indudablemente una reparación fundamental para con todos ellos, es despertar nuevamente sus sueños, sus esperanzas, las de cada estación que se abrirá y cada familia que volverá a esa cultura de la interconexión por las vías.

Indudablemente es madurez política el plantear a este proyecto con precaución y cautela, porque sabemos la capacidad que tiene este Estado, pero también somos conscientes de que debemos dar paso a paso para llegar finalmente a la estación de la soberanía ferroviaria. Los argentinos y particularmente los trabajadores serán los protagonistas de este sueño, que constituirá no sólo una recuperación y reparación histórica, sino valor agregado y trabajo constante para nuestros ciudadanos.

9

**SOLICITADA POR EL SEÑOR SENADOR MONTENEGRO
Reactivación de ferrocarriles de pasajeros y de cargas. (C.D.-3/15)**

Señor presidente:

Me enorgullece estar participando de este debate y celebro que el Estado argentino como política de estado haya decidido llevar adelante y sostener desde la presidencia del doctor Néstor Kirchner, las acciones tendientes a recuperar nuestro sistema ferroviario, y este proyecto, como parte de esa política pretende recuperar la administración del sistema ferroviario en su totalidad.

También celebro que los colegas de otras bancadas, acompañen esta iniciativa y reconozcan las acciones que se vienen realizando en esta materia.

Es por estas consideraciones vertidas que voy a adelantar mi voto afirmativo.

Si bien puede parecer reiterativo el argumento de que la recuperación del ferrocarril para provincias como la que represento es de vital importancia, la verdad es esa: la recuperación del ferrocarril de cargas va a resultar transformadora para la economía de la región.

Por eso me congratulo cuando en su exposición el ministro del Interior remarcaba en el día de ayer que, a partir de ésta recuperación, el Estado vuelve a reasumir este rol que nunca debió perder en cuanto a la definición de tarifas y el ferrocarril en su rol de reactivador de las economías regionales. Las políticas nacionales de la década del 90, desactivaron prácticamente toda la red de carga, lo cual fue desolador para economías como la nuestra que se encuentran alejadas de los puertos, y donde el costo del flete para las condiciones económicas que puede ofrecer nuestra región, incide en forma negativa.

En este sentido esta Cámara aprobó un proyecto de comunicación de mi autoría mediante el cual hemos solicitado la inclusión dentro del plan de Reactivación del Belgrano Cargas Logística S.A., los siguientes tramos del ramal C en la provincia de Santiago del Estero: Pozo Hondo-Las Cejas –Tucumán–; Quimilí-Gral. Pinedo; Bandera-Añatuya y Añatuya-Quimilí, y vamos a seguir insistiendo con estos ramales que son prioritarios para la provincia por la producción de la región, como así también que se consolide la reactivación total del tramo Tostado-Bandera, uno de los tramos prioritarios para la provincia.

En este mismo sentido, también es de destacar que esta iniciativa que estamos debatiendo, prevea la modalidad de acceso abierto a la red ferroviaria nacional para los servicios de transporte de cargas y pasajeros, lo que permitirá que cualquier operador pueda transportar la carga de origen y destino en cualquier punto de la red independientemente de quien detente la titularidad o tenencia de las instalaciones de punto de carga y destino, esto es un gran avance para la reactivación de las economías regionales, como así también la inclusión de los “usuarios” en el directorio de la nueva empresa que se crea Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado.

Señor presidente: estamos ante una de las iniciativas más importantes y transformadoras para muchas de las provincias a las que representamos, por lo que voy a acompañar la presente iniciativa con mi voto afirmativo.

10

SOLICITADA POR EL SEÑOR SENADOR PÉRSICO
Reactivación de ferrocarriles de pasajeros y de cargas. (C.D.-3/15)

Señor presidente:

Esta iniciativa que estamos tratando acá, y que nuestra presidenta Cristina Fernández de Kirchner anunció en esta misma casa en oportunidad de la apertura de las sesiones ordinarias del Congreso de la Nación el pasado primero de marzo, constituye un punto de inflexión en la política ferroviaria de nuestro país, recuperando definitivamente la administración de los ferrocarriles por parte del Estado, sosteniendo que el Estado puede administrar incluso de una manera más eficiente que los privados.

El ferrocarril argentino supo ser el orgullo de todos los compatriotas y un ejemplo para Sudamérica en su conjunto, tanto por su extensión, como por el rol que adoptó luego que en febrero de 1947 el general Perón nacionalizara los ferrocarriles, reorientando su papel en el desarrollo integral del país, hasta que en 1955 se interrumpió ese proceso y finalmente en el año 1958, como consecuencia de la aplicación del Plan Larkin, durante el gobierno de Frondizi, cuyo objetivo central era acabar con el déficit existente, argumentando que el sistema ferroviario se encontraba deteriorado. El mentado plan, que debía su nombre al general Thomas Larkin, provocó el desmantelamiento de varios kilómetros de vías y ramales, así como el despido de empleados.

Esa historia de abandono de los ferrocarriles se acentúa, con la profundización de la política de la dictadura militar, constancia de este hecho nefasto lo constituye el último riel cocido en la fábrica argentina SOMISA, fechado en el año 1982. Esa política llevó al deterioro del sistema en su conjunto, conllevando no solo la declinación del servicio, sino, al cierre de talleres, despido de personal, caída de la demanda de pasajeros y de transporte de cargas, falta de mantenimiento de los bienes e infraestructura, como de los niveles de inversión.

Todo el proceso de deterioro que describí desde el año 1955 se produjo con los ferrocarriles en manos del Estado, pero un Estado que no orientaba su política al desarrollo del país, sino que de su achicamiento hacía su eje principal.

La década de los noventa fue signada por las privatizaciones y los ferrocarriles argentinos no quedaron exentos, trayendo consigo la profundización del deterioro del sistema, siguieron cerrando talleres ferroviarios, la reducción de los recursos humanos, mediante retiros voluntarios y despidos.

El presidente Néstor Kirchner asume con un sistema ferroviario en estado similar al que se encontraba el resto del país: devastado. Hoy, con el esfuerzo de todos los argentinos y con la conducción de la presidenta Cristina Fernández de Kirchner, lo estamos recuperando. Por todo ello, hoy vengo a dar mi voto positivo a este proyecto que, a diferencia de los 90, donde se cumplió aquello de “ramal que para, ramal que cierra”, ahora decimos que “ramal que arranca, no para nunca más”, implementando desde el Estado nacional políticas públicas con el objeto de fortalecer y mejorar el sistema ferroviario.

11

SOLICITADA POR EL SEÑOR SENADOR BASUALDO
Reactivación de ferrocarriles de pasajeros y de cargas. (C.D.-3/15)

Señor presidente:

Los ferrocarriles, tanto de pasajeros como de carga, son una herramienta fundamental para el desarrollo de la economía en general y de las regiones en particular.

El ferrocarril brinda una logística eficiente y económica que otorga competitividad a los bienes y servicios producidos en el interior del país, en las provincias más alejadas del puerto y de los grandes centros de consumo.

El tener un sistema ferroviario federal que conecte todas las regiones debe ser una política de Estado que trascienda los diferentes gobiernos, en ese sentido brindo total apoyo a esta iniciativa.

Una red ferroviaria extensa agregaría una gran competitividad a las empresas que constituyen el tejido social y económico de las economías regionales, permitiría llegar con mejores precios de sus productos a los grandes centros de consumo, como así también abordar mercados extranjeros con mayor competencia y eficacia.

En todos los países del mundo las mercaderías son transportadas por ferrocarriles, el transporte terrestre es oneroso para las grandes distancias.

Hubiera sido oportuno comenzar la reconstrucción de nuestra red ferroviaria hace 10 años, hoy estaríamos usufructuando sus beneficios.

Sin embargo, la presente ley marca un punto de inflexión para comenzar a transitar la reconstrucción de la infraestructura necesaria para el desarrollo sustentable de nuestro país.

Por todo lo expuesto, adelanto mi voto positivo al presente proyecto de ley.

12

SOLICITADA POR LA SEÑORA SENADORA LUNA
Reactivación de ferrocarriles de pasajeros y de cargas. (C.D.-3/15)

Señor presidente:

Este proyecto que crea la empresa pública Ferrocarriles Argentinos, recupera para el Estado y para los 40 millones de argentinos el sistema ferroviario nacional, consagrando un proceso de inversión en equipamiento y en infraestructura que el gobierno nacional estableció como política central de gestión en los últimos años.

La reactivación de ramales de pasajeros de media y larga distancia, la puesta en valor de estaciones, la implementación de inversiones en infraestructura y de taller ferroviarios ha estado en la agenda de un gobierno que tuvo que afrontar más de quince mil kilómetros de vías fuera de servicio y cientos de estaciones clausuradas.

La trascendencia de esta normativa se centra en adoptar un papel activo en la gestión y explotación del servicio y en emular los modelos más exitosos en términos de gestión estatal del servicio ferroviario. Bajo un esquema de separación vertical entre operación e infraestructura, la reactivación del sistema ferroviario de cargas y pasajeros, la renovación y el mejoramiento de la infraestructura, la incorporación de tecnología constituyen los vectores de esta iniciativa histórica que busca la definitiva modernización y eficiencia de un servicio central para la integración territorial del país y el fortalecimiento de las economías regionales.

La creación de Ferrocarriles Argentinos, sociedad que administrará todo el sistema ferroviario a través del control sobre la actual SOFSE –gobierna el transporte de pasajeros–, de ADIF –administra la infraestructura ferroviaria–, de BCyL –administra el transporte de carga– y de ARHF –encargada de la gestión del personal– supone el fin de la fragmentación del sistema y de la “soberanía” que cada uno de los sistemas tenía sobre la vías. De esta forma recuperaremos la infraestructura que concesionada ha sido degradada de manera significativa, reduciendo velocidades de circulación y dejando prácticamente abandonados aquellos donde no hay circulación. Durante los años de concesión el transporte ferroviario no ha logrado acompañar el crecimiento económico del resto de los sectores.

Por ello la trascendencia de reaver el sistema de explotación del transporte ferroviario de cargas argentino, a través de una planificación de las inversiones y de un adecuado mantenimiento de infraestructura. Como se mencionó, la actual gestión viene desarrollando políticas para la reactivación del sistema: la renovación completa del material rodante de las líneas General San Martín y Belgrano Sur, alcanzando para fin de año los mil coches cero kilómetro, además de la adquisición de doscientos veinte coches y veinte dos locomotoras para las líneas de larga distancia.

Estamos convencidos de que la declaración de interés público nacional y el establecimiento del servicio como objetivo prioritario nacional aportará a la conectividad que el país requiere para el desarrollo productivo nacional a través del fortalecimiento de las economías del interior.

Señor presidente: el transporte cumple una función de integración y comunicación entre los sectores productivos, sociales y territoriales, y permite el desenvolvimiento de todas las actividades de un país, así como la integración regional. Por ello, los países más desarrollados del mundo hacen importante inversiones en sus sistemas ferroviarios, único sistema de transporte terrestre con enorme capacidad de transportar personas o cargas con bajo impacto para el medio ambiente, con una pequeña tasa de siniestralidad y con alta eficacia en los traslados.

Por todo lo expuesto, manifestamos nuestro acompañamiento a esta iniciativa que, en sintonía con la visión que el gobierno ha imprimido sobre la responsabilidad y función social y económica del estado argentino, permitirá la consecución de un sistema de transporte ágil, moderno, rápido y económico, para el desarrollo de las economías regionales, la comunicación de los pueblos, el crecimiento de la Nación y la complementación económica.

13

SOLICITADA POR LA SEÑORA SENADORA DI PERNA
Reactivación de ferrocarriles de pasajeros y de cargas. (C.D.-3/15)

Señor presidente:

Haré una breve referencia a la historia ferroviaria y en particular de mi provincia, Chubut.

La red ferroviaria argentina comenzó a construirse en la segunda mitad del siglo XIX y constituyó un recurso eficaz para consolidar un modelo de país.

En 1857 el Ferrocarril del Oeste, que unía plaza Lavalle y Floresta, fue el primero en funcionar en la Argentina, y construido totalmente con capitales nacionales.

En 1947 de los 42.700 kilómetros de vías existentes, 29 mil habían sido construidos por capital privado y extranjero. Capitales británicos financiaron el crecimiento de la red ferroviaria, al tiempo que condicionaban el desarrollo de la industria nacional. Las empresas que intermediaban en el negocio eran, generalmente británicas y pertenecían al mismo grupo de intereses que invertían en la red ferroviaria.

El 1º de marzo de 1948 se efectivizó la nacionalización de los ferrocarriles dentro del primer mandato del presidente Perón. Este hecho no fue simplemente una transferencia de la administración de los servicios representó la creencia de que se estaba ante un hecho soberano e independiente que fortalecía la identidad nacional.

La red ferroviaria continuó creciendo hasta 1957, año en que se llegó a los 47 mil kilómetros de extensión. Pero desde ese momento comenzó un retroceso gradual y sostenido en la red.

En 1992, cuarenta y cuatro años después de su nacionalización, los ferrocarriles volvieron a manos privadas. Antes de concretar aquel traspaso, hubo despidos masivos para adaptarse a las exigencias de los nuevos concesionarios, quedaron pueblos olvidados y economías regionales que perecieron.

Ferrocarriles pasó de tener 60 mil trabajadores a fines de los años ochenta a los 15 mil que hay en nuestros días.

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 les puso fecha, el 10 de marzo de 1993, para que se hicieran cargo de los servicios de carga y de 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 este contexto destaco una frase de Scalabrini Ortiz, que expresa: “...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”.

En lo que respecta a mi provincia del Chubut quisiera hacer una breve reseña histórica:

El Ferrocarril Central del Chubut era una compañía de capitales británicos que construyó y operó una línea ferroviaria en la provincia del Chubut, al final del siglo XIX.

Esta línea de ferrocarril unía la costa norte del Chubut con la localidad de Las Plumas en el interior de dicha provincia. Funcionó desde el 11 de noviembre de 1888, siendo el primer ferrocarril de la Patagonia argentina, hasta el año 1961 en que fue definitivamente clausurado.

En 1884 el gobierno argentino le otorgó al inmigrante galés Lewis Jones una concesión para construir y operar una línea de ferrocarril entre el valle inferior del río Chubut y Puerto Madryn, al sur de

la península Valdés. Con la ayuda del ingeniero Azhabel P. Bell, Jones fundó una compañía en Liverpool, Reino Unido, para financiar la construcción.

El 20 de octubre de 1884 se sanciona la ley 1539, que autoriza las obras del ferrocarril.

En la segunda mitad de 1886 comienza tendido de las vías desde los dos extremos: desde Puerto Madryn, bajo la dirección del ingeniero Jones Williams, y desde Trelew, aprovechando la existencia de agua dulce y las ventajas de un relieve que protegía el emplazamiento de las inclemencias climáticas y de las periódicas inundaciones.

Para las obras, llegaron inmigrantes, entre ellos españoles, italianos, sirio-libaneses, galeses, entre otros; además de traer los materiales para la construcción.

El tendido de aproximadamente 70 kilómetros se completó en poco más de año y medio, para fines de 1887, e incluyó la primera línea telefónica de la región.

Para una época en que el viaje a caballo desde el valle al Golfo Nuevo demandaba unas veinte horas, reducirlo a sólo dos horas gracias al ferrocarril fue todo un acontecimiento.

El 11 de noviembre de 1888 abrió al público una línea de 70 kilómetros entre Trelew y el muelle de Puerto Madryn. Desde Trelew la línea fue extendida 50 kilómetros hasta la localidad de Gaiman, el 31 de diciembre de 1908, y de allí a Dolavon, el 12 de octubre de 1915. Para 1910 se inaugura un nuevo muelle en Puerto Madryn, el actual "Comandante Luis Piedra Buena", de 450 metros de largo, y para 1913 se inaugura la nueva estación ferroviaria de Madryn.

En 1920 la compañía fue nacionalizada y luego la línea se extendió hasta Las Plumas, unos 180 kilómetros hacia el oeste, en plena meseta patagónica; sin embargo la construcción de esta línea se detuvo en esta localidad sin que se continuara posteriormente.

Aunque en 1923 se construyó el ramal hacia Rawson y Playa Unión, durante la construcción del dique Florentino Ameghino, hacia 1945, se hizo un ramal desde Las Chapas hasta el dique para transportar cerca de 1.500 toneladas por mes de cemento que llegaban desde Comodoro Rivadavia por vapor y tren.

Las obras paralizadas a 138 km de Dolavon tenían como meta llegar a Paso de Indios. La decisión de no continuarlas se justificaron desde el gobierno en que no aportaría tráfico significativo a la línea, además de afirmarse que por detalles técnicos resultaba poco aconsejable extenderla a puntos tan distantes del origen de la línea.

El proyecto era extender la línea hasta Trevelin en plena Cordillera y luego conectarse al "Ferrocarril de Comodoro Rivadavia" para llegar hacia esa ciudad y también conectarse, en Esquel, con "La Trochita", para llegar a Ingeniero Jacobacci en la provincia de Río Negro.

El ferrocarril se mantuvo bajo explotación de compañías privadas hasta 1922, en que es transferido al estado nacional.

En marzo de 1924 fue el último intento de ampliarla con un plan que empalmaría con la ciudad de Esquel y de allí con la línea de Ingeniero Jacobacci, pero llegados los rieles a Alto Las Plumas, se informa que los trabajos quedan suspendidos y la línea en explotación ve mermando paulatinamente su movimiento ya que las nuevas extensiones prácticamente no le aportan mayor tráfico.

A pesar de que desde la paralización los pobladores de la zona reclamaron incesantemente, la excusa fue desde entonces que la obra no estaba en el presupuesto de Ferrocarriles Argentinos, el cual se dictaminaba en el Congreso Nacional; recordemos que Chubut era un territorio nacional.

Para retomar la obra solo era necesaria mano de obra, porque el material ya estaba en los depósitos de Puerto Madryn. No obstante desde 1924 sus pobladores reclamaron que se completaran los 150 km que separaban la localidad de Las Plumas de Paso de Indios. Sin embargo las autoridades nacionales en vez de completar este tramo a Paso de Indios o llevar la línea a la cordillera decidieron en cambio iniciar la construcción de La Trochita con el material de Madryn, que era específicamente para la conclusión de la línea de Puerto Madryn.

La trocha original fue de un metro, pero posteriormente se adoptó la de 75 centímetros, no obstante ambas trochas persistieron aún hasta 1930, luego desaparecería la de un metro definitivamente.

El transporte de pasajeros tuvo un gran desarrollo desde 1939 cuando se registraban 40.236 usuarios hasta el año 1948 cuando se movilizaron 197.936 pasajeros. El aumento llegó a su fin en 1949 cuando se movilizaron 161.805. Esto se debió a la inundación del río Chubut en el tramo Trelew-Rawson, que paralizó el servicio desde julio a agosto. Por último, para 1949 se recorrieron 146.220 kilómetros en sus vías.

El último intento por salvar al viejo tren vino desde Ferrocarriles del Estado en 1957 con un informe que aconsejaba, de modo inmediato, la construcción de una vía de trocha ancha desde San Antonio Oeste hacia el Sur. Pasaría por los yacimientos mineros de hierro en Sierra Grande a Puerto Madryn, o posiblemente a Trelew. La propuesta se denominó "F.C. Transpatagónico". Hasta el día de hoy este tema aún perdura.

La gran consecuencia de su desactivación dejó un vasto número de trabajadores desocupados, aproximadamente 300, pero lo más hiriente fue que dejó en esta región el gusto de un esfuerzo de muchos años que terminó en la nada. A más de 50 años de su clausura; hoy haría de la zona un corredor turístico y su conexión con la red nacional lo convertiría en un importante nexo con la cordillera y un excelente paso para las zonas más australes. En Trelew aún posee los tres puntos cardinales para aprovechar, en un ramal que se debe repensar.

Hoy en sus trazados urbanos, a más de 50 años de su clausura la edificación creció encima de lo que antes eran vías y playas de maniobras; sólo fueron recicladas las estaciones ferroviarias con destinos de estaciones de transportes terrestres y fines turísticos.

No obstante, durante más de medio siglo, el ferrocarril fue un elemento fundamental para el desarrollo regional no solo del valle inferior del río Chubut, sino de toda la Patagonia y no deja de ser memorado como tal a pesar de haber desaparecido.

Señor presidente, la Patagonia al sur del río Colorado, representa más de un tercio de la superficie del territorio nacional; no obstante en la plenitud del sistema ferroviario nacional, no superó los 3.000 kilómetros de vías férreas de los casi 50.000 kilómetros existentes en el país. Hoy son contados los ramales que quedan y totalmente desarticulados del sistema ferroviario nacional.

He representado un proyecto de construcción del Tren Transpatagónico, que interconectaría las provincias de Río Negro Chubut, Santa Cruz, a fin de potenciar la matriz productiva de la región y su conexión de los puertos de aguas profundas con el resto del país; pero también pensando en la integración con los corredores bioceánicos con la República de Chile.

No hace falta explicar las ventajas de transporte ferroviario, en particular en distancias medias y largas, en costos, en integración, en menor contaminación, en generar empleo local y regional. Son muchas las virtudes, pero la fundamental es considerarlo como una herramienta estratégica para el desarrollo del país, la región y la sustentabilidad territorial de la población. El mejorar conectividad e integración, mejorará la oportunidad y calidad de vida de miles de argentinos que hoy miran al tren como una gran obra que cambiaría la historia de sus pueblos. Así como lo fue en otras épocas en el centro granero del país.

Si desarrollamos el sistema ferroviario, con criterio federal y estratégico, nos permitirá con el tiempo ir incorporando nuevos ramales que conecten el interior profundo con los núcleos más poblados y de esa manera mantener una conectividad y salida de las producciones locales a los mercados y a los puertos, propiciando el transporte multimodal y favoreciendo el marítimo-fluvial.

A toda la producción de la región patagónica, primera productora de petróleo y gas, sumada a la actividad pesquera, metalmecánica, maderera, polos laneros, actividad turística se han sumado en los últimos años un fuerte desarrollo de la energía eólica y la extracción de arenas en la zona del Valle Inferior del Río Chubut para el uso en la explotación de hidrocarburos no convencionales en Vaca Muerta provincia del Neuquén.

Este último emprendimiento de extracción y tratamiento de arenas en cercanías de Dolavon, como proveedor de insumos para Vaca Muerta, generará la circulación de varios centenares de camiones por día, con la agravante que todos conocemos de accidentes, daños a las rutas y otros inconvenientes. Situación esta que sería resuelta con la construcción de una línea ferroviaria, que integraría toda la zona norte de la Patagonia –Chubut, Río Negro y Neuquén–, dándole conectividad, integración y resolvería el problema del traslado de las arenas para el estratégico yacimiento de Vaca Muerta, con todos los beneficios ya enumerados con anterioridad y sobre todo integrando la Patagonia al resto del país.

En referencia al proyecto de ley que estamos tratando, más allá de que estoy convencida de que hubiera sido necesario un mayor tratamiento y discusión en las comisiones, creo que estamos en una oportunidad histórica de avanzar sobre este tema. Me permito señalar una observación que hubiera deseado que se incorpore en el directorio de la Sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado: la representación de los estados provinciales, teniendo en cuenta que son los actores principales y sobre sus territorios se hace la circulación y tienen la posibilidad de integración del transporte multimodal local como un elemento estratégico dinamizador de sus economías y bienestar de su población.

Señor presidente: como ya lo manifesté en la sesión, mi voto es positivo.

14

SOLICITADA POR LA SEÑORA SENADORA ROJKÉS DE ALPEROVICH
Reactivación de ferrocarriles de pasajeros y de cargas. (C.D.-3/15)

Señor presidente:

Solo unas breves consideraciones sobre este trascendental momento, que no podemos simplificar hablando solo de la ley de estatización de la empresa Ferrocarriles Argentinos, puesto que, lo que hemos venido instalando y desarrollando desde que comenzó la gestión del presidente Néstor Kirchner, es un debate mucho más profundo y que tiene que ver con el rol del Estado de cara a los desafíos de los nuevos tiempos.

Desde su nacimiento a mediados del siglo XIX los ferrocarriles han constituido uno de los ejes centrales a lo largo de toda nuestra historia, para el desarrollo económico-social del Estado nacional, de las provincias y para toda la sociedad argentina, sin duda una pieza fundamental en la consolidación de los paradigmas políticos-económicos en las diferentes etapas de nuestra patria.

En aquellos primeros tiempos el tendido de las vías le iba dando el sustento necesario para las transformaciones que se venían haciendo en todos los sectores económicos-sociales, en nuestro país. Luego vendrían los años en los que el imperio británico las tomó para sí ante la necesidad de encontrar el medio más rápido para el traslado de los productos agrícola-ganaderos que venían a buscar a estas tierras.

La nacionalización de los ferrocarriles durante el gobierno del general Perón, se transformó en una causa que sirvió a un proceso cultural con eje en la revalorización nacional. La sociedad entera comprendió por ese entonces, 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.

El tiempo fue pasando y aquel ferrocarril que fue orgullo para tantas generaciones y que tanto ayudo al desarrollo de nuestro interior profundo, comenzó a deteriorarse como consecuencia de las malas políticas públicas y otras causas ya mencionadas muchas veces en este recinto.

Atravesamos dictaduras militares, hasta la llegada de la década de los 90, y la implementación en todos los países de la región del modelo neoliberal, como consecuencia del Consenso de Washington. Por estos años se termina el proceso comenzado por la dictadura militar de los años 70, en el que se intentaba eliminar las “injerencias” del Estado en la economía, implementando la totalidad de las privatizaciones de todos los servicios públicos.

Tuvimos que tocar fondo en aquella crisis económico-político-social del año 2001, para que el neoliberalismo comenzara a ser cuestionado desde todos los ámbitos en nuestro país, y en el resto del mundo donde hechos similares fueron sucediendo, sobre todo desde la crisis de 2008

Todo lo sucedido entre aquellos años y nuestro presente ha sido hartito repetido en este recinto. Lo cierto es que hoy luego de tantas idas y venidas, de marchas y contramarchas, estamos incorporando a nuestra empresa Ferrocarriles Argentinos de manera plena, al proceso transformador comenzado en el 2003 por el presidente Néstor Kirchner y continuado por la actual gestión de la presidenta Cristina Fernández.

El desafío que estamos planteando a futuro es muy grande, de cara a la necesidad de estar a la altura del proceso industrializador que está en marcha en nuestro país. Quienes acompañamos a la gestión comenzada hace ya una década, estamos ante la certeza que no hay vuelta atrás, y que nuestro país se ha salvado definitivamente de aquel naufragio al que nos condujeron los gurúes del Consenso de Washington y de los organismos multilaterales.

15

SOLICITADA POR EL SEÑOR SENADOR IRRAZÁBAL
Reactivación de ferrocarriles de pasajeros y de cargas. (C.D.-3/15)

Señor presidente:

Apoyamos y celebramos la sanción definitiva del proyecto de ley en revisión declarando de interés nacional la reactivación, renovación y modernización de los ferrocarriles de pasajeros y cargas.

Como representante de una provincia geográficamente alejada de los grandes centros de consumo y de los puertos, considero fundamental el involucramiento del Estado nacional en la gestión del servicio ferroviario.

Quiero referirme estrictamente al Tren Mesopotámico, es decir al corredor ferroviario que une la ciudad de Buenos Aires con la Provincia de Misiones, pasando por el territorio de Buenos Aires, Entre Ríos y Corrientes.

Como producto de la nacionalización del sistema ferroviario llevada adelante por la primera presidencia de Perón en 1947, se denominó Ferrocarril Nacional General Urquiza al complejo resultante de los ferrocarriles de Entre Ríos –británico–, Nordeste Argentino –británico–, Del Este –nacional– y Provincial de Corrientes –provincial–.

En 1949 el Urquiza incorporó un acceso a la Capital Federal, una sección local en el Gran Buenos Aires y algunos kilómetros de vías en el interior de esa provincia. También formó parte de este

sistema el Ferrocarril Económico Correntino de trocha de 0,600 m, perteneciente a la provincia de Corrientes, que hasta su clausura en 1969 operó un ramal de 180 kilómetros entre Corrientes y Mburucuyá.

El Urquiza contaba con seis ramales: Lacroze-Zárate-General San Martín-Ibicuy; General San Martín-Basavilbaso; Concepción del Uruguay-Concordia-Federal; Lacroze-Fátima Rojas; Lacroze-Corrientes capital; Lacroze-Monte Caseros-Paso de los Libres-Apóstoles-Pindapoy-San José-Garupá-Posadas. Corrían tres servicios de trenes: uno diario, desde Lacroze a Posadas, “Gran Capitán”, de 22 horas de recorrido; tres a la semana, “El Correntino”, desde Lacroze a Monte Caseros y a Corrientes capital, de 18 horas de recorrido; y dos por semana desde Lacroze a Posadas, “Expreso a Cataratas”, de 17 horas de recorrido. Los tres servicios contaban con coches clase turista, clase primera, pullman con aire acondicionado, dormitorios, coche restaurante, furgón para encomiendas, chata automovilera y el de Cataratas contaba con coche cine.

En los 90, todos los ramales fueron entregados a sus nuevos operadores con una velocidad de 110 kilómetros por hora casi en su totalidad. Muchos recuerdan la forma en que los talleres gigantes del Urquiza, con cientos de partes de coches y de locomotoras en su interior en Paraná, Ibicuy, Basavilbaso, Corrientes, Monte Caseros, Uruguá, Pindapoy, Concordia y Federal fueron vaciados por sus operadores.

En 2003, Trenes Especiales Argentinos (TEA) reinaugura el servicio Lacroze-Posadas, “El Gran Capitán”, mediante concesión provincial otorgada por 25 años por el actual gobernador de Corrientes a desplazar el tren por esa provincia, solicitando luego la empresa la prolongación del recorrido sirviendo a 4 provincias y 54 paradas.

Ocho años más tarde, el servicio de pasajeros se encuentra suspendido, es decir no hay tren, luego de que, tras una serie de conflictos, la provincia de Corrientes cesó la concesión a TEA en 2011 y que el Estado nacional revocó la concesión de Trenes de Buenos Aires, la que operaba el servicio desde Pilar a Apóstoles, como consecuencia del choque en la estación de Once en febrero de 2012.

La concesión del General Urquiza –excepto el tramo Lacroze-Pilar en el GBA– a la empresa América Latina Logística Mesopotámica S.A. fue rescindida en mayo de 2013 y, a pesar de que la sociedad Belgrano Cargas y Logística S.A. se hizo cargo del servicio ferroviario y de la administración de la infraestructura ferroviaria que estaba a cargo de la empresa ALL, actualmente no corre ningún servicio de cargas.

Para nuestra región el tren es un medio de integración, no solamente económica y productiva, sino social, al relacionar comunidades y reducir las enormes distancias que las separan entre ellas y entre las capitales y centros de consumo y comercio.

Creemos que el gobierno nacional, y así ha dado cuenta el ministro de Interior y Transporte no solamente en su exposición ante las Comisiones de este honorable cuerpo sino en su actuación administrativa y política cotidiana, tiene la voluntad y vocación de llevar adelante una política ferroviaria con sentido federal, que contemple especialmente la integración territorial del país con un sentido geoestratégico, y en ese sentido nos parece esencial que la política ferroviaria contemple especialmente abocarse a la reactivación completa del corredor mesopotámico.

Comprometemos esfuerzos desde nuestra banca, en conjunto con los senadores de las provincias de Entre Ríos, Corrientes y Misiones, para incorporar a la agenda de los ferrocarriles a la Mesopotamia argentina, y para que el presupuesto nacional incluya las provisiones de recursos para la renovación de las vías férreas, de la infraestructura, del material y de la recuperación de los trenes, con el objetivo de una interconexión ferroviaria de toda la región, que además alcance Brasil y Paraguay.

Haciendo expresa referencia a los asuntos expuestos, fundo mi voto favorable al proyecto de ley.