

Puesto en
línea



Aprender a renacionalizar

Félix Herrero *

Elido Veschi **

A principios de octubre, precisamente el día que comenzaron a caer los misiles estadounidenses en Afganistán, el gobierno británico renacionalizó la principal empresa ferroviaria de ese país, a cargo de toda la infraestructura ferroviaria. Este cambio en la política de los servicios públicos no se perdió entre las noticias internacionales de los principales medios de prensa del mundo, a pesar de que el 7 de octubre fue un día muy importante por el inicio de los ataques de las fuerzas armadas de los EUA. Incluso la agencia estatal Reuters hizo llegar la noticia a las redacciones de todo el mundo, pero los medios de algunos países, como el nuestro, no se hicieron eco de ello. No resulta del todo curioso, para quienes conocen el estado de la infraestructura ferroviaria privatizada en la Argentina, que la prensa local no diera a conocer la reestatización de la empresa Railtrack (que fue parte de la famosa y tradicional British Rail), porque cualquier comparación pone en evidencia los mismos excesos, aunque ampliados, de las privatizaciones argentinas.

Para facilitar, para posibilitar la venta del Ferrocarril Oeste, la operación fue precedida por una insidiosa campaña de descrédito. Se comenzó por endeudarlos, se irritó a los usuarios con malos servicios y encarecimiento, consecuencia de la desorganización planificada. Empiezan a producirse déficit cuya resonancia la propaganda periodística extendió y multiplicó sin explicar sus causas. Se insistió en una publicidad contraria a las actividades por parte del estado, a la que calificó de "socialista".

Raúl Scalabrini Ortiz

La privatización de los ferrocarriles británicos

En 1996 se produjo en Gran Bretaña la privatización de los ferrocarriles en un ambiente de irritación de los usuarios por la mala prestación del transporte de pasajeros, cuyo déficit operativo debía ser cubierto con subsidios de tesorería. Ahora los usuarios recuerdan con emoción uno de los viejos orgullos británicos: la puntualidad de la salida y llegada de los trenes de pasajeros de la estatal British Rail.

Hasta ese año las privatizaciones thatcherianas se habían llevado a cabo casi en su totalidad, pero el ferrocarril había quedado como una deuda de los conservadores a los sectores financieros de la City londinense.

Empujados por la necesidad de hacer caja para calmar a un electorado disconforme, los torios emprendieron la tardía privatización de los ferrocarriles. Más de un analista británico consideró corrupta esta decisión porque se vendieron importantes activos con el solo fin de ingresar dinero al "mercado" electoral.

En 1996 estaba vigente la Directiva 440/91 de la Unión Europea, que siguiendo los pasos de la moda neoliberal recomendaba a los países miembro la entrada de capitales privados en la gestión de los ferrocarriles, la competencia en la operación de carga y pasajeros y la descentralización de la gestión separando las empresas de infraestructura de las de operación del servicio. El Reino Unido fue el más ferviente seguidor de esta norma comunitaria a pesar de ser el país más díscolo y menos convencido de la integración europea, como lo muestra el rechazo al euro.

La directiva 440/91 no fue acatada en la parte continental de Europa, donde siguen circulando con precisión e incorporando nuevas tecnologías trenes pertenecientes a empresas públicas (basta ver los trenes de alta velocidad). Estos ferrocarriles estatales sólo difieren en la forma jurídica de su constitución. En algunos países, como Francia, la división en empresa de infraestructura y de operación fue simplemente contable. Gran Bretaña decidió dividir a la empresa British Rail en dos grandes sociedades privatizadas: a) British Railtrack, que se quedó con la propiedad y la gestión de la infraestructura y de todos los bienes ferroviarios (2.500 estaciones, 32.000 km de vías férreas, 40.000 puentes y túneles, 9.000 pasos a nivel, equipamientos, inmuebles, etc.); y b) la operación de los servicios de carga y pasajeros, que fue otorgada mediante permisos de operación contra un pago por el uso de la infraestructura. En este caso se fragmentó la red ferroviaria de Inglaterra, Gales y Escocia en 25 empresas privadas (28 al inicio) concesionarias.

En el cuadro N° 1 se presentan las experiencias de fragmentación entre infraestructura y operación ferroviarias, y el carácter privado o público de las empresas de tres países europeos y de la Argentina:

	Empresa integrada	Empresa de Infraestructura	Empresa de Servicios
Reino Unido	Ex British Rail (pública) (1996)	British Railtrack (privada, 1996)	25 operadores privados
Francia	Ex Société Nationale des Chemins de Fer - SNCF (pública, 1997)	Reseau Ferré de France - RFF (pública, 1997)	SNCF (pública, 1997)
Alemania	Deutsch Bahn AG (pública)	Deutsch Bahn AG (pública, 1997) Post (pública) y BASF	Filiales Estadales (1997) en los länders (públicas) y las empresas Deutsche (mixta)
Argentina	Ex Ferrocarriles Argentinos (pública)	Las distintas líneas fueron concesionadas a empresas privadas: 5 empresas de carga ¹ y 3 empresas metropolitanas de pasajeros ² (1990).	
1 Loma Negra, Aceitera General Deheza, la brasileña ALL (dos líneas), Techint y Unión Ferroviaria tienen una concesión de 30 años a partir de 1993.			
2 La región metropolitana se concesionó por 10 años a Ferrovías (Belgrano norte), TBA (Mitre y Sarmiento) y Metropolitano (Roca y Belgrano sur).			

Fuentes: Jorge Schvarzer, "Argentine: les perspectives du transport ferroviaire de marchandises", Problèmes d'Amérique latine, París, diciembre 1999; y Raymond Leban, "Les services publics de réseaux: une comparaison européenne", Problèmes économiques, París, noviembre 1999.

Por su parte, Estados Unidos dictó en 1980 la Staggers Rail Act para desregular el mercado, pero en 1996 el Surface Transportation Board (STB), autoridad reguladora de los ferrocarriles, admitió la fusión del Union Pacific con el Southern Pacific, concentrando el servicio de ese país en sólo dos grandes empresas ferroviarias¹.

Como en el Reino Unido, en la Argentina la transferencia de los ferrocarriles a las empresas privadas no hizo bajar los subsidios sino que, por lo contrario, los aumentó. En Gran Bretaña este hecho y la intensificación de los accidentes ferroviarios fueron la gota que colmó el vaso, provocando la renacionalización de Railtrack.

La privatización de los ferrocarriles británicos acentuó la caída del volumen de prestación de servicios. En 1999, como puede verse en el cuadro N° 2, ocupaban el sexto lugar en el tránsito de pasajeros (detrás de cinco empresas ferroviarias estatales) y el undécimo en el transporte de carga. La decadencia de los ferrocarriles británicos es integral: hay descenso de la calidad de sus servicios, aumento de los riesgos, incumplimiento de los horarios, endeudamiento empresario, baja del valor accionario en la bolsa de valores, necesidad de aumentos desmedidos de los subsidios públicos, etc. Si esto ha resultado evidente en la empresa privada British Railtrack, también se manifiesta de modo creciente en varias de las 25 empresas operadoras del servicio: en tres o cuatro de ellas la situación se agravó en los últimos meses.

Cuadro N° 2. Transporte ferroviario de carga y pasajeros: principales países (año 1999)

Orden	País	Toneladas / kilómetro /año (mil millones)
1	Estados Unidos	(1998) 2.011
2	Canadá	(1998) 300
3	Australia	89
4	Alemania	71

5	Polonia	55
6	Francia	54
7	Italia	24
8	Japón	(1998) 23
9	México	21
10	Suecia	19
11	Reino Unido	18
Orden	País	Pasajeros / kilómetro / año (mil millones)
1	Japón	(1998) 389
2	Alemania	73
3	Francia	67
4	Corea	(1996) 43
5	Italia	41
6	Reino Unido	38
7	Estados Unidos	(1998) 24
8	Polonia	22
9	España	20
10	Holanda	14
11	Suiza	13

Fuente: OCDE, Évolution des transports 1970-1999,CEMT, París, 2000, BICAR.

El colapso de los ferrocarriles británicos

Railtrack es una empresa que emplea a 11.000 trabajadores y es dueña de toda la infraestructura ferroviaria, por cuyo uso cobra a las empresas que tienen permiso de operar (Train Operating Company - TOC).

La caída de la calidad del servicio (falta de confort e incumplimiento de los horarios) y la situación económica (Railtrack se convirtió en una aspiradora de subsidios y fondos públicos) fueron las causas principales que llevaron al gobierno de Blair a la renacionalización, en contra de sus propias convicciones. Pero a estos dos factores se agregaron la inseguridad y el aumento de las tarifas de carga y pasajeros, provocando una actitud hostil de los usuarios con las empresas.

En el cuadro N° 3 se presenta una cronología de los accidentes provocados por Railtrack y algunos de sus operadores.

8 de agosto de 1996	una muerte y 69 heridos por la colisión de dos trenes en la estación Watford South Junction.
19 de setiembre de 1997	en el accidente de Southall mueren 7 personas, en la línea de Swansea a Paddington.
23 de junio de 1999	31 heridos provoca el choque de la operadora Virgin Rail cerca de Winsford, en Cheshire.
5 de octubre de 1999	31 muertos y 250 heridos por la colisión en la estación londinense de Paddington.
17 de octubre de 2000	mueren 4 personas y más de 35 quedaron heridas cuando un tren de la operadora GNER descarriló en Hatfield, Hertfordshire. Se concluyó que GNER fue la responsable "sustancial" del accidente.
28 de febrero de 2001	nuevamente un tren de GNER de la línea East Coast se descarriló al chocar con una Land Rover y embestir a un tren de carga en Great Heck. El accidente no provocó muertes.
Junio 2001	una sentencia establece "fallas lamentables" en el accidente de Paddington (5 de octubre de 1999).

Cuadro N° 3. Principales accidentes ferroviarios ocurridos durante el período privatista británico

En los 5 años de privatización se produjeron 43 muertes y 135 heridos, lo que da un promedio de 9 muertes y 27 heridos por año. En los últimos 81 años anteriores a la privatización, desde 1916 hasta el

año 1996, ocurrieron 424 muertes y 1610 heridos, lo que da un promedio de 5 muertes y 20 heridos por año.

La causa principal de la creciente inseguridad de los ferrocarriles británicos es el incumplimiento de las inversiones, que se calcula alcanza a 4.600 millones de dólares en los cinco años pasados, contrariando las obligaciones contractuales. Pero la falta de seguridad no se limita a la empresa de infraestructura, sino que se extiende a las operadoras. Según el departamento de Salud y Seguridad siete permisionarios tienen mala calificación: Arriba Northern, Central Trains, Connex South Eastern, Silverlink, Virgin West Coast, WAGN y Jarros Facilities sufren demandas por los grandes accidentes que produjeron conjuntamente con Railtrack². Por otro lado, por la suba continua de las tarifas, muchos usuarios han iniciado demandas contra el ejercicio del poder de monopolio por parte de las empresas de pasajeros. Así, el regulador dispuso la investigación del abuso monopólico por parte de la empresa Virgin Trains³, alentando nuevas voces para que la renacionalización sea integral.

En Inglaterra se juzga que Railtrack, al colocarse al borde de la quiebra, es el mayor fracaso de las privatizaciones de Thatcher y Major. La deuda de la empresa era antes de la renacionalización de 5.000 millones de dólares, en su mayoría de corto plazo. Además, no ha pagado muchas de las indemnizaciones originadas en los accidentes. El endeudamiento siguió creciendo durante 2001, ya que el déficit alcanzará a la suma de 1.100 millones de dólares, habiendo sido de 810 millones en el año 2000. Puede señalarse que en 1999 la empresa tuvo una ganancia de 550 millones de dólares.

Una causa importante de endeudamiento son los abusivos sobrepagos que se reconocen a empresas relacionadas. Así por ejemplo Railtrack, de haber seguido como empresa privada, hubiera pagado el altísimo costo de 7.600 millones de dólares por la renovación de la línea Londres-Glasgow, lo que las nuevas autoridades públicas esperan bajar a niveles muy inferiores. Estos sobrepagos, que hacen pensar en los ferrocarriles privados argentinos, constituyen otro resultado caótico de la administración privada.

Al inicio, la privatización provocó gran confianza en los inversionistas, que obtenían abundante financiamiento en la bolsa de valores y cobraban importantes cánones de las empresas operadoras. La acción de Railtrack cotizó £ 3,80 en mayo de 1996, al inicio de la privatización. Como la empresa tuvo una política de elevada distribución de dividendos y recibió amplios subsidios estatales, la acción gozó de continuas alzas, alcanzando en noviembre de 1998 su pico histórico con una cotización de £ 17,68. Pero a partir de esa fecha la caída fue estrepitosa, llegando a valores inferiores a los iniciales: el 5 de octubre de 2001 la acción valía apenas £ 2,80. El lunes 8 de octubre, al día siguiente de la intervención de la empresa, la acción fue retirada de la bolsa de valores en forma definitiva, ya que la nueva Railtrack no será constituida como sociedad de capital.

La discusión actual es entre el gobierno y los tenedores de acciones, que reclaman un valor igual al de la primera cotización restando los dividendos cobrados. Otros opinan que los socios capitalistas de Railtrack deben esperar que la contabilidad defina con precisión los dividendos distribuidos, los subsidios recibidos, las inversiones no realizadas, las deudas contraídas, etc. Las nuevas autoridades de las empresas ofrecieron 560 millones de dólares por el total de la masa accionaria. Con esta valuación y la promesa de mantener la concesión del ramal del canal de la Mancha al Grupo Railtrack (propietario de la Railtrack), la acción llegaría a £ 1,60.

La intervenida Railtrack está entre las primeras cien empresas del Reino Unido, y sus accionistas son grandes inversores institucionales que poseen el 83% de las acciones. Los pequeños accionistas están conformados por 254.000 personas, en su mayoría familias relacionadas por su trabajo con la tradicional y pública British Rails. Los principales inversores institucionales (Fidelity, Templeton, Legal & General) han decidido recurrir a los tribunales para que el gobierno mejore la oferta hecha el 10 de octubre.

Cómo es la renacionalización de Railtrack

La respuesta gubernamental a la ineficiencia privada⁴ en los ferrocarriles ingleses llevó a su intervención, aprobada por el tribunal superior, que también accedió a la solicitud de reestructuración, dirigida a constituir una empresa sin fines de lucro.

Días antes de esa decisión, en el congreso nacional del partido Laborista celebrado el 2 de octubre, el

primer ministro Tony Blair afirmó: "Hay algunas áreas... como en parte el ferrocarril, en la que la privatización ha sido un desastre"⁵. Luego, el 5 de octubre, el ministro de transporte Stephen Byers comunicó a Railtrack que el gobierno no otorgaría el subsidio de 1.000 millones de dólares que la empresa esperaba recibir: el barril sin fondo de los subsidios se había agotado y el pozo negro subsidiado debía concluir.

Como la renacionalización se ha limitado a la empresa de infraestructura, algunos consideran que este paso no conforma una verdadera nacionalización de los servicios públicos ferroviarios. También se han alzado voces afirmando que la nacionalización de Railtrack se hizo respetando imprecisos derechos de los antiguos inversores, como la valoración total de las acciones en 560 millones de dólares, que fueron congelados en el momento de la intervención. En este sentido se ratificó la concesión del Túnel del Canal⁶.

La nueva Railtrack será una empresa sin fines de lucro y, por lo tanto, no cotizará en la bolsa de valores. El gobierno está ultimando la constitución del nuevo directorio, que estará integrado por un presidente y otros funcionarios del gobierno, por representantes de los sindicatos de trabajadores, de las asociaciones de usuarios, de las compañías operadoras de pasajeros y de carga, y de la industria proveedora de material móvil. También integrarán el directorio representantes de la Strategic Rail Authority y de las autoridades reguladoras⁷. El gobierno descarta que la nueva Railtrack sea una empresa estatal al estilo clásico; se inclina más bien hacia una forma de sociedad pública sin fines de lucro con gestión mixta, bajo la forma jurídica de una Compañía de Responsabilidad Limitada (Company Limited by Guarantee - CLG). El modelo a seguir se inspira en la sociedad Glas Cynru que acaba de comprar Aguas Galesas, constituida como una compañía sin fines de lucro (Not for Profit Company). Glas Cynru no es la única empresa que no es sociedad anónima comercial ni brazo administrativo del gobierno: hay numerosas empresas públicas como la BBC, las escuelas, universidades, los servicios nacionales de la salud, Canal 4, Equitable Life, museos y galerías, el transporte de Londres, Aguas Escocesas del Este, y otras.

La nueva sociedad no recibirá más subsidios, aunque percibirá un fondo inicial para hacer frente a las millonarias deudas de la empresa que sustituye: al comienzo del mes de noviembre la intervención obtuvo 1.200 millones de dólares⁸.

El superávit de la nueva empresa pública será destinado únicamente a la inversión en infraestructura, no despedirá a ningún trabajador ni levantará ningún ramal. El tribunal superior británico, al aceptar la intervención de Railtrack, reconoció que la empresa necesita 1.000 millones de dólares en diciembre y 2.500 millones en marzo de 2002. Ante la ruinosa caída del tráfico, un objetivo de la nueva empresa es elevar el transporte de pasajeros en un 50% para el año 2010.

La privatización ferroviaria en la Argentina

Los dos principales objetivos planteados por el gobierno de Menem para concesionar los ferrocarriles fueron la eliminación del "déficit" y la modernización del sistema. Estas también fueron las razones que más se esgrimieron para privatizar el ferrocarril británico. En la Argentina, después de nueve años, puede decirse que los objetivos declarados no fueron alcanzados.

Para revisar los objetivos y su cumplimiento hay que discriminar los servicios que prestan los ferrocarriles metropolitanos y los de carga.

Los ferrocarriles metropolitanos

En el caso de los ferrocarriles Ferrovías (Belgrano Norte), TBA (Mitre y Sarmiento) y Metropolitano (Roca y Belgrano Sur) puede comprobarse como resultado el aumento de las tarifas, que han llegado en la distancia media al 95%; la disminución de la cantidad de trenes anuales (respecto del decenio de los '80 es del orden del 12%); el descenso de la calidad global de los servicios por la eliminación de los trenes rápidos y semi-rápidos, y la degradación del mantenimiento preventivo y correctivo del material rodante y de las vías, con graves consecuencias para el confort y la seguridad de los pasajeros.

Si se profundiza el análisis sobre las consecuencias económicas menos conocidas y comprobables, se puede afirmar que desde 1993 hasta 2000 por cada \$ 0,75 pagados por cada pasajero, el Estado aportó,

de una u otra forma, \$ 0,72 como subsidio (antes de la privatización se lo llamaba déficit). Con la privatización el trabajo ferroviario disminuyó a la mitad, empeorando los problemas sociales y de desocupación.

Un tema económico por demás preocupante que trajo la privatización del sistema consiste en que dejaron de explicitarse los "costos operativos". Esta información es vital para poder juzgar la eficiencia de cualquier actividad económica. Por eso resulta por demás sugestiva la no exigencia a las empresas de dar a conocer esos datos. Una no exigencia que repitieron los sucesivos funcionarios (Kogan, Soria, Cavallo, Canosa, y nuevamente Kogan y Cavallo) y que ha permitido la aplicación de valores arbitrarios en el cuadro tarifario de los trenes de pasajeros. La aplicación de los "costos operativos" anteriores a las concesiones -que según lo que dicta el credo neoliberal serían superiores a los presentes- permitiría rebajar las actuales tarifas en alrededor de un 30 por ciento.

Tal vez uno de los factores distorsivos más graves en la concesión de los ferrocarriles metropolitanos son los abultados sobrepuestos que se aplican al comprar los materiales para las inversiones, que están indirectamente financiadas por el Estado. Sobrepuestos permitidos por la falta de normas contractuales precisas, con lo cual Menem, Cavallo y Kogan, en forma conjunta, comprometieron al Estado en los planes de inversión. Este fraude está siendo investigado en el juzgado federal del doctor Jorge Urso. Un ejemplo sirve para comprender el modus operandi: en los contratos de concesión se reconocía el valor de renovación de las vías hasta un millón de pesos el kilómetro cuando el costo real no podía en ningún caso superar los 350 mil pesos. Algo similar ocurrió con los planes de reconstrucción del material rodante, que ostentan sobrepuestos de hasta el 3.000% en algunos de sus componentes.

En una primera aproximación al tema podría decirse que durante los siete años de concesiones, entre sobrepuestos e inversiones (ambos pagados por el Estado), y las elevadas tarifas (pagadas por el usuario) existe un "regalo" que reciben los concesionarios por más de 900 millones de pesos. Y debe aclararse que estas cifras no toman en cuenta el mantenimiento que debieron realizar las empresas, tanto en el material rodante como en la infraestructura ferroviaria.

El actual gobierno, a través de los secretarios de Transporte, Kogan primero y Ludueña después (que fue liquidador de Ferrocarriles Argentinos en el período menemista de Cavallo), acaba de renegociar los contratos. Esta extraña renegociación no corrigió las falencias originales desde el punto de vista del interés público, sino que amplió las fuentes de ganancia de los grupos empresarios. El gobierno reconoce a través de la renegociación una supuesta deuda con los ferrocarriles metropolitanos de 300 millones de pesos, para lo cual hará uso del Fondo Fiduciario (el último aumento tarifario lo nutre de 60 millones de pesos anuales), que se creó para la realización de inversiones y mantenimiento. De todo ello resulta un nuevo fraude ya que la tarifa -sin este aumento extraordinario- debía surgir de un costo operativo en el cual ya está incluido el mantenimiento.

Los ferrocarriles de carga

El sistemático incumplimiento de cláusulas contractuales tiene su antecedente en la inobservancia del Decreto Programa 666/89, que establecía un sistema de participación de capitales privados en el ferrocarril. Esta participación se limitaba a determinados fines, como la rehabilitación de ramales, la modernización de servicios y la inversión en nuevos servicios. A través de las adjudicaciones se desdibujaron estos objetivos. Un ejemplo de ello fue que los concesionarios (excluido el Ferrocarril Belgrano) se obligaron a cubrir más de 8.000 puestos de trabajo, pero en 1993, el máximo alcanzado llegó a 4.426 personas, y ahora apenas se superan los 3.000 puestos.

Los incumplimientos de las promesas privatizadoras son numerosos. En función de que los servicios se mantendrían sólo en determinadas cargas⁹ y corredores, las empresas concesionarias se apropiaron de un amplio parque de materiales rodantes y de miles de kilómetros de vías que dejaron de operar por no resultarles rentables. Fueron destinados a la reparación del material que se siguió utilizando. Esta práctica ilegal resultó un buen negocio al minimizar los costos de mantenimiento y reposición a través de la utilización de elementos de locomotoras, vagones, señales, vías, etc. que reemplazaron la inversión "nueva" que debió realizarse.

El mencionado abandono de algunos corredores ferroviarios produjo, tal vez, el mayor daño que sufrieran las economías regionales perpetrado por omisión o por acción de gobiernos y concesionarios,. Existen

estudios que demuestran que en la red principal de 15 mil kilómetros, en la que Ferrocarriles Argentinos desarrollaba servicios interurbanos y regionales de pasajeros, existe una descapitalización de las vías (aptitud para circular a velocidades entre 90 y 120 kilómetros) por 1.500 millones de pesos.

Acuerdos de competitividad a la patria privatista

Desde el mes de noviembre de 2001 el gobierno y las empresas privatizadas encaran la ampliación de la actividad ferroviaria por medio de los denominados "acuerdos de competitividad". El objeto no declarado es blanquear el incumplimiento contractual, fundamentalmente respecto de las inversiones que no se realizaron (por un monto cercano a los 500 millones de pesos) y a la falta de pago de los cánones (alrededor de 100 millones de pesos)¹⁰. Otra muestra de la ineficiente privatización ferroviaria lo dan las cifras del tonelaje transportado, que resultan inferiores a las del decenio de los '80. El hecho de que en esos años se obtenía un producto interno menor, y que las cosechas eran la mitad de las actuales, son muestras ciertas de la caída de la eficiencia.

Por otra parte, existen sobrados indicios, por lo menos en tres de las concesiones, de licuación de ganancias, ya que el grueso de lo transportado pertenece a los mismos grupos económicos que tienen la concesión ferroviaria.

Algunas conclusiones

En 1998 la Comisión Europea constató el fracaso de sus intentos de privatización y descentralización ferroviaria al comprobar "el carácter marginal de los cambios obtenidos"¹¹. A la muy limitada privatización de los ferrocarriles en Europa continental se agrega el fracaso de la privatización británica y la consiguiente renacionalización.

Otra de las evidencias del fracaso de la privatización británica es que la empresa Railtrack, a pesar de haber recibido subsidios por un total de 2.280 millones de dólares en cinco años, terminó en estado de quiebra¹². Ahora se reconoce abiertamente que la fragmentación del sector ferroviario en muchos contratistas que intentan maximizar el valor accionario creó una estructura de incentivos que recorta costos de forma indiscriminada y arriesga la seguridad y la calidad del servicio¹³. Por otra parte, la crisis de los ferrocarriles privados hizo que Blair decidiera dejar sin efecto los intentos de privatizar los subterráneos de Londres, a lo que siempre se opuso el alcalde de la ciudad. La privatización británica, igual que la argentina, muestra el enfrentamiento entre la maximización del lucro y la inversión, y la del interés público.

En la Argentina aún no se ha llevado a cabo una investigación detallada de cómo el sistema fragmentado y pseudo competitivo implantado en el transporte ferroviario ha incrementado los costos para los sectores productivos y de la sociedad en general. Este trabajo necesita de nuevos análisis que pongan al descubierto la ineficiencia del sector. Quienes crearon ineficiencias en las empresas públicas con sus contratos abusivos hoy no saben ser empresarios, porque solo tienen experiencia en beneficiarse del Estado: casi de un modo natural pasaron de contratistas a privatistas subsidiados por el Estado¹⁴.

Puede demostrarse que los objetivos enunciados de evitar el déficit y aumentar la productividad, utilizados para realizar las privatizaciones ferroviarias en la Argentina no se cumplieron. Al contrario, los déficit globales por unidad de producto (pasajeros/kilómetros y toneladas/kilómetros) se han incrementado. El material rodante y la infraestructura ferroviaria han sufrido, en general, una desmejora en sus aptitudes técnicas, lo que exigirá una elevada inversión para alcanzar niveles compatibles con una economía medianamente moderna.

Con la privatización ferroviaria argentina el Estado ha perdido una formidable herramienta geoeconómica de integración nacional y regional, perjudicando a las economías regionales del interior.

La extranjerización no es común en la privatización en el Reino Unido: tanto Railtrack como las 25 gerencadoras del servicio son de capitales británicos. Si bien en la Argentina la extranjerización reina en el conjunto del proceso privatizador, en los ferrocarriles (excluido el grupo brasileño ALL) fue la patria contratista local la que se hizo cargo de éstos.

Debe señalarse que hace nueve años, desde APDFA y con la intervención de nuestro inolvidable Germán Abdala en la Comisión de Seguimiento de las Privatizaciones, alertábamos sobre estas concesiones.

Una de las características comunes de las privatizaciones ferroviarias británica y argentina es la corrupción, aunque se haya aplicado en distintos niveles en ambos países. Se asegura que "el capitalismo está completamente implicado en esta corrupción de la privatización" y que: "La actual tendencia neoliberal hacia la privatización de la energía y los servicios de comunicaciones ... consiste en garantizar para los negocios privados las redes... que se construyeron mediante enormes inversiones de dineros públicos"[15](#).

En tiempos en que el modelo neoliberal ha comenzado a caer de su cúspide, el hecho de la renacionalización parcial de los ferrocarriles ingleses abre nuevas perspectivas para los pocos casos mundiales, como el argentino, donde también fueron privatizados. Los abusos de la privatización y sus resultados negativos hacen que el discurso único haya entrado en crisis. Así, autores de gran repercusión en los propios Estados Unidos opinan: "Sugerimos... un papel mayor para el Estado, desafiando la obediencia sumisa a la ideología del libre mercado, que rodea al modelo Wall Street"[16](#).

* Licenciado en economía (UBA) y Abogado (UBA).

** Ingeniero (UNLP), secretario general de la Asociación del Personal de Dirección de los Ferrocarriles Argentinos (APDFA), e integrante del Consejo Directivo de la CTA.[<Volver>](#)

Notas

1 Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), Regulatory Reform in the United States, París, 2000, pp. 24 y 203.[<Volver>](#)

2 Juliette Jowit y Jean Eaglestram, "Railtrack prosecution for Hatfield 'unlike'", Financial Times, 1 de noviembre de 2001.[<Volver>](#)

3 Juliette Jowit, "Virgin trains accused of abusing 'monopoly'", Financial Times, 1 de setiembre de 2001.[<Volver>](#)

4 En Gran Bretaña llaman gatos gordos (fat cats) a los directivos de las empresas privatizadas que cobran elevados ingresos por sus funciones ejecutivas sin importar la eficiencia operativa alcanzada.[<Volver>](#)

5 Walter Oppenheimer, "Londres interviene el antiguo ente público que gestiona los tendidos ferroviarios", El País, Madrid, 8 de octubre de 2001.[<Volver>](#)

6 Véase Mark Tran, "Railtrack: the issue explained", The Guardian, 15 de octubre de 2001.[<Volver>](#)

7 El Reino Unido incluso ha fragmentado al Rail Regulator al establecer el OFRAIL para regular el acceso a la red, y el OFRAF, que regula concesiones y tarifas.[<Volver>](#)

8 Keith Harper, "800 pounds a Trailtrack to keep going", The Guardian, 1 de noviembre de 2001.[<Volver>](#)

9 El tránsito de pasajeros de mediana y larga extensión fue suprimido. Por su parte, provincias como Buenos Aires, Chaco y Formosa han establecido ferrocarriles provinciales que atienden las necesidades de tránsito de las personas.[<Volver>](#)

10 Ambas situaciones, ausencia de las inversiones contractuales y no pago de cánones provocaron la renacionalización de Railtrack.[<Volver>](#)

11 Jean Bergougoux, Services publics en réseau: Perspectives de concurrence et nouvelle régulation, Commissariat Général du Plan, La Documentation Française, París, 2000, p. 110.[<Volver>](#)

12 Maria Luiza Abbot, "Privatizada, Railtrack entra en colapso", Valor, 9 de octubre de 2001.[<Volver>](#)

13 En este sentido véase Will Hutton, Stephen Byers should be applauded, The Observer, 14 de octubre de 2001. [<Volver>](#)

14 Michael Hardt y Antonio Negri, Imperio, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 2000, p. 74 y ss. describen la acción de los "lobbistas" que reducen la eficiencia y la producción.[<Volver>](#)

15 Michael Hardt y Antonio Negri, ob. cit.[<Volver>](#)

16 Barry Bluestone y Bennet Harrison, Prosperidad. Por un crecimiento con equidad en el siglo xx, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 2001, p. 210.[<Volver>](#)

Hipólito Yrigoyen 1116 4° piso Buenos Aires Argentina - Tel. (54 11) 4381-7380/9337
