



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

FUNDAMENTOS

Las privatizaciones de servicios públicos en nuestro país, se han realizado en por del objetivo de mayores y mejores prestaciones para usuarios y como una manera de superar los déficits operativos que el Estado debía solventar para mantenerlos en funcionamiento.

En el caso particular de los ferrocarriles, era común escuchar hacia fines de la década del '80, que éstos generaban un déficit diario de \$US 1.000.000 y que por tal motivo el camino de la lógica indicaba su privatización. Fue así que los servicios más rentables pasaron a manos de operadores privados, en tanto que otros fueron transferidos a las provincias y algunos en fin, desactivados o desguazados.

El marco de negociación con las empresas para las concesiones de las siete líneas urbanas de la ciudad de Buenos Aires y su conurbano, previo otorgamiento de un fuerte subsidio que permitiera la incorporación de mejora y posibilitará la operatividad de los servicios.

A sólo dos años de haberse privatizado las dos últimas líneas urbanas, las autoridades nacionales han decidido modificar los parámetros que se habían fijado con los concesionarios de servicios de pasajeros a diez y veinte años de plazo.

Durante el año 1996, estas empresas recibieron algo más de ciento cincuenta millones de pesos en concepto de subsidios. Para el presente año, los operadores metropolitanos de subtes y servicios ferroviarios cobrarán en total 338,6 millones de pesos en subsidios, vale decir un 55% más que en el año anterior, esto implica una suma apenas inferior a un millón de dólares diario.

Como fundamentación para este considerable subsidio, se indica que está destinado tanto a cubrir "pérdidas operativas" de los concesionarios, como a solventar la totalidad de las inversiones que se realizan en obras de infraestructura ferroviaria y en la reparación de materiales tractivos y rodantes. De este modo, se evita privar de estos esenciales servicios a los que habitantes de la Capital Federal y el conurbano bonaerense, que constituyen la mayor concentración de población, evidenciándose que prima así un criterio cuantitativo.

La situación provincial en este aspecto está marcada por rasgos sustancialmente distintos respecto del sector central de nuestro país. En nuestro caso, grandes distancias y bajas densidades poblacionales, no concitan la atención de la autoridad nacional para sustentar el transporte ferroviario.

Para cubrir la ineludible necesidad del ferrocarril en los sectores más postergados y aislados de nuestro territorio, se constituyó la empresa provincial SEFEPA, en momentos en que se produjo el levantamiento del servicio por parte del gobierno nacional.

Ahora bien, paradójicamente los ciudadanos rionegrinos, incluidos aquéllos de nuestra región sur, están contribuyendo a subsidiar, por la vía de los impuestos, al



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

ferrocarril de la Capital Federal y del conurbano, mientras que el servicio de SEFEPA que ellos ineludiblemente utilizan y que constituye un eje integrador para la provincia, no cuenta siquiera con un mínimo aporte nacional que venga a compensar tan flagrante inequidad.

En síntesis, se subsidia a un área donde el servicio tiene perspectivas de rentabilidad, habida cuenta de las dimensiones del mercado, mientras que se pospone a una región donde históricamente el servicio fue promocional, constituyendo una herramienta económica básica.

Esta asimetría se hace tanto más merecedora de alguna clase de corrección, cuando constatamos que tan sólo con el importe que los argentinos destinamos durante un día al sostenimiento de la red urbana y conurbana de la capital, nuestro servicio ferroviario provincial experimentará un considerable alivio financiero.

Por ello:

AUTOR: Marta Mayo

FIRMANTES: Juan Accatino, Raúl Lencina, Roberto Jorge Medvedev



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

**LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO
COMUNICA**

Artículo 1°.- Al Poder Ejecutivo Nacional, que vería con agrado, el otorgamiento del subsidio solicitado por la Provincia de Río Negro para el financiamiento e inversiones en el servicio ferroviario atendido por SEFEPA, conforme a los mismos criterios que sustentan la asignación de los mismos en beneficio de las líneas metropolitanas.

Artículo 2°.- De forma.