

SESIONES EXTRAORDINARIAS
28 DE FEBRERO DE 2008
PROYECTO: REORDENAMIENTO DE LA ACTIVIDAD FERROVIARIA Y CREACIÓN
DE LA ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD
DEL ESTADO

Intervención de la diputada nacional Claudia Bernazza¹

Sra. Bernazza.- Señor presidente: simplemente quería hacer uso de la palabra para focalizar el tema que nos ocupa en el marco de este proyecto de ley: la creación de dos sociedades del Estado. Si no hacemos esto, le estaremos pidiendo a la futura norma que haga por nosotros todo el trabajo de gobierno y gestión.

Este proyecto de ley va a formar parte de una constelación normativa y de gestión que va a ir transformando un modelo económico y social. Iremos de un modelo económico que teníamos instaurado a uno nuevo que seguramente tendrá el trabajoso problema de dismantelar marcos normativos previos que le daban legitimidad. Me estoy refiriendo al modelo liberal.

En ese sentido quisiera rendir un pequeño homenaje a lo que es la ley de sociedades del Estado. La ley 20.705 fue promulgada a mediados de 1974 en el marco del paquete de leyes enviado al Congreso de la Nación durante el tercer gobierno peronista. Lo hicieron los equipos políticos y técnicos del Plan Trienal de Reconstrucción y Liberación Nacional. Ahí trabajaron distintos equipos de partidos políticos, como el desarrollista, los radicales, los socialistas, la Democracia Cristiana, etcétera. Todos colaboraron con el gobierno peronista de ese período.

Dicha norma se refería a sociedades que fueron pensadas para lo que son las partes troncales de un modelo económico con desarrollo, inclusión y justicia social. Justamente las sociedades del Estado son pensadas para que no quiebren, porque son creadas para lo que necesita el pueblo, en el marco de la preservación de su patrimonio.

En función de lo expuesto, vaya ese homenaje a Benjamín Hopenhayn, Carlos Leiva, Alfredo Calcagno y tantos otros que colaboraron con aquel paquete de leyes.

Volviendo al tema de la creación de sociedades del Estado, como figuras institucionales que colaboran en los casos en los que necesitamos contar con instituciones públicas estrictamente pensadas para las bases de un modelo económico y social, la futura norma nos dará dos instituciones que cumplirán con todo aquello que la ley de fondo prevé, incluidos los controles. Es más: se prevé el control de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte. Esto está pensado –como ha dicho alguna señora diputada precedentemente- en el marco de un enfoque liberal. Sin embargo, este proyecto de ley se aviene a su control.

Falta mucho por diseñar y pensar con estas instituciones públicas novedosas que vienen a cambiar el modelo. Seguramente promoverán la discusión – como bien decía el señor diputado Sarghini- de una política integral de transportes, la conformación de un Consejo Federal del Transporte y la segura revisión de los reglamentos. Esto traerá como consecuencia que revisemos la participación de los usuarios, como también de los gremios, que en la historia han sido piezas fundamentales del desarrollo del país, como acontece con el gremio ferroviario.

¹ Fuente: versión taquigráfica HCDN.

Todo eso deberá ser pensado, y estaremos garantizando y custodiando que las normas den configuración a esta primera ley, con el fin de que ocurra lo que estamos pensando: que las dos sociedades del Estado sean fundantes de un nuevo sistema ferroviario.

Lo que debe quedar en claro es que a la futura ley le vamos a pedir lo que realmente puede dar: la creación de las dos sociedades del Estado. Si bien no es lo máximo, tampoco es lo mínimo. Por eso debemos tener suficiente respeto por lo que la norma traerá a la institucionalidad de la República Argentina.

La sanción del proyecto de ley servirá para recuperar el patrimonio nacional y la gestión de ese patrimonio. No voy a abundar en este tema, porque ya lo han hecho otros oradores. Seguramente la ley no pudo pensar en sociedades cuyos objetivos fueran la renta porque lo que está custodiando son intereses nacionales. Y sí voy a nombrar con mucho orgullo una vez más, como lo ha hecho el señor diputado que me precedió en el uso de la palabra, a Raúl Scalabrini Ortiz, porque vamos a aprobar esta iniciativa en un nuevo aniversario de su nacimiento y vale la pena traer a colación sus palabras con referencia a los trenes.

Como ya es muy conocido mucho de lo que él ha escrito en esta materia, preferiría recordar una anécdota que tiene que ver con este tema. Él, como intelectual, no quiso tener roles ni funciones en el gobierno peronista del período; sin embargo trabajó –y mucho– y fue un gran lobista para la nacionalización de los ferrocarriles.

En charlas con el entonces coronel Perón, antes de que éste asumiera la presidencia de la Nación, en una servilleta mucho menos famosa que otras que vinieron después escribió: “Coronel: le vamos a pedir los trencitos”. Luego trabajó muchísimo para que esto sucediera, así como trabajaron muchísimos equipos de este país.

La historia posterior es conocida: el período de expansión, el de declinación y el de privatización del sistema ferroviario. Todo esto ha sido explicado aquí.

Con este tipo de leyes venimos a dar normas que sustenten el reclamo por nuestros trenes. Nosotros también venimos a pedir nuestros trenes, y en ese sentido seguramente habrá mucho más que discutir en el marco de la configuración del proyecto nacional. Pero esta es una discusión concreta que genera instituciones reales y es lo que este proyecto de ley viene a traer. (*Aplausos*).