

LA REPÚBLICA

Registro Nacional de la Propiedad Intelectual 260639 - Director JUAN CARLOS MATILLA - Belgrano N° 627 - Gral. Pico

AÑO LXV
NUM. 20.922

— General Pico, Lunes 9 de Enero de 1989 —

A 6,00

Por el Lic. Alfredo Armando Aguirre

RECONSTRUCCION FERROVIARIA. UNA PROPUESTA

El presente desarrollo, se basa en tres supuestos. El primero es que los ferrocarriles son imprescindibles para un futuro argentino de progreso. El segundo es que los ferrocarriles argentinos se encuentran en un estado de cuasi-destrucción, producto de políticas que deliberadamente apunaron a tal destrucción. Y tercero, que en la reconstrucción de los ferrocarriles argentinos, debe haber cabida para propuestas ingeniosas, creativas, no convencionales, atrevidas, heterodoxas y fundamentalmente participativas.



En los últimos tiempos, han proliferado felizmente, iniciativas para la reactivación ferroviaria. De ellas las más difundidas son la gubernamental y la de los sindicatos y empresarios privados del quehacer ferroviario, nucleados

en A.D.A.F.A.

Hay un dato aportado por la propuesta gubernamental, que ha tenido un fuerte componente motivador de la propuesta que me permito lanzar a la consideración pública. Ese dato, es que los ferrocarriles argentinos tal como están, están valuados oficialmente en treinta mil millones de dólares (US\$ 30.000.000.000). Dicho sea de paso, pareciera que lo que se adquirió en 1948 no era tan "fiero viejo".

Un segundo elemento, de menor entidad cuantitativa que el anterior, fue enterarme a través del periodismo, que SOMISA, la empresa siderúrgica en la que el Estado tiene participación mayoritaria, cuenta con capacidad ociosa para producir rieles ferroviarios, porque Ferrocarriles Argentinos, obviamente, no posee recursos financieros.

Con estos dos elementos, retomé un proyecto elaborado en 1985, por el que consideraba la posibilidad de convertir a las empresas del Estado en Sociedades de Economía Mixta, figura instituida por el decreto 15.349 del 28 de Mayo de 1946, a iniciativa de Don Miguel Miranda, por entonces mentor de la política económica del gobierno justicialista. La sociedad en economía mixta, es una figura ya prevista en las reformas al Código de Minería de 1935 y la Ley 12.709 de 1941, por la que se creó Fabricaciones Militares, es una alternativa jurídica en la que el Estado admite la participación de capitales privados, sin perder la conducción de la empresa respectiva, inclusive en el marco de este decreto (15.349/46) se firmó el acuerdo Miranda-Eddy para formar una sociedad mixta para explotar los ferrocarriles, propuesta que luego fue reemplazada por el acuerdo Bramuglia-Eddy. A esos datos, del valor del patrimonio ferroviario y de la capacidad ociosa de SOMISA, hemos incorporado los conceptos de "capitalización de deuda" y de "ahorro forzoso"; y los hemos enmarcado en los términos del Decreto de Sociedades Mixtas, que vale acotar se encuentra vigente.

De este entrecruzamiento, surge la elaboración que hay gruesos trazos, paso a describir:

1) Transformación de Ferrocarriles Argentinos en una Sociedad de Economía Mixta, de acuerdo al decreto 15.349/46.

2) El capital de dicha sociedad, sería obviamente, de treinta mil millones de dólares, divididos en acciones de un mismo valor.

3) La mitad más uno de las acciones (51%), permanecerá en poder del Estado, el resto (el 49%), podrán ser transferidas con cargo a determinadas personas y en determinadas condiciones.

4) Las acciones estatales, podrán ser transferidas por Ferrocarriles Argentinos a otras reparticiones del Estado en pago de bienes, servicios, tasas o impuestos. En este punto, me detendré porque constituye lo sustancial del proyecto. Por ejemplo se pagaría a Y. P. F. con estas acciones el combustible y los lubricantes que utiliza Ferrocarriles.

Se pagaría del mismo modo a SOMISA por el suministro de rieles, Como Fabricaciones Militares y Astilleros y Fabricas Navales del Estado (AFNE), fabrican vagones y locomotoras, se utilizaría el mismo medio de pago. Así también se pagarían los trabajos que realiza el comando de Ing. del Ejército y el Consejo Nacional de Educación Técnica (CONET). Del mismo modo se pagarían los servicios de consultoría que prestan las Universidades Nacionales. O los suministros de energía de SEGBA, Agua y Energía, Hidronor y Gas del Estado. Ferrocarriles Argentinos podría cancelar asimismo las deudas que tiene con gobiernos provinciales y Municipales, en virtud de la Ley 22.016 que obliga a pagar tasas e impuestos con el mismo sistema. Vale acotar que la lista de reparticiones públicas que podrían recibir estas acciones estatales, es susceptible de ampliación siendo el valor de las acciones estatales, equivalente a poco más de quince mil millones de dólares (la moneda usar otra moneda, pero es a fines de simplificación), puede imaginarse uno que durante un período de diez años, Ferrocarriles pague en acciones, aunque sólo sea parcialmente: combustibles, rieles, equipo rodante y de tracción, servicios de consultoría e impuestos. Esto permitiría un desahogo financiero de la empresa, permitiendo la capitalización de otras reparticiones del Estado, sin operar desrevalorización alguna. Como por Ley, el patrimonio se revaloría, las reparticiones que reciben las acciones se capitalizarán. Estas acciones, no podrán manjarse durante diez (10) años. Esta suerte de "ahorro forzoso", supone que en el largo plazo, todo indica que los ferrocarriles serán "socialmente rentables". Y en ese supuesto, no sería racional que nadie se desprendiese de ellas, porque además de mantener su valor, darían ganancias a quien las poseyera.

5) Las acciones no estatales, el 49% restante, representativas de poco menos de quince mil millones de dólares, podrían ser susceptibles de ser transferidas con cargo, en las siguientes situaciones:

5.1) Como parte parcial de pago en materia de salarios, en aquellos incrementos de sueldo, que excedieran las posibilidades de la empresa. Así si se pidiera un 50% de aumento salarial y sólo se podría conceder un 30%, el resto podría pagarse a los trabajadores en estas acciones.

5.2) En las licitaciones, a igualdad de cotización, las mismas se adjudicarían a los proveedores que ofrezcan recibir en pago la mayor proporción de acciones que puedan absorber.

5.3) Toda fianza, aval o garantía que se deba hacer con el ferrocarril, deberá constituirse en estas acciones, que los interesados deberán comprar al ferrocarril.

Como en el caso de las acciones estatales, estas acciones (que como toda acción serán nominativas) no podrán cambiar de titular durante diez (10) años. Esto implica, como ya señalé, posibilidad de capitalización y en el largo plazo de rentabilidad. Dada la magnitud patrimonial, no sería muy significativo el porcentaje de estas acciones que se transfirieran, con lo que aún en el largo plazo, las acciones en manos del sector estatal superarian con creces el 80% del total.

Esta es, en prieta síntesis, la propuesta. Quizás, en sentido análogo se podrían contemplar las posibilidades que ofrece el Artículo 19° de la Ley 20.337 que permitiría transformar a Ferrocarriles en una Cooperativa, donde el, Estado tendría al principio todas las acciones y las iría transfiriendo paulatinamente.

Por supuesto que esta propuesta, merece desarrollarse complementarios e interdisciplinarios y necesita implementarse por Ley.

De todas maneras, considero que aunque sólo sea a nivel de hipótesis de trabajo, propuestas como la presente u otras incluso antagónicas a la misma, contribuirán a enriquecer el análisis previo que conduzca a un abordaje que tienda a recuperar los ferrocarriles y ponerlos al servicio de la grandeza argentina. (10/XII/88)