

Argentina: La perversa gravedad

Patear el tablero sin que se muevan las fichas es algo imposible de realizar, al menos mientras continúe vigente la ley de gravedad. Hasta el arribo de la crisis energética, el gobierno se comportaba como cualquier progresista lo hubiera soñado.

Ataques constantes al FMI, pero sin deber una cuota, cruzadas discursivas sobre la deuda interna, pero sin redistribuir la renta, interminables batallas por la recuperación nacional, pero sin tocar una privatización.

Mucho antes que las petroleras le torcieran el brazo al presidente y decretara todo tipo de tarifazos, había comenzado el juego y, como se verá, la idea de reprivatizar todo como única opción viable, pero con mayor honestidad, resultó la única política aplicable.

El gobierno, al igual que en los comienzos del menemismo, analiza 61 contratos de concesión para determinar el comportamiento de las empresas y la forma de renovarlos. Tanto el gobierno como los medios de difusión, y hasta el ámbito académico, dan por sentado que la única opción de explotación de los servicios públicos es la empresa privada.

Un gobierno que constantemente se enfrenta en forma verbal a los poderes económicos internacionales, no quiere darse cuenta del abanico de opciones que existe para manejar los servicios públicos y que las alternativas no son puramente económicas, sino de potestad política.

Quien controle los servicios públicos controlará la mayor caja del país, por lo tanto, la configuración de poder dependerá de la proporción que detente (empresas extranjeras, financieristas, empresas locales, etc). Según Alfredo y Eric Calcagno¹ habría una serie de criterios a tener en cuenta a la hora de mantener las privatizaciones o evaluar su cambio:

1. Determinar el criterio que debe prevalecer en la prestación del servicio (el criterio de bienes públicos o empresa privada)
2. Privación de la renta de los servicios
3. Endeudamiento de las empresas.
4. La naturaleza de funcionamiento de la empresa.

En cuanto al primer punto las diferencias son sustanciales. Si el estado ejerce la función anteponiendo el interés general, ingresará en sectores o lugares en los que puede obtener pérdida. En caso que se privilegie la rentabilidad, se favorecerá a los sectores de mayores ingresos para expandir o mejorar los servicios olvidando a los postergados.

El segundo punto no merece comentarios, sólo respecto a la capacidad o incapacidad de gerenciar. En cuanto al tercero tiene que ver con endeudamientos y manejos financieros de las casas matrices con sus filiales que operan los servicios en la

¹ “Que hacer con las privatizadas” Alfredo y Eric Calcagno Le monde Diplomatique N° 54 pag 6

Argentina, comprando a precios exorbitantes o contratando servicios innecesarios con el fin de enviar remesas a la casa matriz.

Por último, el funcionamiento de la empresa se relaciona con la autoridad (quien decide sobre la cobertura y calidad de los servicios), la propiedad (quien tiene el poder final y hacia donde se dirigen las ganancias o pérdidas) y la gestión (la gerencia). Cada una de estas partes no tiene necesariamente que concentrarse en la misma empresa.

Más allá de las diferentes formas, iniciativa privada, estatización, empresas mixtas, concesión, y sus combinaciones se supone que la necesidad de reindustrializar, extender e incluir el consumo de servicios públicos a la economía y abastecer a la población, son la norma en crecimiento. Argentina sólo dispone como agente económico importante a las empresas extranjeras dueñas y prestadoras de pésimos servicios para que lo realice. ¿Qué hacer?, ¿enfrentarlas o ceder?

La escasa o nula idea de imaginar un modelo alternativo de desarrollo por parte del gobierno con los excedentes del sector externo (como veremos en el siguiente apartado) conjeturan una respuesta. La segunda alternativa sería la respuesta dada por el gobierno a la crisis energética, que a los ojos de españoles es:

“La gran beneficiada con la crisis es Repsol YPF, que con un 50% de la producción de gas del país y tras dos años con tarifas un 66% por debajo del precio internacional, ha visto abiertas las puertas del cielo con el nuevo marco regulatorio”²

Otra mirada sería el ejemplo de relación con los ferrocarriles. que después de intimarlos tres veces, decidió que la cuarta sería en serio.

Subsidio mensual a trenes 2003 - 2004

Meses	\$
Febrero	13.200.000
Marzo	10.407.836
Abril	10.407.750
Mayo	25.745.101
Junio	12.916.631
Julio	12.916.631
Agosto	12.916.631
Septiembre	16.653.453
Octubre	16.674.341
Noviembre	13.082.371
Diciembre	13.082.371
Total 2003	158.003.116
Enero 2004	10.352.470
Febrero	10.352.470
Marzo(*)	10.054.444
Abril	10.054.444

(*) penalidad 302.202 en marzo y Abril
Fuente: KP&M en base S. de Transporte

² Boletín Económico financiero N° 457, La Caja Madrid, pagina 10

Mientras enérgicamente el gobierno le reclamaba a la empresa Metropolitana por serias deficiencias en el ferrocarril Gral. San Martín, la seguía premiando un subsidio de \$ 842.079 mensual. Eso sí, penalizándola por sus incumplimientos con \$ 78.050.

Los principales reclamos de los usuarios apuntan directamente a la línea en cuestión que, aunque no es la única, encabeza el ranking de quejas. Tras el reconocimiento del Ministerio de Economía y de Planificación sobre los mayores costos afrontados por la empresa, el Estado aumentó en 19 millones de pesos mensuales los subsidios a las cuatro concesionarias del área metropolitana.

El incremento de los aportes por parte del Estado, tiene por objeto cubrir la tasa de gas-oil y mantener congelados los boletos. El gobierno se hizo cargo, además, de la remodelación de las estaciones, de las obras de infraestructura previstas por el programa PLANIFER (programa de inversión ferroviaria que se anunció en febrero destinando \$450 millones este año), más dos locomotoras nuevas para aumentar la frecuencia.

El mismo juego, pero a niveles absurdos siguen los ramales de carga. Estos tienen sus tarifas descongeladas y las inversiones suspendidas. Aumentaron la carga transportada durante el 2003 en un 18%, facturaron \$450 millones en el primer trimestre de este año y en los 12 años que llevan privatizados movieron más de 20 millones de toneladas anuales, una marca que no se daba desde 1960.

Para el gobierno, este es un contexto favorable para renegociar los contratos, pero esto se hará una vez que termine de pulir las nuevas reglas que la Unidad de Análisis y Renegociación (UNIREN) quiere introducir. Los cambios más destacados consisten en:

1. Flexibilización de las inversiones que deben realizar los concesionarios
2. Traslado al Estado de las obras de infraestructura.
3. Introducción de nuevos operadores que puedan competir con los actuales³

Aunque parezcan descabelladas las propuestas realizadas por la Unidad de Renegociación, son menos entendibles cuando se conocen los informes de la CNRT (Comisión de Regulación de Transporte) y de la Auditoría General de la Nación. Los informes de ambas dependencias coinciden en que todos los concesionarios están en falta. Sólo cumplieron, en promedio, el 40% de las inversiones y todas las empresas adeudan canon al Estado.

Energía, trenes, agua, casi todos los servicios privatizados se sumaron a la larga lista de advertencias lanzadas por el presidente Kirchner y por el jefe de Gabinete Alberto Fernández desde el año pasado. Lo cierto es que todos consiguieron, antes de tiempo los requerimientos del FMI: aumento de tarifas en lugar de revisión de contratos.

A pesar de su discurso progresista, los hechos no se condicen con los dichos. Garrafas que no se sabe donde se compran, empresas nacionales de petróleo sin petróleo, niveles elevados de pobreza, superávit que no se sabe donde va y un panorama mundial y regional poco halagador. Pareciera que el impulso que cualquier economía toma después de tocar fondo, está intentando ser retenido por la carencia de un horizonte económico. La base está, el modelo sigue igual.

³ Apuran las renegociaciones de los contratos de ramales de carga: Clarín 22/05/04 pag 14