



ENTREVISTA | CR. ANÍBAL FLORENCIO RANDAZZO | MINISTRO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE DE LA NACIÓN

LA MEJOR GESTIÓN ES AQUELLA QUE MEJORA LA CALIDAD DE VIDA DE LA GENTE

¿Qué significa para usted y para el Ministerio del Interior y Transporte de la Nación trabajar en conjunto con la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de La Plata?

Significa mucho. Por varias razones. Para el Ministerio porque es totalmente necesario trabajar en forma mancomunada con las universidades, en particular con las públicas y la Universidad Nacional de La Plata (UNLP) es sin lugar a dudas una de las más antiguas e importantes del país. Con respecto a la Facultad, bueno, también significa mucho. En primer lugar porque soy Contador Público, si bien egresado de la Universidad de Buenos Aires (UBA), así que compartimos profesión. Pero además tengo un gran respeto y cariño

ENTREVISTAMOS AL CR. ANÍBAL FLORENCIO RANDAZZO, ACTUAL MINISTRO DEL INTERIOR Y TRANSPORTE DE LA NACIÓN QUIEN NOS CUENTA LOS APORTES QUE LA UNIVERSIDAD Y EN ESTE CASO, LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS HAN REALIZADO EN CONJUNTO CON EL MINISTERIO.

por ustedes, porque los conozco bien, ya que no sólo he pasado gran parte de mi vida en la ciudad de La Plata, sino que además ya hemos trabajado juntos durante mi paso por el gobierno provincial.

¿Qué aportes considera que la Universidad y en este caso, la Facultad de Ciencias Económicas, deben realizar para contribuir a fortalecer el crecimiento del transporte en Argentina?

Bueno, es fundamental que las universidades se involucren activamente en la gestión de gobierno. La sociedad actual es la del conocimiento y de la movilidad. La universidad no sólo puede aportar conocimiento, también contribuye a construir políticas de Estado, que en materia de movilidad son

totalmente necesarias y urgentes. Le doy un ejemplo. Una de las necesidades del sector ferroviario es la profesionalización. La decadencia del ferrocarril no ha sido inocua. Se perdieron muchas capacidades, no sólo infraestructura y material rodante, también institucionalidad, reglas de funcionamiento, la cultura y el espíritu pujante que supo tener el sector, y sin lugar a dudas, tal vez el elemento más importante, el capital humano. En este contexto le pedimos a la Facultad que explorara las mejores prácticas de la industria ferroviaria y de los gobiernos a nivel mundial en materia de administración ferroviaria, focalizando en los aspectos económicos, de organización, de control y auditoría. La experiencia hasta ahora ha sido muy exitosa. Tengo a mis funcionarios muy contentos con el programa, y ellos vendrían a ser sus clientes. ¿Por qué pongo este ejemplo? Porque como consecuencia del programa y en el marco del mismo, la Facultad ha desarrollado un posgrado en administración ferroviaria que es totalmente necesario y que va más allá de mi gestión. En eso se basan las políticas de Estado, en su sustentabilidad en el tiempo, en consensuar un rumbo y mantenerlo, profundizarlo, lo que permite obtener buenos resultados no en dos, cuatro o diez años sino en veinte, cincuenta años. Entonces la Facultad contribuye a fortalecer el crecimiento del transporte en la Argentina toda vez que no sólo se involucra con nuestra gestión de gobierno, sino que garantiza que seguirá haciéndolo en el futuro, en beneficio del sector ferroviario en este caso, para brindar soluciones al país y a nuestra gente que es el objetivo, la misión que deberíamos tener los políticos y demás líderes de la Argentina.

Usted anunció, en el marco de las Jornadas Internacionales de Transporte, la creación del Instituto Argentino de Transporte (IAT) que propone la realización de un plan integral a 50 años, ¿podría explicarnos sucintamente los principales objetivos?

Sí, efectivamente, fue en junio de este año. Con la Presidenta decidimos crear el IAT ante la ausencia de un instrumento que se dedique a la mirada de largo plazo, al futuro del transporte en la Argentina, un ámbito desprovisto de las limitaciones de la gestión diaria. Imagínese usted, lo que ha sido para nosotros, para mi equipo, hacernos cargo de la gestión del transporte en junio de 2012. Un gran desafío. Hemos hecho lo imposible para generar un cambio sustantivo en el sector ferroviario y seguiremos haciéndolo hasta el último día de mi gestión. Tengo un enorme compromiso con la gente, hombres, mujeres y niños que viajan diariamente en tren. Hay que garantizarles seguridad, pero también puntualidad, regularidad y calidad de servicio. Yo creo que estamos cambiando la historia de los ferrocarriles en la Argentina. Soy muy consciente de esto. Pero también es necesaria la mirada de largo plazo. Argentina necesita un Plan Estratégico de Transporte. Hay que planificar más e improvisar menos. Las mejoras del transporte en

la Argentina, tanto para el transporte de pasajeros como de mercaderías no se logran por arte de magia. Las soluciones son complejas y requieren de grandes inversiones y de tiempo. El IAT va a ocuparse de clarificar el estado actual del transporte, proyectar un modelo deseado e identificar los proyectos concretos para transitar desde la actualidad al futuro.

El sistema ferroviario argentino tiene características similares al sistema inglés y también está influido en algunos aspectos por el sistema norteamericano ¿Cuáles son las similitudes y diferencias con dichos sistemas que presenta la planificación del nuevo sistema ferroviario argentino?

La gran diferencia entre el sistema inglés y el norteamericano radica en su geografía. El sistema inglés se destaca en el transporte de pasajeros, pero es muy pobre en el transporte de cargas. Estados Unidos es lo opuesto, toda vez que tiene el sistema de transporte ferroviario de cargas más grande del mundo, es decir, que mayor volumen de cargas administra. En Argentina tenemos que definir un modelo ferroviario propio, pero tomar como referencia las mejores experiencias comparadas. Y le aseguro que hay muchas cosas para analizar de esos y otros sistemas en el mundo.

¿En qué medida el uso del ferrocarril colabora a bajar el volumen de autos en rutas y calles disminuyendo en consecuencia la saturación de tráfico? ¿Cómo impactan estos datos en la contaminación ambiental y la emisión de distintos gases que inciden en el calentamiento global?

Bueno, no hay ningún lugar a dudas que cuanto mayor es el tráfico en los corredores viales mayor es la probabilidad de que se produzcan accidentes, sobretodo cuando esas redes se saturan, como sucede a menudo en alta temporada. Pero la infraestructura no lo es todo. El factor humano tiene una relevancia importantísima en la producción de accidentes. La creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial fue un acierto. Hemos logrado reducir la tasa de accidentes en casi el 50% del nivel existente antes de su creación. Fíjese si no es importante. Pero como siempre digo, hay que seguir trabajando y no bajar los brazos, porque queda mucho por hacer. Pero volviendo a su pregunta, sí, todas las mejoras en los ferrocarriles tienen un impacto positivo en la seguridad vial. En relación a la protección del medio ambiente no cabe duda alguna que el ferrocarril es el medio de transporte menos contaminante.

¿Cuáles son las demandas más recurrentes de los usuarios de trenes en Argentina?

De todo tipo. Seguridad, puntualidad, mayor demanda de servicios, la velocidad de los trenes, el confort, la limpieza, la posibilidad de conectar con otros medios de transporte en los puntos de arribo. Deben mejorarse todas las variables. Es lo que estamos

intentando hacer. Y para ello vamos a mejorar desde lo más básico hasta lo más sofisticado, utilizando las últimas tecnologías existentes. Queremos trenes de primer mundo. Esa es la meta y el compromiso de este gobierno. También debería ser un compromiso de los futuros gobiernos.

¿Existe un observatorio o espacio a través del cual los usuarios puedan canalizar: quejas, ideas, demandas y/o inquietudes?

Sí claro, tenemos el Observatorio del Transporte, que pasará a funcionar en el ámbito del IAT. Pero en relación a las demandas o inquietudes de los pasajeros, son perspectivas distintas. Cada medio de transporte cuenta con un marco regulatorio que contempla la creación y funcionamiento de órganos de control que tienen a su cargo no sólo recibir esas demandas, procesarlas y contestarlas sino además y fundamentalmente tutelar los derechos e intereses de los pasajeros. En el transporte de cargas es diferente, pero en el transporte de pasajeros, sea por avión, colectivo, tren o buque, tratándose de personas físicas, el Estado debe garantizar la protección de sus derechos. De todos modos el IAT también debe relevar esos marcos regulatorios. En algunos casos seguramente resulte necesario reformular el diseño institucional existente, sobretodo si se advierte que algunos organismos fueron diseñados en los años noventa con una mirada muy distinta de la actual.

En más de una oportunidad usted declaró que uno de los desafíos más importantes para el transporte es aumentar y renovar el número de formaciones, ¿cuál es el estado de situación de este tema en la actualidad?

Eso que era un desafío hoy se está convirtiendo en una realidad. Compramos 1.270 coches 0km de última generación para las líneas del área metropolitana y larga distancia. El San Martín ya está funcionando con 164 coches y 20 locomotoras nuevas, el Sarmiento lo propio con 25 formaciones de 9 coches cada una, lo que representa un total de 225 coches del siglo 21. El Mitre ya es 0km en su ramal Retiro-Tigre, estamos trabajando en los otros dos para ponerlos en funcionamiento durante los primeros meses de 2015 (Retiro-José León Suarez y Retiro-Mitre), todos con 180 coches nuevos. Próximamente comenzarán a llegar los 300 trenes también 0KM para la línea Roca, el año que viene las formaciones para el Belgrano Sur, es decir, pasamos de 800 coches con un promedio de 50 años de uso, a más de 1.200 0km, lo que representa un incremento del 50% en la capacidad de transporte con formaciones modernas, seguras y confortables.

¿Qué nos puede comentar sobre las obras de infraestructura del transporte interurbano de pasajeros y los proyectos de transporte de carga y su vinculación con otros sectores productivos planificados?

Claro que es fundamental vincular la infraestructura

y los servicios de transporte con los sectores productivos. Mire, una de las tareas del IAT en la construcción del Plan Federal Estratégico del Transporte es relevar todos los planes sectoriales existentes, que incluyen al Plan de Ordenamiento Territorial, el Plan Estratégico Agropecuario y Agroindustrial, el Plan Estratégico Industrial, el Plan Estratégico de Turismo Sustentable, el Plan Estratégico Energético, y demás. El transporte no puede estar desvinculado del resto de las actividades de un país. Su función es movilizar personas y cargas. Por eso su importancia geopolítica para un país federal, las provincias y los municipios. Lamentablemente la falta de planificación estratégica o a veces la no priorización de los intereses del país llevaron a la adopción de decisiones erróneas en materia de transporte. Eso no puede volver a pasar. Nunca más. Las decisiones de planificación del transporte deben basarse en dos ejes, básicamente, la política pública, entendida como la priorización de los intereses del país y de su gente, y el nivel técnico, que garantiza la factibilidad de las obras y/o de la implementación de los servicios.

Analizar la viabilidad técnica, económica, financiera y ambiental de la conexión ferroviaria entre los puertos de Zárate y La Plata, vinculando los dos mayores aglomerados urbanos de la República Argentina, como son el Gran Rosario y la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA). El objetivo estratégico es obtener un sistema que brinde mayor resiliencia al sistema logístico y exportador agropecuario, generando una zona alternativa a las hoy existentes (Rosario y puertos de la costa atlántica bonaerense) que son, en gran medida, independientes, y no presentan, prácticamente, complementariedad alguna.

Siendo usted Contador Público y habiéndose formado en la Universidad Pública como la UBA, ¿qué ha significado ejercer cargos de gestión tan importantes para el desarrollo del país?

Yo soy de los que cree que no hay mejor política que la mejor gestión y la mejor gestión es aquella que mejora la calidad de vida de la gente, ni más ni menos que de esto se trata. Y lo más importante es que se logra con autonomía absoluta frente a cualquier interés sectorial.

Antes un ciudadano hacía colas y estaba meses o años también sin su DNI, y hoy lo puede hacer en 15 minutos y en 2 semanas le llega por correo a su domicilio, si antes no tenías un amigo en la policía no tenías pasaporte, hoy si te vas de viaje y te lo olvidás en tu casa en Ezeiza o Aeroparque por ejemplo lo podés tramitar en el momento y viajás. En 2 años llevamos adelante un proceso de renovación ferroviaria que no se había logrado en 50; y todo esto que enumero no hay posibilidad de llevarlo adelante si esa gestión no cumple con cuatro condiciones fundamentales que son, el funcionario que gestiona tiene que tener liderazgo, ser pragmático, tener valores y autonomía absoluta. ■