



:: [portada](#) :: [Argentina](#) ::

04-04-2012

Un balance de los Economistas de Izquierda

Afloran los límites del modelo

Claudio Katz, Eduardo Lucita, Jorge Marchini et al.

Rebelión

Un nuevo documento suscripto por integrantes y simpatizantes de la red EDI, *Economistas de Izquierda*, titulado "Afloran los límites del modelo" traza un balance de la etapa, analizando desequilibrios estructurales, problemas de coyuntura e interpretaciones en disputa.

En la primera parte del texto describen como se consumó la depredación de los yacimientos petroleros y estiman necesario anular las concesiones nacionalizando YPF sin indemnización, para recomponer el auto-abastecimiento de combustible. También critican el sistema de gestión que destruyó los ferrocarriles y consideran necesaria la re-estatización bajo control de los trabajadores y usuarios, para financiar el transporte de pasajeros con los réditos del transporte privado de cargas.

El documento detalla los efectos destructivos de los emprendimientos mega-mineros y propone derogar la legislación neoliberal vigente, fijando estrictas normas para garantizar la elaboración local de las materias primas. Se analiza también como forjar un esquema de agricultura diversificada que supere el cultivo sojero, mediante la reconstitución de la Junta Nacional de Granos y la nacionalización del comercio exterior.

Los firmantes del texto estiman que el proceso de reindustrialización se ha estancado en un marco de concentración, extranjerización, remisión de utilidades y baja inversión. Consideran que el salario formal se recuperó, pero subrayan la gran distancia que existe entre esa recomposición y el avance de la productividad o las ganancias. Subrayan que el ingreso promedio continúa por debajo de la canasta familiar y que los jubilados siguen relegados.

La segunda parte del documento destaca que más allá de los vaivenes cíclicos, persiste una gran desigualdad social, acentuada por el abandono de los proyectos de mayor progresividad impositiva. Señala, además, que el intento de implementar políticas pro-empresariales mediante la denominada "sintonía fina" chocaría con las mejoras sociales y se alejaría de una agenda progresista.

El texto detalla como la continuidad de la inflación erosiona los ingresos populares e interpreta que la carestía obedece a la primacía de altos patrones de rentabilidad, concertación oligopólica y baja inversión. Propone formas efectivas de control de precios a partir de evaluaciones de los costos. Destaca la gravedad que presenta la fuga de capitales y propone drásticas medidas para frenar este drenaje.



El escrito también evalúa que el superávit fiscal se ha extinguido y estima que el uso de los recursos del ANSES para el financiamiento oficial es una bomba de tiempo. Considera que ese bache no se corrige con aumentos de tarifas, ni retomando el endeudamiento externo que siempre asfixió a la Argentina. Estima que los bancos lucran con la intermediación sin proveer créditos de largo plazo y propone otra política en la órbita financiera.

En la tercera parte del documento se polemiza con los enfoques neoliberales que suelen objetar el "populismo", presentando las restricciones económicas del entorno como un dato inamovible. Recuerda que todos los gobiernos precedentes recurrieron al endeudamiento y al sobre-gasto público e ilustra como la crisis capitalista internacional en curso, descoloca las convocatorias a "imitar al resto del mundo". Destaca que estos llamados disfrazan la reintroducción de políticas de ajuste.

Pero el documento también crítica a los economistas oficialistas que fantasean con la auto-propulsión del consumo, olvidando el soporte de rentabilidad que caracteriza al capitalismo. Cuestiona la expectativa de forjar un modelo de "capitalismo serio", remarcando que todas las variantes de este sistema impiden la igualdad social. Resalta, además, que en los hechos el "capitalismo de amigos", camino elegido para forjar un sujeto nacional burgués, es la antítesis del ideal promocionado.

En contraposición a ese proyecto, el documento de *EDI* concluye presentando el nuevo cuadro de situación que están creando las demandas instaladas por los movimientos sociales, las organizaciones gremiales y las asambleas ciudadanas.

Marzo 2012

Claudio Katz, Eduardo Lucita, Jorge Marchini, Guillermo Gigliani, Jose Castillo, Alberto Teszkiewicz, Julio Gambina, Mariano Félix, Jorge Orovitz Sanmartino, Martín Ogando, Sergio García, Hugo Azcurra, Guillermo Almeyra, Martín Kalos Ariel Slipak, Facundo Lastra.

AFLORAN LOS LÍMITES DEL MODELO

Un balance de los Economistas de Izquierda

Transcurrida una década del reemplazo de la convertibilidad se generalizan los interrogantes sobre



el rumbo de la economía. Las etapas de expansión sin obstáculos (2003-2008) y desajustes controlados (2009-2011) han quedado atrás y ganan visibilidad las grietas del modelo. Hidrocarburos, minería y ferrocarriles son áreas críticas, la sojización se afianza, la recuperación del empleo productivo pierde dinamismo y son numerosas las obstrucciones que enfrenta la reindustrialización.

La creciente extranjerización y concentración de la economía, el fracaso del intento de recreación de un sujeto burgués nacional, el dominio de las formadoras de precios, son rasgos cada vez más acentuados, mientras que la disputa por el excedente y la fuga de capitales, alimentan el proceso inflacionario y la pérdida de competitividad deteriora las exportaciones industriales y amenaza el nivel de empleo.

Hay sin duda problemas de coyuntura. Cualquiera sea la evaluación del impacto que pueda depararnos la crisis capitalista mundial, ya nadie habla del "blindaje argentino". El balance de divisas ve reducir su superávit y la situación fiscal se deteriora. Sin incrementar los recursos de la Tesorería habrá dificultades para repetir la receta del 2009 y sortear la caída de la actividad que se avecina, con gasto público o expansión del consumo.

¿Se agotó el modelo económico actual? ¿Hay margen para el desarrollo en un esquema que preserva el extractivismo? ¿Alcanzaron un techo las mejoras sociales y las importantes conquistas populares de los últimos años? En lo que sigue planteamos un balance poniendo énfasis en los problemas más acuciantes que enfrenta la economía argentina.

PARTE 1: LOS DESEQUILIBRIOS ESTRUCTURALES

La depredación de los hidrocarburos

La situación energética del país no está colapsada, pero ha llegado a un límite que marca un estado de crisis aguda. Este se expresa en la debilidad de la producción hidrocarburífera; en la insuficiencia tanto de la capacidad de refinación instalada como de las redes de transmisión y distribución de los fluidos. También en lo embrionario de las energías alternativas. Pero en un país cuya matriz energética es fuertemente dependiente de los hidrocarburos (90%), sobre todo del gas, es allí donde se concentra el núcleo duro de la crisis latente.

Argentina es un país que tiene petróleo, lo sabemos desde hace ya más de 100 años, pero no puede decirse sea un país petrolero, puesto que el nivel de sus reservas comprobadas no permite esa caracterización. Sin embargo a fines de los ochenta logró el autoabastecimiento y pocos años después se transformó en un país exportador. En rigor se exportaban reservas (se calcula se exportaron algo así como el 50% de las comprobadas en petróleo y el 15% de las de gas) y el resultado ha sido inequívoco: pérdida del auto-abastecimiento y conversión de Argentina en importador neto de gas natural, fuel y gas oil.



Así la balanza energética ya no exhibe excedentes de 2041 millones de dólares como en el 2010, en 2011 el balance fue negativo en 2931 millones (fuente INDEC). Lo que se preanuncia son fuertes desbalances crecientes. Las importaciones de gas boliviano se duplicaron y los subsidios del Estado al sector energético aumentaron en forma exponencial. El problema no se limita a amenazas de cortes en verano o falta de gas en invierno. Ha emergido un gran obstáculo para toda la economía, derivado de la escasez estructural de combustible.

Así las reservas bajaron de 20 años, en los 90, a 10 en 2009 y de 17,2 años, en el 2000, a 7,8 años, en 2009, respectivamente. Este desmoronamiento fue un resultado directo de la ausencia de exploraciones. En la década de los 80 se incorporaron 1026 pozos, en el decenio posterior 989 y en el siguiente 484.

REPSOL es el principal responsable de este desplome. Se apoderó de YPF cuando el barril que actualmente ronda los 100 dólares sólo costaba 20 y dedicó su gestión a vaciar los pozos ya descubiertos. Giró sistemáticamente utilidades al exterior e invirtió en otras regiones (EEUU, Brasil, México, Caribe, África). Argentina figuró siempre como la principal fuente de ingresos de la compañía y la renta del subsuelo nacional fue destinada a abrir negocios en otras latitudes.

En sus propios balances se informa que esos lucros surgieron del vaciamiento de los pozos ya existentes. Esa extracción aseguró un altísimo nivel de rentabilidad. Sólo en el período 2008-2010 la empresa obtuvo beneficios netos por 13.380 millones de pesos y distribuyó el 90 % de esas ganancias.

Un fraude complementario fue perpetrado por los capitalistas argentinos aliados del gobierno (familia Eskenazi). Ingresaron a la compañía adquiriendo el 25 % de las acciones, con fondos surgidos de la distribución de las utilidades. No pusieron un solo peso y financiaron su compra con créditos solventados en el vaciamiento de la empresa¹.

El gobierno participó directamente de esta operación. Destabó obstáculos legales y sancionó ajustes de precios en los surtidores. Supuso que esta "argentinización" permitiría recuperar el control sobre un sector devastado por las privatizaciones. Pero el remedio fue peor que la enfermedad, puesto que los empresarios nacionales acentuaron el parasitismo de los ibéricos.

En los últimos meses este desastre comenzó a repercutir sobre la economía y obligó al gobierno a presionar por un incremento del abastecimiento. El oficialismo se enojó con sus viejos socios, quitó subsidios a las empresas (programas petróleo, refino y gas plus), denunció sobreprecios en el gasoil, cuestionó prácticas monopólicas (vender más caro a los transportistas que en los surtidores) y obligó a liquidar las divisas de exportación. Además, votó en el directorio de YPF contra el reparto de dividendos, amenazó con introducir fuertes regulaciones y desplegó una retórica muy beligerante ("no podemos volver a la época del Virreinato").

Están por verse los resultados de esta confrontación. Las empresas siempre recurrieron al desabastecimiento para lograr mayores precios, creando reyertas con todos los gobiernos. El problema actual tiene otro alcance, puesto que se agotaron los pozos existentes. Se requieren inversiones de gran porte para buscar nuevos yacimientos o para explotar afluentes de elevado costo de extracción. La nueva cuenca de Neuquén podría aumentar



significativamente las reservas comprobadas. Pero contiene combustible no convencional, cuya extracción entraña enormes riesgos ambientales y exige gastos dos o tres veces superiores al promedio actual.

Lo ocurrido con ENARSA demuestra la total inconsistencia de iniciativas oficiales sin recursos ni financiación. Esa empresa está constituida por un grupo de oficinas sin actividad real. Es titular de áreas off shore, pero no realizó operaciones significativas.

REPSOL no parece orientada a modificar sus políticas empresariales por las presiones del gobierno. Tampoco se muestra dispuesta a contraer deuda para subsanar el incumplimiento de sus viejos compromisos. Ni siquiera concretaría inversiones significativas si se alinean los precios locales del combustible con los niveles internacionales²

Algunos funcionarios gubernamentales comienzan a buscar asociaciones privilegiadas con otras empresas (como Pan American), otros grupos (Bridas) y otros financistas (chinos). Pero un cambio de favoritismo no resolvería el problema de las inversiones faltantes.

La necesidad de la anulación de las concesiones y de la nacionalización surgen del simple incumplimiento de contratos, que estipulan la obligación de realizar las inversiones, que al no realizarse han llevado al vaciamiento de los recursos y a la emergencia energética actual. No sólo el país tiene argumentos jurídicos de sobra para adoptar esta decisión, sino que también puede litigar en tribunales internacionales por el fraude que ha cometido REPSOL. Obviamente esta controversia no podría procesarse en el ámbito del CIADI, que ya tiene preparados dictámenes a favor de las transnacionales antes del comienzo de cualquier juicio³

La re-nacionalización de YPF es una alternativa considerada por todos los actores del sector. Incluso ha trascendido que los principales artífices de la privatización menemista habrían propuesto alguna modalidad de estatización que favorezca a REPSOL. Los Economistas de Izquierda sostenemos que hay que prestar mucha atención a la eventualidad de otra estafa, a través de alguna recompra de la compañía con fondos públicos, que terminaría siendo funcional a otros negocios privados.

Algunos proyectos en danza señalan la desventaja padecida por haber perdido la compañía estatal que mantuvieron Brasil, Uruguay o México. También se remarca el giro estatista que prevalece a escala internacional, desde el momento que 16 de las 20 mayores empresas del mundo pertenecen al sector público⁴. Asimismo es posible conocer

distintos modelos de gestión futura, otorgando suma relevancia a una asociación petrolera sudamericana.

Pasamos que es necesario estar atentos a los movimientos del gobierno y a las acciones que tome, que por el momento no parecen demasiado definidas, pero para nosotros resulta indispensable preclear si la re-nacionalización incluirá o no indemnizaciones. En el primer caso se aceptaría la estafa realizada y el país quedaría sin fondos para realizar las inversiones postergadas para explotar y extraer los recursos. No basta aculur una nueva denominación (YPF Federal) o hacer ondear la bandera de la recuperación energética. Hay que detallar cómo se instrumentará ese objetivo. La compra de la empresa (al contado, en cuotas o con deuda), abonando parcial o totalmente su precio bursátil (11.000 millones de dólares según la actual cotización accionaria en New York (Claris 14.3.12)), introduciría un quebranto de las finanzas públicas.

Para qué nos integramos E2D la única respuesta progresiva y transformadora a esta situación es la anulación inmediata de las concesiones, la re-nacionalización sin indemnización de YPF y la devolución constitucional de la propiedad del subsuelo que la Nación, Pacto de Olivos mediante, delegó a las provincias con la Reforma Constitucional del '94. Esta reforma fue perfeccionada por la llamada Ley Corta de fines del 2005, iniciativa del gobierno de entonces que el Congreso Nacional sancionó junto con exenciones impositivas inéditas a la actividad.

La transferencia del dominio que el Estado nacional históricamente tenía sobre los yacimientos y los permisos de exploración y concesiones a los estados provinciales, otorgó a los gobernadores la capacidad de negociar con las compañías abriendo del todo tipo de conveniencias e inequidades del país. Para nosotros el destino de los hidrocarburos debe estar en manos del conjunto de la población y la gestión de este sector estratégico debe desarrollarse con transparencia y plena información pública.

Claro que la re-nacionalización y la recuperación para el Estado nacional de la propiedad del subsuelo deberían ser acompañada de un replanteo de todo el sistema fiscal, caso contrario se corre el riesgo de desfinanciar a las provincias, particularmente en sus programas de educación y salud.



Consideramos estas medidas como indispensables para reestructurar el abastecimiento.

Por otra parte resarcimos la estrecha vinculación entre la crisis energética y los actuales problemas de Cuenta Corriente. El problema energético obliga a pelear en combustibles los dólares que se necesitan para importar insumos y bienes de capital. Para nosotros es una contradicción que está inscripta al interior del propio modelo neodesarrollista y que expone una vez más las dificultades estructurales del sector externo.

El colapso ferroviario

La decadencia del sistema ferroviario viene de larga data, puede situarse un punto de inflexión en el inicio de la década del '50 con el Plan Larkin, primer intento de redimensionar la empresa a favor del transporte carretero, luego se suceden años de marchas y contramarchas, de sucesión de políticas contradictorias que acortaron su destino. La destrucción lenta pero continuada en el tiempo fue funcional a los intereses del transporte carretero, especialmente a las multinacionales de la industria automotriz. Esta opción llevó a la dilapidación de recursos escasos y muestra la irracionalidad capitalista y sus dramáticas consecuencias sobre la pérdida de vidas humanas, la polución y la degradación ambiental.

Pero en esta historia de décadas puede recortarse un período claramente diferenciado, el que se inicia a mediados de los '80 con las privatizaciones y que llega hasta nuestros días.

En poco menos de tres años bajo la figura de la concesión, la empresa estatal -monopólica y con déficit de servicios- se transformó en numerosas empresas de derecho privado. De 39.000 km en operación quedaron 22.000, de los que solo se explotaban unos 7.500. De 95.000 trabajadores ferroviarios quedan en actividad unos 14.000. Pero hoy se transportan más pasajeros/km y más toneladas/km que en aquellos años. La productividad y el beneficio empresarial han crecido exponencialmente y ha sido

la renegociación de los contratos a principios de la administración kirchnerista la que ha perpetuado estas condiciones.

Los servicios rentables - los de carga- quedaron concesionados a grupos escandinavos que solo incorporan mejoras tecnológicas y operativas hasta donde les resulta funcional a sus propios intereses. Los de pasajeros de mediana y larga distancia son casi inexistentes, los que tíbilmente se repusieron lo hacen en pésimas condiciones de confort y seguridad. Pero son los servicios suburbanos de pasajeros los que están en el límite de sus posibilidades.

No obstante el carácter prebendario de la privatización, la gestión privada de las empresas no ha cumplido con los pliegos licitatorios. No han invertido, no pagan los cánones establecidos ni los inventarios que se les transfirieron a precio vil y el Estado asigna año a año mayores partidas presupuestarias para subsidiarlas.

El colapso de las líneas San Martín, Roca y Belgrano Sur, así como los accidentes que se suceden en la línea Sarriena anticipaban lo que podía suceder. A pesar de esto el gobierno nacional al tener que hacerse cargo de las líneas colapsadas no encontró mejor solución que darlas en gerenciamiento a los mismos grupos empresariales que se beneficiaron de la privatización ferroviaria y que continúan explotando otros servicios. Una suerte de asociación ilícita (Crigliano, Roggio, Techent), con la activa participación de la mafia sindical que perpetró el asesinato de Mariano Ferrero.

No hubo inocencia en esta selección. Los Crigliano recalcitraron a aportar para las campañas electorales del oficialismo, se hicieron cargo del manejo de empresas ferreas por petición gubernamental (Safin, Pfy) y poseían su Rda privada de jefa para el transporte de funcionarios.

La reciente tragedia de Orca demostró que lo que se anticipaba no era en vano. La muerte de 52 pasajeros estuvo precedida por centenares de fallecidos en las líneas que gestionan los responsables del crimen. Ya se sabía que los frenos y los parafreos no funcionaban y que los vagones o vías están completamente obsoletos. Las formaciones circulan bajo amenaza de sanción a los trabajadores que denuncian los riesgos operativos. Todas las compañías incumplen normas de seguridad para abaratar costos y aumentar las ingresos con el número de pasajeros transportados.

Pero el caso Crigliano es particularmente escandaloso. Utilizó los subsidios para suventar un emporio de colectivos, carrocerías, inmuebles y aseguradoras, dentro y fuera del país. En pocos años convirtió su pequeño emprendimiento en un poderoso grupo, destruyendo los ferrocarriles que cumplen con sus intereses en el transporte automotor. Realizó incluso maniobras financieras (depósitos en dólares, compra de títulos) con el dinero público que debía utilizar para la gestión ferroviaria.

Estos desfalcos cuentan con la complicidad directa de los funcionarios. Nadie puede alegar desconocimiento. Inspectores, trabajadores, delegados y agraciado más oportunos se cansaron de presentar denuncias, así como la Asociación del Personal de Dirección (APDPA) que describieron reiteradamente la violación de las normas de seguridad. Jirine cogió estas advertencias y Schiarei mantuvo el ocultamiento. Frente a estos antecedentes es inadmisible la presentación del Estado como querrelante ante jueces alicés al poder. No hay que olvidar el armado de causas judiciales por parte de Anibal Fernández contra los delegados combativos, que anticiparon lo que finalmente sucedió. Para encubrir los delitos de las empresas culpables a los trabajadores de "habrá que".



Muchos opositores de la derecha y partidos tradicionales que desampararon estas denuncias también silenciaron su propia participación en el desastre que inició el movimiento en los CDS, cerrando la Alianza y perfeccionó la administración provisional de Duhalde, con un decreto que exoneró a las compañías por el incumplimiento de las inversiones.

La comisión social creada por la tragedia de Once y la reacción de los afectados abre una oportunidad de revertir el desastre ferroviario. En la historia argentina reciente esa movilización de las familias ha sido determinante para imponer justicia, especialmente cuando el gobierno culpa a las víctimas, atribuye el desastre a la irresponsabilidad de pasajeros culpables, que se agotan en las salidas o tiran los vapores en los días laborales. Además, designa a un ex ministro para gestionar la intervención de TSA y después con elogios a Schiarelli.

Impedir la impunidad es un punto de partida para reconstruir el ferrocarril. En lugar de otro parche en los contratos vigentes se necesita un cambio de raíz, que empuje por completo el modelo de privatización que el gobierno quiere conservar y la derecha pretende reforzar con demagogia y sumositos de felicidad.

Los debates políticos se profundizan y se abren a la participación de los afectados por el desastre ferroviario. Se trata de un punto de partida para reconstruir el ferrocarril y evitar que se repita el desastre. La historia reciente muestra que la participación de las familias ha sido determinante para imponer justicia, especialmente cuando el gobierno culpa a las víctimas, atribuye el desastre a la irresponsabilidad de pasajeros culpables, que se agotan en las salidas o tiran los vapores en los días laborales. Además, designa a un ex ministro para gestionar la intervención de TSA y después con elogios a Schiarelli.

Los debates políticos se profundizan y se abren a la participación de los afectados por el desastre ferroviario. Se trata de un punto de partida para reconstruir el ferrocarril y evitar que se repita el desastre. La historia reciente muestra que la participación de las familias ha sido determinante para imponer justicia, especialmente cuando el gobierno culpa a las víctimas, atribuye el desastre a la irresponsabilidad de pasajeros culpables, que se agotan en las salidas o tiran los vapores en los días laborales. Además, designa a un ex ministro para gestionar la intervención de TSA y después con elogios a Schiarelli.

Los debates políticos se profundizan y se abren a la participación de los afectados por el desastre ferroviario. Se trata de un punto de partida para reconstruir el ferrocarril y evitar que se repita el desastre. La historia reciente muestra que la participación de las familias ha sido determinante para imponer justicia, especialmente cuando el gobierno culpa a las víctimas, atribuye el desastre a la irresponsabilidad de pasajeros culpables, que se agotan en las salidas o tiran los vapores en los días laborales. Además, designa a un ex ministro para gestionar la intervención de TSA y después con elogios a Schiarelli.

Los debates políticos se profundizan y se abren a la participación de los afectados por el desastre ferroviario. Se trata de un punto de partida para reconstruir el ferrocarril y evitar que se repita el desastre. La historia reciente muestra que la participación de las familias ha sido determinante para imponer justicia, especialmente cuando el gobierno culpa a las víctimas, atribuye el desastre a la irresponsabilidad de pasajeros culpables, que se agotan en las salidas o tiran los vapores en los días laborales. Además, designa a un ex ministro para gestionar la intervención de TSA y después con elogios a Schiarelli.

Los debates políticos se profundizan y se abren a la participación de los afectados por el desastre ferroviario. Se trata de un punto de partida para reconstruir el ferrocarril y evitar que se repita el desastre. La historia reciente muestra que la participación de las familias ha sido determinante para imponer justicia, especialmente cuando el gobierno culpa a las víctimas, atribuye el desastre a la irresponsabilidad de pasajeros culpables, que se agotan en las salidas o tiran los vapores en los días laborales. Además, designa a un ex ministro para gestionar la intervención de TSA y después con elogios a Schiarelli.

Los debates políticos se profundizan y se abren a la participación de los afectados por el desastre ferroviario. Se trata de un punto de partida para reconstruir el ferrocarril y evitar que se repita el desastre. La historia reciente muestra que la participación de las familias ha sido determinante para imponer justicia, especialmente cuando el gobierno culpa a las víctimas, atribuye el desastre a la irresponsabilidad de pasajeros culpables, que se agotan en las salidas o tiran los vapores en los días laborales. Además, designa a un ex ministro para gestionar la intervención de TSA y después con elogios a Schiarelli.

Los debates políticos se profundizan y se abren a la participación de los afectados por el desastre ferroviario. Se trata de un punto de partida para reconstruir el ferrocarril y evitar que se repita el desastre. La historia reciente muestra que la participación de las familias ha sido determinante para imponer justicia, especialmente cuando el gobierno culpa a las víctimas, atribuye el desastre a la irresponsabilidad de pasajeros culpables, que se agotan en las salidas o tiran los vapores en los días laborales. Además, designa a un ex ministro para gestionar la intervención de TSA y después con elogios a Schiarelli.

Los debates políticos se profundizan y se abren a la participación de los afectados por el desastre ferroviario. Se trata de un punto de partida para reconstruir el ferrocarril y evitar que se repita el desastre. La historia reciente muestra que la participación de las familias ha sido determinante para imponer justicia, especialmente cuando el gobierno culpa a las víctimas, atribuye el desastre a la irresponsabilidad de pasajeros culpables, que se agotan en las salidas o tiran los vapores en los días laborales. Además, designa a un ex ministro para gestionar la intervención de TSA y después con elogios a Schiarelli.

Los debates políticos se profundizan y se abren a la participación de los afectados por el desastre ferroviario. Se trata de un punto de partida para reconstruir el ferrocarril y evitar que se repita el desastre. La historia reciente muestra que la participación de las familias ha sido determinante para imponer justicia, especialmente cuando el gobierno culpa a las víctimas, atribuye el desastre a la irresponsabilidad de pasajeros culpables, que se agotan en las salidas o tiran los vapores en los días laborales. Además, designa a un ex ministro para gestionar la intervención de TSA y después con elogios a Schiarelli.

Los debates políticos se profundizan y se abren a la participación de los afectados por el desastre ferroviario. Se trata de un punto de partida para reconstruir el ferrocarril y evitar que se repita el desastre. La historia reciente muestra que la participación de las familias ha sido determinante para imponer justicia, especialmente cuando el gobierno culpa a las víctimas, atribuye el desastre a la irresponsabilidad de pasajeros culpables, que se agotan en las salidas o tiran los vapores en los días laborales. Además, designa a un ex ministro para gestionar la intervención de TSA y después con elogios a Schiarelli.

Los debates políticos se profundizan y se abren a la participación de los afectados por el desastre ferroviario. Se trata de un punto de partida para reconstruir el ferrocarril y evitar que se repita el desastre. La historia reciente muestra que la participación de las familias ha sido determinante para imponer justicia, especialmente cuando el gobierno culpa a las víctimas, atribuye el desastre a la irresponsabilidad de pasajeros culpables, que se agotan en las salidas o tiran los vapores en los días laborales. Además, designa a un ex ministro para gestionar la intervención de TSA y después con elogios a Schiarelli.

Los debates políticos se profundizan y se abren a la participación de los afectados por el desastre ferroviario. Se trata de un punto de partida para reconstruir el ferrocarril y evitar que se repita el desastre. La historia reciente muestra que la participación de las familias ha sido determinante para imponer justicia, especialmente cuando el gobierno culpa a las víctimas, atribuye el desastre a la irresponsabilidad de pasajeros culpables, que se agotan en las salidas o tiran los vapores en los días laborales. Además, designa a un ex ministro para gestionar la intervención de TSA y después con elogios a Schiarelli.



Rebelión



Rebelión



Rebelión



Rebelión



Rebelión



Rebelión



Rebelión



Rebelión



Rebelión



Rebelión



Rebelión



Rebelión



Rebelión



Rebelión
