



PROYECTO DE LEY

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso, sancionan con fuerza de ley:

NACIONALIZACIÓN INTEGRAL DE LOS FERROCARRILES

ARTÍCULO 1º— Declarar la nulidad absoluta e insanable de los contratos de concesión y demás instrumentos legales y jurídicos -leyes, decretos, resoluciones y otras disposiciones- que motivaron la transferencia a empresas privadas de los derechos de uso de la infraestructura y material rodante del sistema ferroviario, como así también de la explotación de corredores y líneas férreas de la República Argentina, tanto de carga como de pasajeros.

ARTÍCULO 2º— La anulación de dichos contratos se realiza sin indemnización alguna, procediendo los concesionarios en forma inmediata a reintegrar todo el parque tractivo y rodante; la totalidad de las instalaciones, herramientas, repuestos y demás material cedido, el que deberá reintegrarse a valor actualizado previo pago por el uso del mismo, a fin de recuperar su capacidad operativa y valor al momento de las concesiones.

ARTÍCULO 3º— A partir de la presente ley el Estado Nacional reasume como único titular la propiedad, administración, explotación y funcionamiento de toda la Red Ferroviaria Nacional -incluidas las líneas férreas provinciales-, mediante un Sistema Único Ferroviario, el que operará bajo control de los trabajadores ferroviarios elegidos democráticamente de todas las líneas férreas y con cargos revocables y organizaciones de usuarios del servicio. A tal fin se crea la empresa “Ferrocarriles del Estado Argentino” la cual contará con un directorio integrado por los sectores antes mencionados, que diseñará en forma inmediata un plan de recuperación, modernización y tecnificación del ferrocarril con fondos que asignará el Poder Ejecutivo Nacional en forma inmediata.

ARTÍCULO 4º— La empresa “Ferrocarriles del Estado Argentino” reincorporará con carácter urgente y prioritario a todo el personal que haya sido cesanteado por conflictos gremiales anteriores y posteriores al proceso de concesiones y al que fuera despedido a causa de planes de racionalización o achicamiento. Todos los trabajadores de las

actuales empresas ferroviarias pasarán a planta estatal bajo convenio ferroviario y quedarán contemplados en los Convenios Colectivos que regían en el año 1975, procediéndose a actualizar el salario a la fecha de la presente ley de acuerdo al índice del costo de vida.

ARTÍCULO 5º— Se incorporará con plenos derechos convencionales y salariales a la planta permanente, a los trabajadores que revistan en empresas tercerizadas que desarrollan tareas comprendidas en el convenio ferroviario en el ámbito de los FFCC en cualquiera de sus ramas. Estos trabajadores serán considerados ferroviarios a todos sus efectos en los términos del artículo 4º.

ARTÍCULO 6º— Se crea una Comisión Nacional Investigadora compuesta por trabajadores ferroviarios elegidos democráticamente y con cargos revocables, a fin de supervisar el traspaso del sistema ferroviario del ámbito concesionado al sistema estatal. La misma realizará una Auditoría integral e Inventario de los bienes traspasados, asentando el reclamo de los faltantes que surgieran de la misma. Además, la comisión deberá investigar desde el 24 de marzo de 1976 hasta la fecha, el proceso licitatorio y los distintos planes de achicamiento y ajuste del sistema ferroviario, con capacidad para recabar, recolectar y exigir pruebas de cualquier entidad u organismo, a fin de señalar los distintos niveles de responsabilidad, tanto administrativas, pecuniarias y penales, de funcionarios, directivos, dirigentes políticos y gremiales que ocasionaron el actual colapso ferroviario.

ARTÍCULO 7º— El objeto de la investigación no será meramente la de una comisión de la memoria del vaciamiento ferroviario, que lo será, sino que tendrá por función demandar la incautación equivalente del producido del vaciamiento ferroviario por parte de todos los grupos económicos que operaron en el ferrocarril y con el ferrocarril. La presente ley habilita al Estado Nacional a disponer de las medidas pertinentes a los fines de cumplimentar lo dispuesto en este artículo.

ARTÍCULO 8º— La Comisión a que se hace referencia en el artículo 5º investigará también los contratos firmados en los últimos años con empresas chinas, y de todo origen, y las deudas contraídas a tal efecto, con el propósito de anular los costos extraordinarios. Se retomará un plan de industrialización ferroviaria rehabilitando la totalidad de los talleres ferroviarios, estatizando y/o recuperando talleres que han sido cerrados (Emfer, Tatsa, etc.).

ARTÍCULO 9º— La nueva empresa estatal “Ferrocarriles del Estado Argentino” será controlada en forma colectiva por los trabajadores ferroviarios, que elegirán sus representantes en Asambleas de línea y Seccional y se establecerá un sistema de

control por parte de comisiones populares de usuarios elegidos también en Asambleas Populares. Estos serán revocables por mandato de Asambleas. La presente ley tiene por objeto rescatar al sistema ferroviario, a fin de ponerlo al servicio de las necesidades del pueblo trabajador, tornándolo eficiente, con tarifas populares y accesibles. El que deberá integrarse a un Plan Nacional de Transporte, controlado y puesto en funcionamiento por los trabajadores y organizaciones de usuarios de los distintos sectores comprometidos.

ARTÍCULO 10º— De forma.

Néstor Pitrola

Romina Del Plá

FUNDAMENTOS

Sr presidente:

Hace 16 años, un crimen contra la clase obrera, el crimen de Mariano Ferreyra, puso en la escena nacional la cuestión del negociado ferroviario por parte de los concesionarios privados, el gobierno y la burocracia sindical. Un año y medio después, la masacre de Once producía una crisis política en torno al punto. Se trató de una masacre doblemente evitable, porque es resultado del vaciamiento ferroviario y porque de haberse tomado las medidas correspondientes tras el crimen de Mariano, se podría haber evitado el accidente ocurrido un año y medio después.

La gran movilización popular por ambas cuestiones obligó a un cambio en la política ferroviaria del gobierno kirchnerista de entonces. Pero se ha hecho sobre las mismas bases sociales y económicas de fondo y partiendo de la impunidad tanto de los grupos empresariales intervinientes como de los funcionarios, burócratas sindicales y gobiernos que se asociaron en la causa antinacional del vaciamiento ferroviario.

La condena a Pedraza, a un sector de la patota asesina y de los policías que liberaron la zona para la emboscada criminal contra los tercerizados ferroviarios, fue una conquista del movimiento popular –contra todas las trabas y maniobras que se orquestaron desde lo más alto del poder político del momento, con ministros y funcionarios operando para proteger a los condenados. Otro tanto ocurrió con las parciales condenas por la masacre de Once.

Hoy, el gobierno de Javier Milei ejecuta un brutal desfinanciamiento del sistema ferroviario, con cierre de boleterías y de servicios, y una política de destrucción de los salarios, despidos masivos y retiros voluntarios que han derivado en situaciones gravísimas, como el choque de trenes en Palermo en mayo de 2024. El objetivo del gobierno, que ejecuta y anuncia nuevos tarifazos, es lisa y llanamente preparar una nueva ola privatizadora que ignora por completo el rol de servicio público del sistema ferroviario, colocándolo como una oportunidad de negocios privados más.

Hace unas semanas, los alarmantes informes presentados por la Unión Ferroviaria de la seccional Oeste del Gran Buenos Aires volvieron a poner sobre la mesa la necesidad de discutir el funcionamiento operativo del sistema ferroviario, las condiciones del transporte, la situación salarial de sus trabajadores y las medidas necesarias para garantizar la seguridad de trabajadores y usuarios.

Tras años de cajoneo de este proyecto, presentado una y otra vez por la banca del Partido

Obrero en el Frente de Izquierda, volvemos a insistir con su urgente tratamiento, como parte de una propuesta transicional que pone a los trabajadores como protagonistas y como cabeza de una reorganización social, económica y política nacional.

La lucha por estas reivindicaciones es el homenaje militante que hacemos a nuestro compañero Mariano Ferreyra.

A continuación reproducimos una actualización de los fundamentos que acompañaron el proyecto en una de sus últimas presentaciones:

Antecedentes históricos

La historia del Ferrocarril (FFCC) en la Argentina es la historia de la lucha contra la entrega y la subordinación de la burguesía gobernante al capital extranjero. El ferrocarril

nace por impulso del Estado Argentino en 1854, lo que echa por tierra con el mito de que

fueron desde el comienzo propiedad británica.

Scalabrini Ortiz (“Historia de los Ferrocarriles Argentinos”) desmitifica también que, por ser estatales, eran sinónimo de ineficiencia, onerosidad y pérdidas. Daban ganancias y sus tarifas eran inferiores en un 50% a las de los ferrocarriles particulares. Pero ya en 1889 los gobiernos de Juárez Celman, Carlos Pellegrini y Julio A. Roca, los iban entregando al capital inglés en condiciones tales “que cualquier ciudadano argentino pudo adquirir porque la operación no requería ni un centavo de capital efectivo” (ídem S. Ortiz).

Los gobiernos entreguistas habían “hipotecado” los ferrocarriles en aras de la creación de una deuda externa, para finalmente privatizarlos (Lisandro Martínez, “Burguesía Nacional, Ferrocarriles, Impunidad Criminal”). Las privatizaciones fueron con ganancias mínimas “garantizadas” (ídem). ¿No suena esto a los millonarios subsidios volcados en las últimas décadas a las concesionarias por el régimen K continuando al menemismo?

Ya entonces la resistencia popular se manifestaba: 15.000 personas se movilizaron en el Frontón de Buenos Aires para oponerse. En todo el período, la clase obrera, en particular la ferroviaria, se opuso a la entrega con huelgas y movilizaciones. En 1912 se produce la más larga: 52 días. En 1941, con 41.198 km. de vías férreas, Argentina

ocupaba el octavo lugar entre los países del mundo, después de EE.UU., Rusia, India, Canadá, Alemania, Francia y Australia.

Revisados los ferrocarriles en 1944/45, el capital privado tenía una red de 29.094 km. de

vías y el estatal 12.942. Pero era un reparto en desmedro del ferrocarril estatal, que cumplía un rol de fomento llegando a zonas pobres o de poca densidad de población; reservando al ferrocarril privado las zonas de alta producción. Una injusta “división de tareas” entre lo estatal y privado, con el objetivo de socializar las pérdidas y privatizar las ganancias.

El gobierno de Juan Domingo Perón nacionalizó la red ferroviaria. El Estado argentino compró en 1947 todas las compañías de capital francés e inglés existentes al 1 de Julio de 1946. La industria ferroviaria tuvo un impulso. Por ejemplo, en los Talleres de Córdoba, pertenecientes al Ferrocarril Belgrano, se fabricó la primera locomotora a vapor. Otro tanto ocurrió con la empresa FADEL de Liniers.

Pero el excesivo monto pagado a los monopolios por la estatización generó enormes polémicas. “Los Ferrocarriles valían menos de 1.000 millones de pesos. El gobierno peronista pagó cerca de 3.000 millones a la cotización de los valores ferroviarios argentinos en Londres... Según la revista Economía y Finanzas del 15 de julio de 1954 - editada por el Ministerio de Hacienda del gobierno peronista-, el 89% de las locomotoras adquiridas y el 71,9% de los rieles tenían más de treinta años de uso...” (La clase dirigente argentina frente al imperialismo, Milciades Peña). Este pago excesivo descapitalizó en gran medida al Estado argentino e impidió que se desarrollara una política de inversión industrial tanto en materia ferroviaria, como en otros rubros.

Con la llamada “Revolución Libertadora” de 1955, es decir, el “golpe gorila”, Argentina se somete a los dictados del Fondo Monetario Internacional -del cual no era parte hasta ese momento- y a través de ese organismo, las industrias automotrices, de neumáticos y petroleras empiezan a exigir bajo el nombre de “reestructuración” la entrega de los ferrocarriles a capitales privados, dándose los primeros pasos a través del “Plan Prebisch”.

En estos años se destacan las luchas ferroviarias en la denominada “resistencia” a la Libertadora. En 1958 asume el gobierno de Arturo Frondizi y Álvaro Alsogaray, su ministro de Economía viaja a EE.UU. para acordar la venida del General Thomas Larkin para un estudio de transportes a cargo del Banco Mundial.

Así se diseñó el denominado “Plan Larkin” que consistía en abandonar el 32% de las vías existentes, despedir 70.000 ferroviarios, reducir a chatarra todas las locomotoras a vapor, 70.000 vagones y 3.000 coches de pasajeros para comprar todo al exterior. A mediados de 1960 se empieza a aplicar el Plan Conintes con el objetivo de militarizar a los ferroviarios. “Para combatir el terrorismo”, decía el decreto. En 1961 se produce una huelga de 42 días oponiéndose a este desguace, logrando frenar parte de este intento.

Asume Illia (1963/1966) y habla del “déficit” ferroviario y que podía darle continuidad al Plan Larkin con un anunciado “plan Trienal o Nacional de Desarrollo”. Hay también paros y huelgas. Luego llega el golpe de Onganía. El ferrocarril fue intervenido, militarizado y puesto a desguace, enfrentando la resistencia de las bases ferroviarias.

En la última dictadura militar, Ferrocarriles Argentinos, como todas las empresas del Estado, fue obligada a endeudarse innecesariamente como garantía de créditos que tomaban empresarios privados dando origen a la fraudulenta deuda externa. Hubo cierre de ramales, de 350 estaciones, de los talleres Strobel, Santa Fe y Cruz del Eje y 50.000 despidos: de 154.000 ferroviarios quedaron 95.000. Todo esto manchado con la sangre de trabajadores ferroviarios desaparecidos, como Víctor Vázquez y tantos otros torturados y encarcelados. Por ello el 27/4/79, los gremios ferroviarios adhirieron al paro general convocado por la CGT.

Con el gobierno de Raúl Alfonsín, se intentó aplicar el llamado “Plan Terragno”. Mediante el nombre “reformulación de la empresa estatal”, se pretendía dividir en cuatro partes la empresa auspiciando el gerenciamiento privado y sin invertir ni un peso. Siguió la corrupción y el vaciamiento.

Pero es con la asunción del presidente Carlos Menem cuando se produce un gran desenlace privatista. Con la Ley de Reforma del Estado avanzan en el desguace y la privatización de los Ferrocarriles Argentinos. Así comienza el ataque despiadado a la empresa y a los trabajadores ferroviarios. Heroicas huelgas de 1991 y 1992, superando a las burocracias sindicales asociadas al gobierno, llevan a Menem a plantear “ramal que para, ramal que cierra”. Ese slogan termina transformándose en “ramal que se concesiona, ramal que desaparece”, según denunciaban los trabajadores del riel.

El decreto N°44/90 anula la corrida de 58 trenes de pasajeros interurbanos, desarticulando el traslado en provincias como Río Negro, Neuquén, Jujuy y Formosa. El N°45/90, desplaza a 1.500 trabajadores, altamente capacitados, a la DGI (Dirección General Impositiva). El N°46/90 licencia a 5.000 agentes con más de 62 años de edad, con 40 de experiencia en la empresa. El decreto N°47/90 prescinde de otros 1.500

trabajadores. Siguieron las concesiones y la entrega de la explotación a manos privadas con los sucesivos gobiernos hasta hoy.

El kirchnerismo

El régimen kirchnerista mantuvo durante más de una década todo el esquema privatista de la “patria concesionaria”. Ante el hundimiento de las privatizaciones de las empresas estatales y el desarrollo de la crisis económica potenciada por la superdevaluación monetaria realizada por Duhalde, el régimen K decidió salvar este régimen con una fabulosa política de subsidios a los concesionarios. Se ha dicho que esto era una subvención al salario obrero, cuando se trata en realidad no sólo de una subvención a los concesionarios privados, sino a toda la clase capitalista para que mantenga un esquema de bajos salarios: “garantía de transporte barato de la fuerza de trabajo” según palabras de CFK en la Bolsa de Valores en agosto de 2013. Más de 100 mil millones de pesos fueron entregados en esta larga década a los concesionarios ferroviarios.

Esto fue disfrazado con el ‘relato’ de que el Estado estaba ayudando a crear una clase burguesa nacional. Se trataba de un grupo de aventureros que se llenaron los bolsillos en forma parasitaria. Porque en lugar de invertir ese dinero en el mantenimiento y desarrollo de la infraestructura ferroviaria, se lo robaba y/o lo invertía en otros negocios. Los Cirigliano, por ejemplo, comprando líneas de colectivos en todo el país, incluso en el exterior. El desvío de fondos fue no sólo corrupto sino criminal. Como sigue ocurriendo hoy, los pasajeros viajaban como ganado, los servicios se cancelaban, los ‘accidentes’ se multiplicaban. Las direcciones sindicales burocráticas fueron cooptadas por el gobierno K. Se introdujo un sistema de ‘tercerización’ laboral regentado por la propia burocracia sindical de la Unión Ferroviaria y de La Fraternidad. Por oponerse a esta situación que sometía a miles de ferroviarios a reducciones salariales del 50% y la falta de estabilidad laboral fue asesinado por una patota, Mariano Ferreyra, miembro del Partido Obrero y gravemente heridos otros compañeros. Producto de la movilización popular fueron juzgados y condenados los autores materiales del crimen, así como algunos de sus autores intelectuales (Pedraza).

Pero la asociación entre burócratas sindicales entreguistas, concesionarios-capitalistas y funcionarios corruptos K (Jaime, Schiavi, Luna, De Vido, etc.) no fue condenada. El gobierno la preservó. Esta fue la causa directa de las catástrofes de Flores, Once y Castelar en el FC Sarmiento que dejó decenas de muertos y centenares de heridos. Antes el gobierno no quiso escuchar la voz de los estallidos y broncas de usuarios reventadas en Constitución y en Haedo. La movilización popular en repudio al asesinato de Mariano Ferreyra y a la masacre de Once, es la que obligó al gobierno a

modificar su política. Al asumir Randazzo como Ministro de Transporte, se vuelve a asestar otro golpe al FFCC al pretender cerrar definitivamente los talleres ferroviarios estatales y privados nacionales. En su lugar armaron un súper endeudamiento con monopolios chinos importando más de 1000 coches. El 'plan' final de un gobierno impotente y corrupto, en el tramo final de su mandato, fue importar más vagones y locomotoras, rieles, repuestos y hasta... durmientes. Desarrollar a fondo una política de desindustrialización, como lo evidencia, por ejemplo, el cierre de los talleres Emfer y Tatsa tirando al óxido capital-maquinaria apto para la fabricación de trenes y desperdiciando más de 300 trabajadores altamente especializados capaces de construirlos. Sin dudas, es necesario la reapertura integral de todos los talleres cerrados en el marco de la empresa estatal ferroviaria única.

Este endeudamiento millonario (más de 1400 millones de dólares desde el 2010): ¿no hubiera servido para reequipar nuestros talleres a fin de que cubran esta necesaria producción de material ferroviario? Daría así un impulso a la lucha contra la desocupación en lugar de jactarse por la distribución de planes meramente asistencialistas. Este superendeudamiento con los monopolios chinos no es una salida a la crisis del FFCC, sino una emergencia y un nuevo negociado de características semicolonias, que copia el esquema del siglo XIX con los ferrocarriles británicos.

La Ley 27.132 de 2015

Aunque el 'relato' anunciaba la "reestatización" del FFCC, la Ley 27.132 que se aprobó en 2015 a instancias del ministro Randazzo sólo habla de una "política de reactivación" ferroviaria. De esta forma, pasaron la esponja a 20 años de vaciamiento y mintieron sobre el futuro. El artículo 2° consagró "la participación pública y privada en la prestación y operación de los servicios ferroviarios". Planteó "renegociar los contratos de concesión" en el transporte de cargas: Nuevo Central Argentino (Aceitera Deheza), Ferroexpreso Pampeano (Techint) y Ferrosur Roca (Cementera Camargo Correa). Sectores altamente rentables. En todos ellos sólo pasó a la nueva empresa ferroviaria estatal el porcentaje accionario actual del Estado en esas sociedades, un 16%. La ley sólo indicó que estos ramales deben ser abiertos a todos los "usuarios" que se anoten en un Registro especial, algo reclamado por otros grupos exportadores de granos y minerales. También planteó la "renegociación" de los contratos de concesión en sectores del transporte de pasajeros como el FFCC Urquiza (grupo Roggio) y Belgrano Norte (Ferroviás-Emepa). En su artículo sexto consagró la mantención de la Sociedad Belgrano Cargas y Logística SA. En el Belgrano Cargas, que abarca 13 provincias y todo el corredor de la soja, está la crema del negocio. Su modernización, encarada en ese momento por los acuerdos leoninos con China era una exigencia del Banco Mundial y de las grandes compañías exportadoras para abaratar el costo de la logística

argentina. Se trató de una inversión del Estado de 6000 millones de dólares “para entregar a las economías regionales”, según señaló Marcelo Bosch en ese momento como presidente del Belgrano Cargas.

La ley permitió en sus artículos 14, 17 y 19 la gestión de distintos servicios ferroviarios “por sí, por intermedio de terceros o asociada a terceros”. No sólo puede concesionar los servicios, sino que mantiene en pie la tercerización-superexplotación de los trabajadores. La lucha contra esto costó la vida de Mariano Ferreyra (y centenares de despidos y persecuciones) por la patota de Pedraza. La ley no planteó ningún tipo de auditoría, ni inventario de los bienes que el Estado pasa a “administrar” en forma directa. Es un operativo de encubrimiento: tendrían que rendir cuentas de miles de millones de pesos en subsidios otorgados a las concesionarias.

Los Cirigliano, a cargo del Sarmiento, compraron una red de empresas de colectivos en el país (1700 unidades) y en el exterior. La secretaría de Transportes lo permitió. Es cómplice de los accidentes de Flores, Once y Castelar con centenares de muertos y heridos.

La movilización contra el crimen de Mariano y por la masacre de Once, obligaron a cambiar de política. La ley de 2015 pretendió tapan la responsabilidad de los K y de sus concesionarios entenados: es también una ley de Punto Final.

Pero no se trata sólo del pasado, sino del presente y futuro ferroviario. El gobierno primero cerró contratos con los chinos para importar vagones y repuestos y luego envió el Proyecto que crea Ferrocarriles Argentinos. Un superendeudamiento que golpea cualquier industrialización nacional. Una primera víctima fue el cierre de los talleres Emfer y Tatsa que bajo los Cirigliano vendían a precio de oro reparaciones y material ferroviario.

“Con la compra de nuevo material rodante a China, se abre un nuevo ciclo en el FFCC. Ya no es el vaciamiento indiscriminado, hay una reconstrucción selectiva, parcial y proimperialista sobre las ruinas del viejo ferrocarril” (Lista Gris). Como con YPF SA en petróleo, abrieron un nuevo ciclo de privatización ferroviaria.

El macrismo

La asunción de Mauricio Macri no alteró el espíritu privatista latente en la Ley de 2015; por el contrario, lo profundizó bajo la máscara de la “modernización”. El gobierno de Cambiemos utilizó la estructura remanente para beneficiar al capital concentrado agroexportador, dándole prioridad absoluta a las obras del Belgrano Cargas para

abaratando los costos de las grandes cerealeras, mientras abandonaba los servicios de pasajeros.

El golpe más duro de este período fue el desmantelamiento definitivo de Ferrobaires entre 2016 y 2018, lo que provocó la cancelación de decenas de ramales de larga distancia y sumergió nuevamente a pueblos del interior bonaerense y de provincias linderas en el aislamiento. Este desmantelamiento además redundó en 2000 despidos de trabajadores ferroviarios.

A la par, la política del macrismo incluyó la entrega de talleres ferroviarios, como el Mechita a una multinacional rusa (TMH), y de tierras para la especulación inmobiliaria como ocurrió en Palermo y otros barrios de la CABA, para el beneficio de las corporaciones de la construcción amigas del poder, en lugar de garantizar la renovación integral del tendido de vías y los sistemas de señalamiento, entre otras cuestiones.

El gobierno de Alberto Fernández

El retorno del peronismo bajo el Frente de Todos (luego Unión por la Patria) mantuvo intacto el esquema estructural heredado. A pesar del discurso de "recuperación estatal", el ministerio de Transporte y sus sucesivas gestiones optaron por consolidar el statu quo. La prueba más flagrante de esto fue la prórroga sistemática de las concesiones de carga privadas a las grandes patronales —como Ferroexpreso Pampeano (Techint), Nuevo Central Argentino (Aceitera General Deheza) y Ferrosur Roca (Loma Negra)— cuyos contratos de los años 90 comenzaron a vencer y recibieron sucesivas extensiones hasta el día de hoy para seguir usufructuando la infraestructura pública.

El llamado "Plan de Modernización del Transporte" se redujo a una política de maquillaje: inauguración de estaciones y pasos bajo nivel mientras el corazón del sistema —las vías, la infraestructura de potencia y el material rodante— sufría una degradación silenciosa por falta de presupuesto real.

La gestión de las empresas estatales (Trenes Argentinos) se convirtió en un botín político de las distintas facciones del gobierno en sintonía con la burocracia sindical de la Unión Ferroviaria y La Fraternidad. Esta alianza garantizó la continuidad de la precarización laboral y la tercerización en áreas clave como seguridad, limpieza y mantenimiento de vías. Hacia el final del mandato, la falta de repuestos legítimos obligó a la práctica del "canibalismo" de formaciones (desmantelar un tren para arreglar otro), reduciendo frecuencias, aumentando las cancelaciones y preparando el terreno para una nueva crisis de seguridad.

El gobierno de Javier Milei

La llegada de Javier Milei al poder representa un salto cualitativo en la destrucción del sistema ferroviario nacional, asumiendo explícitamente el programa de liquidación total que el menemismo no llegó a concluir. Mediante la declaración de la "Emergencia Ferroviaria" (extendida hasta 2028) y la inclusión de las empresas del sector en los planes de privatización de la "Ley Bases", el gobierno ejecuta un ahogo financiero deliberado y criminal.

Este vaciamiento presupuestario se traduce en la quita total de subsidios que luego terminan pagando los usuarios con los tarifazos, la falta de obras de seguridad esenciales, la falta de mantenimiento elemental y la infraestructura obsoleta, y el cierre masivo de boleterías en el interior. La reducción de la planta de trabajadores mediante miles de despidos y retiros voluntarios forzados por los pésimos salarios persigue el doble objetivo de quebrar al colectivo obrero y abaratar los costos de las empresas de cara a su entrega al capital privado.

Las consecuencias de esta política de desidia planificada no tardaron en llegar de la forma más brutal, con el choque de trenes de la Línea San Martín en Palermo, ocurrido en mayo de 2024, que dejó más de 90 heridos. Este siniestro, tal como denunciaron los trabajadores, fue el resultado directo del robo de cables de señalamiento que el gobierno se negó a reponer y de la falta de radiocomunicaciones operativas. El gobierno utiliza el colapso que él mismo provoca, y que se ha manifestado de esta forma alarmante, para justificar el desguace del Belgrano Cargas y de la Sociedad Operadora Ferroviaria (SOFSE), concibiendo al transporte no como un derecho social, sino como un nicho de negocios para monopolios locales y extranjeros.

El reciente informe difundido por la seccional Haedo de la Unión Ferroviaria, y que se ha difundido en medios nacionales y fuera traído por sus dirigentes a este Congreso, da cuenta de la gravedad de la situación que atraviesa el sistema ferroviario nacional. Se detalla allí: la falta de personal técnico (más de 4.500 se fueron por los bajos salarios) y la ausencia de banderilleros en los pasos a nivel; la utilización de material rodante obsoleto y kilómetros de rieles con más de 100 años de antigüedad; falta de mantenimiento y de obras de infraestructura, que también se denuncia obsoleta en muchos casos; situaciones de alto peligro como los relés y armarios eléctricos de la Estación Once, que incluyen fusileras de 600 volts y están montados sobre estructuras de madera reseca sin protección; entre otras situaciones muy graves.

A esto se suman documentos de la Auditoría General de la Nación, que mencionan irregularidades, fallas en controles y restricción presupuestaria en tareas de mantenimiento en el Ferrocarril San Martín, línea que registra un crecimiento de 72% de accidentes en 2024. Y también informes de otros gremios como La Fraternidad, que

denuncia que bajo el gobierno libertario se redujeron 250 servicios, se perdieron 348 puestos de trabajo de maquinistas, se contabilizan 37 unidades menos, y se cerraron 12 ramales.

El plan del gobierno, en definitiva, es profundizar una política de vaciamiento para avanzar con la privatización, anunciada en primera instancia para las líneas de carga, que son las más rentables. Una política que, como ya señalamos, se viene impulsando hace décadas bajo los distintos gobiernos que beneficiaron a distintos grupos empresariales.

Un plan de reconstrucción ferroviaria de los trabajadores

El sistema de transporte nacional no da más, hace falta un plan, que sólo es posible en un sentido nacional si es realizado y ejecutado por un Congreso de Trabajadores del Transporte. Se necesita la estatización de TODO el sistema ferroviario, sin pago de indemnización alguna, incluyendo la reapertura de Emfer y todos los talleres, en una empresa única bajo control obrero, con representantes electos democráticamente. Que el total de los trabajadores pasen a planta, incluidos los tercerizados. No al Punto Final ferroviario, no a los tarifazos: investigación, juicio y cárcel para los vaciadores-concesionarios y funcionarios cómplices. Tareas que encarará un gobierno de trabajadores como sería el gobierno del Frente de Izquierda.

Esta posición fue la base de la intervención de Néstor Pitrola en el pleno de Comisiones, en el año 2015, donde se presentó, en rechazo a la ley Randazzo, un dictamen de minoría del FIT: un proyecto de ley elaborado en combinación con los trabajadores ferroviarios de la Seccional Haedo (Rubén Pollo Sobrero) y de Causa Ferroviaria-Partido Obrero.

Este Proyecto fue elaborado en base a los debates de bases de los gremios ferroviarios, particularmente de los delegados y trabajadores del FFCC Sarmiento de la Seccional recuperada de Haedo y la Agrupación Causa Ferroviaria.

En momentos donde el presidente Javier Milei avanza en la liquidación del sistema ferroviario, con un profundo desfinanciamiento, despidos, retiros voluntarios, ajuste salarial y vaciamiento presupuestario como parte de una política que apunta a una mayor privatización de los recursos y los servicios esenciales nacionales, más que nunca se plantea el apoyo a este proyecto de ley.

El presente proyecto plantea abiertamente la nacionalización integral de los ferrocarriles, con el conjunto de la infraestructura y material rodante del sistema.

Avanza en la anulación sin indemnización alguna de los contratos y concesiones con privados, reintegrando de inmediato todos los bienes, el parque tractivo y rodante, las instalaciones, herramientas, repuestos y demás material cedido. Crea la empresa “Ferrocarriles del Estado Argentino”, con un directorio de trabajadores y usuarios del sistema ferroviario electos y con cargos revocables, que asumirán la operación de toda la Red Ferroviaria Nacional mediante un Sistema Único Ferroviario.

El proyecto además reincorpora al personal cesanteado y despedido de las empresas ferroviarias, pasa a planta estatal bajo convenio ferroviario a todos los trabajadores y actualiza el salario de acuerdo al índice del costo de vida. También crea una Comisión Nacional Investigadora, con trabajadores ferroviarios electos y revocables, para supervisar el traspaso del sistema del ámbito concesionado al sistema estatal, además de otras potestades de investigación, como los contratos firmados con empresas chinas en los últimos años. Se trata de una ley de rescate del sistema ferroviario, que lo pone al servicio de las necesidades del pueblo trabajador, para garantizar que sea eficiente, con tarifas populares y accesibles, además de pensarlo como parte de un Plan Nacional de Transporte en el mismo sentido.

Luego de la experiencia del último gobierno peronista, que dejó intacto el régimen de privatizaciones, el actual gobierno de Milei avanza en un desguace brutal del sistema ferroviario en búsqueda de su privatización a gran escala. Las últimas décadas nos muestran que cambia el signo político del gobierno, pero, con matices, se mantienen los mismos intereses de fondo.

A dieciséis años del asesinato de Mariano Ferreyra, este reclamo se mantiene vigente. Sus compañeros, dentro y fuera del parlamento, seguimos luchando por todas las banderas que representan su lucha.

Por todos estos motivos, solicitamos a las y los diputados nacionales, el acompañamiento de este proyecto de ley.

Néstor Pitrola

Romina Del Plá