



Proyecto de Ley

*El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina,
etc.,*

Proyecto de Ley de 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 4°.- 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 5°.- Se incorporara 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 4°.

Artículo 6°.- 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 Auditoria integral e Inventario de los bienes traspasados, asentando el reclamo de los faltantes que surgieren 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, coleccionar 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 7°.- 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 8°.- La Comisión a que se hace referencia en el artículo 5° investigara 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, Tansa, 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, de las economías regionales, 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.



FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

Hace 10 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 obligaron a un cambio en la política ferroviaria del gobierno kirchnerista. 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.

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.

Reproducimos a continuación parte de los fundamentos de 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 hecha 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).

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 la últimas décadas a las concesionarias por el régimen K continuando al menemismo?

Ya entonces la resistencia popular se manifestaba: 15.000 personas manifestaron 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 Alvaro 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. 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 preservo. 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. El ahora Jefe de Gabinete, Aníbal Fernández, salió a acusar falsamente a la izquierda, para cubrir la corruptela criminal existente. 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. El ministro Randazzo asumió la Secretaría de Transporte y vuelve a asestar otro golpe al FFCC al pretender cerrar definitivamente los talleres ferroviarios estatales y privados nacionales. En su lugar ha armado 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, es 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 oxido capital-maquinaria apto para la fabricación de trenes y desperdiciando más de 300 trabajadores altamente especializados capaz de construirlos. Se ha prometido que estos serán redistribuidos en las líneas ferroviarias como personal a cargo de control de evasión. Hace recordar cuando cerraron las destilerías petroleras en la privatización de YPF para condenar a sus técnicos y trabajadores a convertirse en... taxistas. Pero ahora, sin indemnización, ni resarcimiento alguno. Por el contrario 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 ahí si 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.

El Proyecto Randazzo de 2015

Aunque el ‘relato’ anuncia la “reestatización” del FFCC, el Proyecto de Ley enviado por el ministro Randazzo al Congreso en 2015 sólo habla de una “política de reactivación” ferroviaria. Pasa la esponja a 20 años de vaciamiento y miente sobre el futuro. El artículo 2º consagra “la participación pública y privada en la prestación y operación de los servicios ferroviarios”. Plantea “renegociar los contratos de concesión” en el transporte de cargas: Nuevo Central Argentino (Aceitera Deheza), Ferroexpreso Pampeano (Techint) y Ferrosur Roca (Cementera Camargo Correa). Son sectores rentables. En todos ellos sólo pasa a la nueva empresa ferroviaria estatal el porcentaje accionario actual del Estado en esas sociedades, un 16%. La ley sólo indica 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 plantea la “renegociación” de los contratos de concesión en sectores del transporte de pasajeros como el FFCC Urquiza (grupo Roggio) y Belgrano Norte (Emepa). En su artículo sexto consagra 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. Hoy de la reconstrucción por parte de los chinos, y mañana de la administración. Su modernización, encarada en los acuerdos leoninos con China es una exigencia del Banco Mundial y de las grandes compañías exportadoras para abaratar el costo de la logística argentina. Se trata de una inversión del Estado de 6000 millones de dólares “para entregar a las economías regionales” según el presidente Marcelo Bosch, hombre de confianza del capital financiero y agroexportador.

El Proyecto permite (art. 15) “La gestión de los sistemas de control de circulación de trenes y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria (por) terceros o asociada a terceros”. No sólo que puede concesionar estos 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. El Proyecto no plantea ningún tipo de auditoria, ni inventario de los bienes que el Estado pasa a “administrar” en forma directa. Es un operativo de encubrimiento: tendrían que rendir cuentas de 100 mil 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. El Proyecto pretende tapar 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. La oposición burguesa reclama que este endeudamiento externo sea pagado con aumento de tarifas (La Nación 6/3). ¿En estas condiciones se pueden aceptar los seguros reajustes de tarifas que aplicará este gobierno y/o el que viene?

“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, se abre un nuevo ciclo de privatización ferroviaria. 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 es 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.

El macrismo

En momentos donde el Presidente Mauricio Macri acaba de dictar un decreto (N° 652/2017) que avanza en la liquidación del sistema ferroviario, otorgando facultades al PEN para clausurar ramales ferroviarios en forma definitiva y proceder al levantamiento de las vías y demás instalaciones ferroviarias, como parte de una política de ajuste y

entrega de los recursos y servicios esenciales nacionales a los sectores privados, más que nunca se plantea el apoyo a este proyecto de ley.

Hoy estamos frente a un nuevo gobierno peronista, y el régimen de privatizaciones sigue intacto. Cambia el signo político del gobierno, pero se mantienen los mismos intereses de fondo.

A diez 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.