



H. Cámara de Diputados de la Nación

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Cámara de Diputados Resuelve:

Expresar la preocupación de este Cuerpo frente al siniestro ocurrido el día 10 de mayo del corriente en una formación del Ferrocarril General San Martín con un saldo de casi un centenar de heridos y, dirigirse al Poder Ejecutivo Nacional a fin de que, conforme lo establecido por el Artículo 204 del Reglamento de la H. Cámara de Diputados de la Nación, y en virtud de lo señalado en el Artículo 71 de la Constitución Nacional, se cite a los funcionarios Franco Mogetta, Secretario de Transporte; Edgar Pérez, Director Ejecutivo de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y Patricio Gilligan, Presidente de Ferrocarriles Argentinos, para que concurran al recinto de esta Cámara a los efectos de brindar información respecto del mencionado accidente y de los alcances y disposiciones de la anunciada Emergencia Ferroviaria.

***Romina Del Plá
Nicolás del Caño
Myriam Bregman
Alejandro Vilca
Christian Castillo***



FUNDAMENTOS

El choque de una formación del Ferrocarril General San Martín (FGSM) el 10 de mayo produjo casi un centenar de heridos de los cuales 55 fueron hospitalizados, afortunadamente sin víctimas fatales.

La información existente nos remite inevitablemente a la masacre del 22 de febrero de 2012, en la que murieron 51 personas en la estación Once. Doce años después, resulta evidente la responsabilidad de los gobiernos en el abandono absoluto del transporte ferroviario, el más utilizado por los trabajadores para movilizarse. Como ocurriera entonces, hoy el gobierno busca responsables entre los trabajadores ferroviarios.

El robo de cables, que se pretexta para explicar la falta de funcionamiento de la señalización automática, omite decir que la obligación de reponer el cableado para el funcionamiento seguro del servicio no se llevó a cabo durante meses, como parte de un ajuste presupuestario salvaje, que no atiende al riesgo que expone a los usuarios y al personal ferroviario.

Los maquinistas del FGSM han denunciado que hace meses se está trabajando en estas condiciones con el acuerdo de las conducciones sindicales. También denuncian que, si con el gobierno anterior el mantenimiento era precario e insuficiente, ahora directamente desapareció.

Esta precariedad en que se desenvuelve el servicio no puede reducirse a la determinación de una falla humana, cuando los trabajadores son forzados a realizar sus tareas con un sistema rudimentario, sin seguridad alguna para ellos y los pasajeros, tanto en los sistemas de comunicación como en el relajamiento de la aplicación del Reglamento Interno Técnico Operativo por parte de quienes deben supervisar su efectivo cumplimiento.

El mencionado ajuste presupuestario ha determinado la reducción de frecuencias y se extendió a la no provisión de gasoil para las formaciones Diesel, así como la paralización

de obras y suspensión de todos los gastos generales, pagos de horas extras y bonificaciones.

Según la CNRT, comparando marzo de 2023 con 2024 el Ferrocarril Sarmiento redujo los servicios de 9000 a 8000 trenes, un 11% menos, el Mitre Retiro -Tigre, -13%. Los privados como EMEPA (Belgrano Norte) -33%. Y el Urquiza de Roggio un 8%. También se redujeron fuertemente las frecuencias del ferrocarril Belgrano Sur y Roca.

Un aspecto central en el atraso técnico del ferrocarril San Martín reside en la reiteradamente anunciada pero aún incumplida obra de electrificación que cuenta con financiamiento internacional desde 2017 aunque sigue sin adjudicarse. Ahora, publicaciones periodísticas indican que dichos recursos serán desviados al Ministerio de Capital Humano.

Desde la gestión de Javier Milei se han ajustado el 91,6% de los fondos destinados a la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (Adif); el 40,6% de los recursos de Desarrollo de Capital Humano Ferroviario; el 24,4% de los fondos para Ferrocarriles Argentinos SE y el 42,4% de los destinado al Operador Ferroviario (Sofse).

Varios medios han informado que una semana antes del choque, personal de Trenes Argentinos habían remitido un informe alertando sobre muchas de estas irregularidades al presidente de Ferrocarriles Argentinos, Patricio Gilligan, así como al Secretario de Transporte Franco Mogetta y también a Mauricio González Botto funcionario de la Jefatura de Gabinete de la Nación.

Justamente esta situación fue expuesta en abril por una trabajadora de Adif que fue desvinculada junto a más de 100 trabajadores y trabajadoras de la empresa, todos ellos profesionales dedicados al mantenimiento y normal funcionamiento de la infraestructura ferroviaria hoy comprometida.

También en el subte, en manos de Roggio, se redujeron las frecuencias mientras la tarifa aumenta exponencialmente, no se resuelve la contaminación por asbesto y recientemente se produjo un incidente que afectó a centenares de pasajeros de la línea B. Este fenómeno se reproduce en el transporte automotor privado y subsidiado con una caída del 27% en las frecuencias desde el 2019.

El rimbombante anuncio del gobierno nacional al declarar la “emergencia ferroviaria” no parece dirigido a resolver alguno de estos problemas sino preparar las condiciones de la privatización, como si eso garantizara un buen servicio. La historia de los hermanos Cirigliano en el Ferrocarril Sarmiento lo desmiente.

Estos hechos repetidos, de los que siempre son víctimas los trabajadores, deben ser atendidos solicitando a los funcionarios responsables su presencia en el recinto para responder las inquietudes que manifiesten los miembros de esta Cámara.

Por lo expuesto solicito el acompañamiento al presente Proyecto de Resolución.