

Proyecto de Ley

La Honorable Cámara de Diputados sanciona con fuerza

Proyecto de ley por la Estatización de todo el Sistema Ferroviario bajo control, gestión y administración de sus trabajadoras y trabajadores y organizaciones de usuarios.

Artículo 1. 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 y los terrenos ferroviarios -incluidas las líneas férreas provinciales-, mediante un Sistema Único Ferroviario, el que operará bajo control de las y los trabajadores ferroviarios elegidos democráticamente y con cargos revocables y de las organizaciones de usuarios del servicio. A tal fin se crea la empresa "Ferrocarriles del Estado Argentino", cien por ciento estatal, 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 en base al no pago de la deuda externa.

Artículo 2. En virtud del artículo primero, se declara 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. Entre ellos el Decreto 695/2024 del actual gobierno de Milei, la Ley Bases y el DNU 70/23.

Artículo 3. La anulación de dichos contratos se realizará 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 y todas las tierras ferroviarias, 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 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 por 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 incorporará con plenos derechos convencionales y salariales a la planta permanente a las y los trabajadores que revistan en empresas tercerizadas que desarrollan tareas comprendidas en el convenio ferroviario en el ámbito de los ferrocarriles 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 trabajadoras y 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. Además, la comisión deberá investigar desde el 24 de marzo de 1976 hasta la fecha el proceso licitatorio y los distintos planes de 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 la función de demandar la incautación equivalente del producido del



vaciamiento ferroviario por parte de todos los grupos económicos que operaron en el ferrocarril, habilitando al Estado Nacional a disponer las medidas pertinentes a los fines de cumplimentar lo dispuesto en este artículo.

Artículo 8. La Comisión a que hace referencia el artículo 5° investigará también los contratos firmados con empresas de capitales chinos 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, como Emfer, Tatsa y otros.

Artículo 9. La nueva empresa estatal "Ferrocarriles del Estado Argentino" será controlada en forma colectiva por las y 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 y de organizaciones ambientalistas.

Artículo 10. La presente ley tiene por objeto rescatar al sistema ferroviario con el fin de ponerlo al servicio de las necesidades del pueblo trabajador, de las economías regionales, tornándose eficiente, seguro, con tarifas populares y accesibles. El que deberá integrarse a un Plan Nacional de Transporte controlado, gestionado y administrado por las y los trabajadores y organizaciones de usuarios de los distintos sectores comprometidos.

Artículo 11. De forma.

Mónica Schlotthauer
Vanina Biasi
Nicolás del Caño
Alejandro Vilca
Christian Castillo



FUNDAMENTOS

Estamos ante un sistema ferroviario obsoleto, colapsado e inseguro al servicio de las ganancias capitalistas. Esto lo demostró la declaración de emergencia ferroviaria tras el choque de trenes ocurrido en el ferrocarril San Martín en mayo de este año. Por otro lado, los tremendos tarifazos en el boleto que dispuso el gobierno ultraderechista de Milei, muestran que el pueblo trabajador sigue subsidiando a los empresarios privatizadores. Esto desmiente la campaña del gobierno de que “lo privado funciona mejor”. Al contrario, la privatización del sistema ferroviario es sinónimo de ganancias privadas, corrupción y muerte. Esto se demostró el 22 de febrero de 2012 con la masacre evitable de Once, provocando 52 muertos y 800 heridos en el ferrocarril Sarmiento en manos del entonces empresario mafioso Cirigliano-TBA bajo el gobierno de Cristina Fernández de Kirchner. Un año y medio atrás, la pelea de los trabajadores tercerizados ferroviarios y el asesinato de Mariano Ferreyra, joven estudiante y militante del Partido Obrero, asesinado por apoyar ese proceso, se logró el pase a planta permanente de mas de 3.000 trabajadores, sacando a la luz el negociado ferroviario con las tercerizaciones por parte de los concesionarios privados, el gobierno y la burocracia sindical.

Este proyecto del Frente de Izquierda Unidad es para erradicar todo esto, terminar con el desguace y la desidia ferroviaria y enfrentar el nuevo proyecto privatizador de Milei, postulando la inmediata reestatización de todo el sistema ferroviario, el que deberá ser puesto a funcionar bajo control, gestión y administración de sus trabajadoras y trabajadores, organizaciones de usuarios y ambientalistas.

La historia de vela muchos mitos

Haciendo memoria, el ferrocarril nace por impulso del Estado Argentino en 1854, echando por tierra con el mito de que fueron desde el comienzo propiedad británica. La instalación de líneas férreas fue un verdadero avance para el país. Desde el 30 de agosto de 1857, fecha en que se inauguró el primer ferrocarril argentino en la zona Oeste con 11km. de vías entre las estaciones del Parque y Floresta, los ferrocarriles han surcado



tierras vírgenes, llanuras y montañas, uniendo aldeas, ciudades y llevando su acción de progreso y civilización.

Scalabrini Ortiz en "Historia de los Ferrocarriles Argentinos" desmiente que por ser estatales eran sinónimo de ineficiencia, onerosidad y pérdidas. Afirma que 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 la deuda externa, para finalmente privatizarlos. Por eso en todo este proceso la clase trabajadora, en particular la ferroviaria, se opuso a la entrega con huelgas y movilizaciones. En 1912 se produce la más larga, de 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. Los ferrocarriles en 1944/45 tenían una red de capital privado de 29.094 km. de vías y el estatal de 12.942. 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). A través de ese organismo imperialista, las industrias automotrices, de neumáticos y petroleras empiezan a exigir bajo el nombre "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, quien viaja a EE.UU. para acordar la venida del General Thomas Larkin. 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 los ferrocarriles. "Para combatir el terrorismo", decía el decreto. En 1961 se produce una huelga de 42 días contra este desguace, logrando frenar parte del intento.

Luego asume Illia (1963/1966) hablando del "déficit" ferroviario y que iba a 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.

Gobiernos privatizadores y saqueadores

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 usurera y fraudulenta deuda externa. Hubo cierre de ramales y de 350 estaciones, de los talleres Strobel, Santa Fe y Cruz del Eje, y 50.000 despidos. De 154.000 ferroviarios quedaron 95.000. El 27 de abril de 1979 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 la "reformulación de la empresa estatal" se la pretendía dividir en cuatro partes, auspiciando el gerenciamiento privado y sin invertir un peso. Siguió la corrupción y el vaciamiento.

Sin embargo, es con la asunción del presidente peronista Carlos Menem (1989-1999) cuando se produce un gran desenlace privatista. Con la Ley de Reforma del Estado avanza la privatización de los Ferrocarriles Argentinos. Comienza el ataque despiadado a la empresa y a las y los trabajadores ferroviarios. Heroicas huelgas de 1991 y 1992 superando a las burocracias sindicales asociadas al gobierno llevan a que Menem plantee "ramal que para, ramal que cierra". Ese slogan termina transformándose en "ramal que se concesiona, ramal que desaparece", según denunciaban los trabajadores del riel.

De los 35.746 km de red operable nacional ferroviaria que había en 1988, tras la privatización solo quedaron 11.677 km, 24.069 kilómetros menos. Es decir, se levantó el 66% de las vías, más de 90 mil ferroviarios fueron despedidos y desaparecieron 870 pueblos (pueblos fantasmas). Las líneas ferroviarias fueron divididas y el ferrocarril de carga (que permitía solventar el transporte de pasajeros) fue entregado para que los grandes empresarios, mineras y multinacionales tengan fletes para sus propias producciones fruto del saqueo y el extractivismo.

Desde su entrega a principios de los '90, los trenes de cargas fueron acaparados por los grandes grupos exportadores (centralmente ligados al agro y a la explotación minera). El Estado entregó a empresarios nacionales locomotoras, vagones y vías, obligándolos a asociarse con grupos extranjeros. El trazado estratégico de las vías que unifica los principales puertos y regiones productivas del país, permitió a estos grupos trasladar su producción exportable a costos bajísimos. No es casual que todos estos ramales sean en su inmensa mayoría, apropiados por las propias empresas exportadoras. Aceitera General Deheza -propiedad del ex senador del PJ Roberto Urquía-, además de quedarse con su línea ferroviaria posee su propia aduana y terminal portuaria.

La lógica con la que funcionan los trenes de cargas nos pone frente a un caso de doble entrega: no sólo de los ferrocarriles -patrimonio nacional que debiera orientarse al servicio de recomponer las economías regionales- sino que su utilización por parte de estos grupos no hace más que profundizar el saqueo de nuestros recursos estratégicos hacia el exterior



(Proyecto IIRSA), que sólo busca asegurarse el rápido tránsito de productos entre los puertos del Atlántico y del Pacífico. Esto explica el interés de piratas como Macri, Romero, Roggio y sus socios y amigos “sindicalistas” del Belgrano Cargas.

Con la asunción de De la Rúa se prorrogó el negocio privatizador. TBA obtuvo 22 años más y la continuidad del festival de subsidios estatales. En diciembre de 2000 el gobierno dispuso un tarifazo en colectivos, trenes y subtes. La ira popular del Argentinazo obligó a que el presidente radical se terminara yendo en helicóptero.

Posteriormente Duhalde declaró la “Emergencia Ferroviaria” en 2002 profundizando el modelo privatizador mediante el cual el Estado se hacía cargo de todos los costos ferroviarios, obras e inversiones, mientras las empresas solo recaudaban y recibían subsidios millonarios.

Bajo el gobierno de Néstor Kirchner (2003-2007) se mantuvo la política duhaldista con cierto adorno. Montó algunos “trenes de cartón”, como el Gran Capitán a Misiones, el Estrella del Norte a Tucumán y el tren a Córdoba. Pero el sistema ferroviario siguió empeorando. Se fueron incrementando cada vez más los subsidios que iban a los bolsillos de los empresarios a pesar del aumento de los accidentes, los muertos en las vías y el repudio popular manifestado en varias oportunidades contra el deplorable servicio.

El gobierno de Cristina Fernández (2007-2015) bajo el lema del “rol del Estado” y/o “el Estado presente”, gobernó para salvar a un grupo de aventureros que se llenaron los bolsillos en forma parasitaria. En lugar de invertir ese dinero en mantenimiento y desarrollo de la infraestructura ferroviaria, se los robaba y/o invertía en otros negocios. Los Cirigliano-TBA, a cargo del Sarmiento desde 1995 a 2012, con los subsidios compraron una red de empresas de colectivos en el país (1700 unidades) y en el exterior, y proveían también las netbooks escolares del plan Conectar Igualdad a través del grupo *Corporate Corp*. El desvío de fondos fue no sólo corrupto sino criminal, llevando a la ya mencionada masacre de Once, culpa del vaciamiento y la privatización ferroviaria. Cristina, a su vez, insistió hasta último momento en implementar el Tren Bala, una obra elitista valuada en 13.500 millones de dólares a pagar en 30 años. Igual que el soterramiento del Sarmiento, una obra faraónica anunciada varias veces por cifras millonarias en beneficio de la multinacional corrupta Odebrecht ligada a la familia Macri.



En ese mismo gobierno, y con el fin de encubrir la corruptela existente, el ministro Aníbal Fernández acusó falsamente a la izquierda. El dirigente de la actual Seccional Oeste de la Unión Ferroviaria, Rubén Sobrero, fue detenido el 30 de septiembre de 2011 acusado de “asociación ilícita, incendio intencional y extorsión contra la empresa TBA”. Luego de permanecer cuatro días incomunicado fue liberado el 4 de octubre, donde las supuestas pruebas cayeron como castillo de naipes tras el paro del Sarmiento, importantes movilizaciones, la amenaza de un paro general y una enorme solidaridad nacional e internacional.

Luego de la masacre de Once el gobierno estuvo obligado a pasar a manos del Estado el Sarmiento, Roca, San Martín, Belgrano Sur y el Mitre, pero administrado por funcionarios patronales, no por sus trabajadores. Mientras el secretario de Transporte Randazzo volvía a asestar otro golpe al ferrocarril con un súper endeudamiento con monopolios chinos importando más de 1000 coches, vagones, locomotoras, rieles, repuestos y hasta durmientes. Y renegociar las concesiones en el ferrocarril de cargas y el de pasajeros del Urquiza (grupo Roggio) y Belgrano Norte (Emepa).

En 2013 el transporte de Cargas quedó así. El Belgrano Cargas en manos del Estado y siguieron concesionados en manos privadas Ferrosur Roca, que maneja el grupo brasileño Camargo Correa (cementera Loma Negra) transportando mineral del sur hacia Loma Negra; Ferroexpreso Pampeano, en manos de Techint y transporta sus rollos de chapa y cereal, entre las que se encuentra Cargill, Cofco y Nidera; y el Nuevo Central Argentino (NCA), de Aceitera General Deheza (Urquía), que transporta cereal al puerto de Rosario. Las multinacionales se quedan con las ganancias que da la carga y el Estado en caso de descarrilamientos le paga el seguro que incluye el material rodante, la infraestructura y la carga que se pierde. En 2023 hubo alrededor de 435 descarrilamientos, más de uno por día. La privatización es saqueo y un negocio redondo para las grandes patronales.

El gobierno de Macri (2015/2019) se caracterizó por los siderales tarifazos en el transporte, que incluyó al ferrocarril. Y por reactivar el soterramiento del Sarmiento beneficiando a la empresa Iecsa de Angelo Calcaterra, su primo. Se recortaron servicios, frecuencias y aumentaron las cancelaciones ferroviarias, esencialmente en ramales del interior, además de someternos con el endeudamiento externo por 100 mil millones de dólares, entre ellos los 45.000 millones de dólares con el FMI. En 2016 la entonces gobernadora macrista de provincia de Buenos Aires, María



Eugenia Vidal, cerró Ferrobaires, levantando los ramales hacia Tandil, 25 de Mayo, Chascomús, Bragado, Junín y Alberdi, Bahía Blanca y La Pampa, afectando a 104 localidades y a más de 670.000 habitantes.

Durante el gobierno de Alberto Fernández y Cristina Fernández de Kirchner (2019-2023) el sistema ferroviario no sufrió ninguna mejora, al contrario. No se registran compras de nuevas formaciones. Es decir, se siguió con un sistema en base a subsidios estatales millonarios en beneficio de las grandes patronales privatizadoras y los pulpos exportadores. Ahora Milei anunció la privatización del Belgrano Cargas -para seguir beneficiando a las multinacionales que ya tienen el negocio- y de los ferrocarriles metropolitanos de pasajeros del Sarmiento, Mitre, Roca, San Martín y Belgrano Sur. Este anuncio es parte de su plan motosierra contra el ferrocarril. Primero aplicó el desfinanciamiento de los trenes de pasajeros, luego siguió con los despidos en la Administración de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), Trenes Argentinos Capital Humano (Decahf) y otros en el Chaco. El servicio a Pehuajó dejará de funcionar. Y también anunció el decreto para vender tierras ferroviarias, entre ellas una parte del predio de Haedo. Todo esto con la venia de la lista Verde de Sergio Sasia, Secretario General de la Unión Ferroviaria, que está de acuerdo con las privatizaciones y sería beneficiada con un 10% de las acciones y un funcionario en el directorio, igual que hizo Pedraza durante el peronismo menemista.

Salvemos al tren

Hace falta un plan de salvataje. La única forma de tener un ferrocarril moderno, eficiente y rentable es que se estatice el 100% del sistema ferroviario en una única empresa monopólica del Estado que integre el servicio de carga y de pasajeros. Una empresa estatal dirigida por sus trabajadoras y trabajadores que tenga como objetivo la conexión de todo el territorio nacional, el desarrollo de las economías regionales, contribuir a la soberanía alimentaria y que brinde un servicio seguro, eficiente, con tarifas populares y accesibles para el pueblo trabajador.

Reestatizar no es volver al pasado. Es recuperar el patrimonio estatal que se perdió por culpa de los gobiernos capitalistas que pusieron esas empresas estratégicas y los servicios públicos esenciales en pos del lucro privado. Los trenes son un servicio esencial e indelegable que solo tiene que brindar el Estado, al igual que la salud y la educación pública. Es cierto



que antes de la privatización los políticos del PJ y la UCR con la complicidad de las patronales y la burocracia sindical vaciaron esas empresas para justificar su remate. Por eso es que nuestro planteo de reestatización está íntimamente ligado a que dichas empresas pasen a ser controladas, gestionadas y administradas por su trabajadoras y trabajadores, técnicos, personal especializado y bajo el control de las organizaciones de usuarios. Para evitar que funcionarios y políticos patronales corruptos y vaciadores encumbrados en los directorios de esas empresas estatales sean cómplices de las ganancias empresariales.

Además, recuperar el transporte ferroviario es cuidar el ambiente. Está comprobado que el transporte ferroviario de pasajeros y de cargas es más eficiente y menos contaminante. El transporte automotor y/o en camiones necesita entre 10 y 14 veces más espacio vial que el ferrocarril; emplea 4 a 5 veces más combustible; produce 50 veces más muertos y heridos por accidentes; produce más congestión, estrés y ruido. La Agencia Europea del Medio Ambiente (AEE) que mide el impacto medioambiental de los medios de transporte en función de las emisiones de CO₂ evaluó que el tren solo es responsable del 0,7 % de las emisiones totales, siendo el medio de transporte que menos contamina. Los vehículos por carretera suponen más del 70 % de las emisiones en la UE, frente a casi el 1 % del tren. Otro plus para el tren es que no usa neumáticos, fabricados con derivados del petróleo.

Este proyecto fue elaborado por quienes vienen luchando “por un sindicato al servicio de las y los trabajadores y un ferrocarril al servicio del pueblo”, lema de las y los delegados del FFCC Sarmiento de la Seccional recuperada de Haedo y que apoyamos desde el Frente de Izquierda-Unidad. Para imponer este proyecto se hace necesario hacerlo con lucha y movilización, como se viene haciendo desde el 2001 y los trenes de la resistencia junto a organizaciones barriales y de usuarios. Lucha que hay que seguir encarando en unidad junto a las y los jubilados, el movimiento estudiantil, las y los trabajadores de la salud, la educación, estatales, Aerolíneas Argentinas, con las asambleas barriales, organizaciones de usuarios y todos los sectores atacados por el plan “motosierra” del gobierno nacional. En el camino de lograr un gobierno de la clase trabajadora y la izquierda.



Llamamos a las señoras y señores diputados a rechazar el proyecto entreguista de Milei y apoyar la presente propuesta.

Mónica Schlotthauer
Vanina Biasi
Nicolás del Caño
Alejandro Vilca
Christian Castillo