



A la Sra. presidenta Yambrum, Liliana  
S \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ D

Quienes suscriben, concejala Natalia Hernández del Bloque Partido de Trabajadores Socialistas – Frente de Izquierda y de los Trabajadores Unidad, y Juan Romero, del Bloque Partido Obrero – Frente de Izquierda y de los Trabajadores Unidad, se dirigen a Usted para solicitar la aprobación del siguiente:

### **PROYECTO DE RESOLUCIÓN**

#### **VISTO:**

Las amenazas del gobierno de Javier Milei, de conformar en sociedad anónimas las empresas del Estado para su venta futura, que incluye los ferrocarriles. Y los intentos del Gobierno tendiente a liquidar el sistema de transporte ferroviario, que con medidas de ajuste, afecta la operatividad ferroviaria, reduciendo la prestación de los servicios y el mantenimiento de las trazas ferroviarias.

El alerta de las y los trabajadores por la suba de “boletos” (tarifazos), y el ataque a los puestos laborales;

#### **CONSIDERANDO:**

Que, desde hace décadas, los ferrocarriles y trenes son el medio de transporte que utilizan miles de personas diariamente para llegar a sus lugares de trabajo, estudio, sobre todo para quienes viven en el conurbano bonaerense. Según el Ministerio de Trabajo, 145892 personas usan diariamente el tren en el AMBA. Ramal Sarmiento vende aproximadamente 8358000 boletos por mes, Belgrano Sur, 1567000 boletos mensuales,

Es por este motivo que la mejora en las condiciones de los ferrocarriles se convirtió, con los años, en una demanda histórica de la clase trabajadora.

Que el alerta que presentan las y los trabajadores ferroviarios, y en particular la UF Seccional Haedo ante los recortes que afectan al servicio entre cabeceras Once y Moreno de la línea Sarmiento, derivando en la eliminación de 25 servicios diarios de lunes a viernes. Y la reducción de servicios en sus ramales Moreno-Mercedes y Merlo-Lobos, por lo cual vienen realizando medidas de reclamo.

Que en estos últimos ramales, el recorte significa un 80% de las formaciones, disminuyendo la frecuencia y afectando el servicio. También denunciaron que desde el 11 de enero, la empresa le dio de baja al sistema de carga SUBE y decidió cerrar las mayorías de las boleterías.

Que este ataque, junto a los tarifazos, afecta a millones de usuarios, quienes son afectados también por el conjunto de medidas económicas que licúan los salarios.

Que el presidente Javier Milei explicitó su intención de privatizar el servicio ferroviario, comenzando por la operación de los servicios de carga y de pasajeros, señalando que la quita escalonada de subsidios vendría acompañada de una “mayor libertad” para asignar la tarifa de transporte de parte de las empresas operadoras.

Que la otra variable de ajuste del gobierno y las empresas son los propios trabajadores ferroviarios: en las empresas tercerizadas que realizan trabajos de infraestructura ferroviaria se anunciaron bajas y despidos, hay suspensiones en empresas proveedoras de durmientes y el ofrecimiento compulsivo de retiros voluntarios y de jubilaciones anticipadas (como ya sucedió durante el gobierno macrista), que junto con el congelamiento de los ingresos implican una reducción del personal. Es decir, además de golpear el bolsillo de millones, también ataca los puestos de trabajo de las y los ferroviarios. Junto con esto, se paralizaron las obras que se necesitaban para mejorar la seguridad y la eficiencia del servicio. Faltan repuestos para reparar las formaciones, desguazan trenes y no hay combustible, lo que coloca en riesgo este transporte esencial. La crisis actual del sistema es consecuencia directa del vaciamiento que se mantuvo durante todos los gobiernos.

Que aquellas líneas que se mantuvieron bajo la administración de grupos empresarios durante estos años, el *Urquiza* y el *Belgrano Norte*, aun recibiendo enormes subsidios desde su privatización no han mejorado cualitativamente su material rodante, los trabajos de infraestructura fueron realizados por el Estado y en el caso del *Belgrano Norte* hasta han reducido drásticamente la frecuencia de su servicio.

Que la fallida experiencia de las privatizaciones menemistas de los años '90 demostró que dejar la operación del transporte ferroviario en manos privadas es un perjuicio para el público usuario: además de que se redujo la red ferroviaria de 44.000 kms de vías a solamente 7.000 para beneficiar al transporte automotor, el servicio se fue degradando y poniendo en riesgo a la población; como en la época de Sergio Taselli donde -por falta de mantenimiento- había descarrilamientos todas las semanas en las líneas *Roca* y *San Martín* o la terrible masacre de *Once* en 2012 que costó 51 vidas por responsabilidad de *TBA-grupo Cirigliano*, lo que obligó a que el Estado retome el control operativo de la mayoría de las líneas interurbanas. Al respecto, el presidente Javier Milei dijo en una entrevista reciente que la causa de este desastre fue “que las empresas no podían disponer libremente de la asignación del precio de las tarifas”, encubriendo la complicidad de este grupo económico con funcionarios del Estado en el desvío de los jugosos subsidios durante años que nunca fueron a mejorar la infraestructura ferroviaria.

Que los trabajadores ferroviarios presentaron en el año 2015 un proyecto de ley de Nacionalización integral de los ferrocarriles, y que es necesario que vuelva a debate parlamentario, ante las amenazas y ataques por parte del gobierno nacional de Javier Milei. Dicho proyecto señala:

***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 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 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 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 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 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, 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, 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.*

Que las y los trabajadores ferroviarios de la UF Haedo, junto a diversos sectores conformaron una “comisión en defensa del tren”, donde se elaboró colectivamente este proyecto. Y que se organiza para seguir la pelea por la reestatización del sistema ferroviario (carga y pasajeros) gestionado por sus trabajadores, técnicos y usuarios.

**POR CUANTO:**

El Honorable Concejo Deliberante, en ejercicio de las atribuciones que le confieren la Constitución de la Provincia de Buenos Aires y la Ley Orgánica de las Municipalidades N°6769/58, sanciona el siguiente:

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN**

ARTÍCULO 1° Solicitase a la Cámara de Diputados y a la Cámara de Senadores de la Nación Argentina aprobar el proyecto de ley de **Nacionalización integral de los ferrocarriles, bajo control de los trabajadores y usuarios.**

ARTÍCULO 2° El Honorable Concejo Deliberante de La Matanza resuelve apoyar el reclamo de los trabajadores ferroviarios de la línea Sarmiento y Belgrano Sur, de importancia para el distrito de La Matanza, para mantener sus puestos laborales, y contra el aumento de boleto (tarifazo), que afecta a miles en nuestro distrito, ante ataques privatistas del gobierno de Javier Milei y las empresas.

ARTÍCULO 3° De forma.