

INFORME TÉCNICO Y DENUNCIA PÚBLICA: EL COLAPSO PREMEDITADO DEL SISTEMA FERROVIARIO Y LA RESPONSABILIDAD DEL ESTADO

Emite: Unión Ferroviaria – Seccional Gran Buenos Aires Oeste (Línea Sarmiento)

Fecha: 18 de junio de 2026 **Carácter:** Urgente

1. Introducción: El vaciamiento como política de Estado El sistema ferroviario argentino no atraviesa una crisis accidental, sino un proceso de vaciamiento sistemático y premeditado. La situación actual es el resultado de décadas de políticas privatistas, desinversión y la complicidad de una burocracia sindical funcional a los gobiernos de turno. Hoy, la degradación de la infraestructura, la obsolescencia del material rodante y la expulsión de personal calificado nos colocan al borde de tragedias completamente evitables, similares a las masacres de Once o Castelar. Este informe consolida la evidencia técnica irrefutable de que el colapso operativo es inminente y expone la farsa de las recientes medidas gubernamentales.

2. La farsa del Decreto 525/2024 y el ahogo presupuestario El gobierno nacional ha emitido el Decreto 525/2024 declarando la "Emergencia Pública Ferroviaria", reconociendo expresamente en sus considerandos que la degradación de la infraestructura es la causa del aumento de descarrilamientos y autorizando, en los papeles, una asignación de 1,2 billones de pesos. Sin embargo, la realidad en la vía es contundente: no ha ingresado un solo peso para obras o mantenimiento. La Auditoría General de la Nación (AGN) avala esta denuncia al confirmar que en 2024 el presupuesto transferido apenas cubrió el 29% de lo requerido. A esto se suma una deuda estatal de 360 millones de dólares (280 millones a empresas nacionales y 80 a internacionales) que está llevando a la quiebra a las PyMEs encargadas de labores vitales de vía y seguridad. El decreto es una maniobra distractiva mientras se consolida el desfinanciamiento real.

3. Riesgo inminente en la Línea Sarmiento: Vías y Señalamiento Los relevamientos técnicos de nuestra comisión de reclamos demuestran que las normas básicas de seguridad operativa están vulneradas cotidianamente en la Línea Sarmiento:

- **Vías y fijaciones:** Se registran fisuras transversales severas en el hongo del riel, desprendimiento de material y descascaramiento del acero que comprometen la estabilidad de la pestaña de las ruedas (ej. tramos entre Ramos Mejía y Haedo). Coexisten durmientes de madera podridos y de hormigón partidos, sin pernos de sujeción en las eclisas, imposibilitando mantener la trocha correcta.

- **Señalamiento y riesgo eléctrico (Estación Once):** La operación depende de tecnología electromecánica inglesa que data de 1925 y 1927. El Cuadro de Control Óptico (T.C.O.) opera con sectores anulados. Los relés y los armarios eléctricos, incluyendo fusileras de 600 volts, están montados sobre estructuras de madera seca y sin protección, conformando un riesgo eléctrico y operativo gravísimo.

4. Material rodante al límite del colapso (Flota CSR) El informe técnico del Depósito Castelar es lapidario: de 25 formaciones originales, apenas 19 circulan a diario, promediando 1.4 millones de kilómetros bajo un mantenimiento exclusivamente reactivo.

- **Mantenimiento diferido:** Se han omitido las revisiones críticas Pentanuales (5 años) y Decanuales (10 años) exigidas por el fabricante debido a la falta de insumos.
- **Fallas críticas:** Los inversores VVVF Mitsubishi sufren el colapso de sus módulos IGBT por inestabilidad de la línea, perdiendo tracción y frenado. Las torres de secado de los compresores Knorr-Bremse fallan reiteradamente, inyectando humedad al circuito de frenos.
- **Rodadura comprometida:** Ante la nula reposición de pares montados, se tornea el rodado con un radio de pestaña reducido, disminuyendo los márgenes físicos de seguridad para evitar descarrilamientos.

5. El vaciamiento del capital humano y la reducción del servicio El principal patrimonio del ferrocarril son sus trabajadores. El gobierno ha impulsado el retiro de aproximadamente 4.500 profesionales técnicos mediante salarios de miseria. Esta fuga de personal calificado deja áreas sin cobertura mínima, como la ausencia de banderilleros en los pasos a nivel. Consecuentemente, el servicio a los usuarios ha sido mutilado: se eliminó un 30% de los servicios, aislando al interior del país (cierres en Pehuajó, y reducciones drásticas a Bragado, Tucumán y Bahía Blanca) y duplicando los tiempos de viaje (ej. 7 horas para recorrer 200 km a Bragado). Esta desidia es la causa directa del aumento del 72% en los accidentes ferroviarios registrados por la AGN.

6. La salida es de los trabajadores La privatización y el sistema de concesiones han demostrado ser sinónimo de saqueo y muerte. La única solución técnica y económicamente viable está plasmada en el Proyecto de Ley presentado en la Cámara de Diputados:

- **Estatización del 100% del sistema:** Creación de una empresa estatal única bajo el control, gestión y administración democrática de sus trabajadores y organizaciones de usuarios.

- **Autofinanciamiento integral:** La anulación de las concesiones privadas de los trenes de carga (actualmente en manos de multinacionales que destruyen la vía subsidiada por el Estado) permitirá utilizar esa rentabilidad millonaria para sostener y modernizar el sistema de pasajeros, logrando tarifas populares y un servicio seguro sin depender del déficit estatal.

Conclusión y Advertencia Pública Los datos técnicos, los reportes de auditoría y la realidad diaria en los depósitos convergen en un punto irrefutable: el Estado está empujando al sistema a una tragedia. Es imperativo ejecutar las obras de infraestructura, restablecer los ciclos de mantenimiento de la flota CSR y recomponer la planta de trabajadores especializados ahora. De producirse un nuevo siniestro evitable con víctimas fatales o heridos, el responsable político y material tiene nombre y apellido: el gobierno de Javier Milei. La Unión Ferroviaria Seccional Oeste no se rinde; continuaremos denunciando este vaciamiento y defendiendo un ferrocarril seguro y al servicio del pueblo.

ÍNDICE DE ANEXOS DOCUMENTALES Y PROBATORIOS

ANEXO 1: Evidencia Fotográfica del Riesgo Inminente en Vías

El objetivo de este anexo es demostrar visualmente que las normas de seguridad están violadas y que el reclamo no es una exageración sindical, sino un hecho físico.

- *Justificación para el lector:* Muestran el descascaramiento severo del acero, la pérdida de masa en el hongo del riel y la fatiga del material .
- *Justificación:* Prueban el estado crítico de los Aparatos de Vía (ADV) y los corazones de cruzamiento, con desgaste extremo que provoca el guiado errático de los bogies.
- *Justificación:* Evidencia la rotura de rieles en las uniones (eclisas), falta de bulones y el estado calamitoso de los durmientes (madera podrida y pérdida de fijación).

ANEXO 2: Consecuencias Directas del Vaciamiento (Siniestralidad)

El objetivo es mostrar que las fallas del Anexo 1 ya se están cobrando la seguridad del servicio.

- *Justificación:* Tomas aéreas y a nivel del suelo de formaciones de pasajeros descarriladas, con bogies hundidos en terrenos sin balasto adecuado. Es la prueba material de la advertencia de que "estamos al borde de otro Once o Castelar".

ANEXO 3: Informes Técnicos Internos y Reclamos Ignorados

El objetivo es probar que la operadora y la subgerencia de infraestructura fueron notificadas reiteradamente por los trabajadores y decidieron no actuar (omisión deliberada).

- *Justificación:* Acredita con firma técnica la falta de repuestos, el incumplimiento de las revisiones Pentanuales y Decanuales, y las fallas en frenos (Knorr-Bremse) e inversores (Mitsubishi).
- Copia de las **Cartas de Reclamo firmadas por Sandro Sosa** (Delegado UF).

- *Justificación:* Demuestra que las denuncias por las vías en km 18/0 a 17/4 fueron formalmente elevadas a la Subgerencia de Infraestructura (Martín Calliera / Alejandro Pérez Volpin).
- Relevamiento fotográfico y textual del **T.C.O. Cabina "B" Once**.
 - *Justificación:* Muestra la reliquia inglesa de 1925/1927 sobre madera, probando el riesgo de incendio y la obsolescencia del sistema de señalamiento en la cabecera más importante.

ANEXO 4: Respaldo Institucional y Auditoría Estatal

El objetivo es usar los propios documentos del Estado para acorralar al gobierno y demostrar que mienten con los fondos.

- Recorte/copia del **Informe de la Auditoría General de la Nación (AGN)**.
 - *Justificación:* Certifica que la CNRT falló en los controles y, lo más importante, que en 2023 solo se cubrió el 43% del presupuesto y en 2024 apenas el 29%. Le da fuerza legal y extra-sindical a la denuncia de desfinanciamiento.
- Copia del **Decreto Presidencial 525/2024** (Emergencia Ferroviaria).
 - *Justificación:* Se adjunta para contrastar lo que dice el papel (asignación de \$1,2 billones) contra la realidad expuesta por la AGN y los trabajadores (ejecución nula).

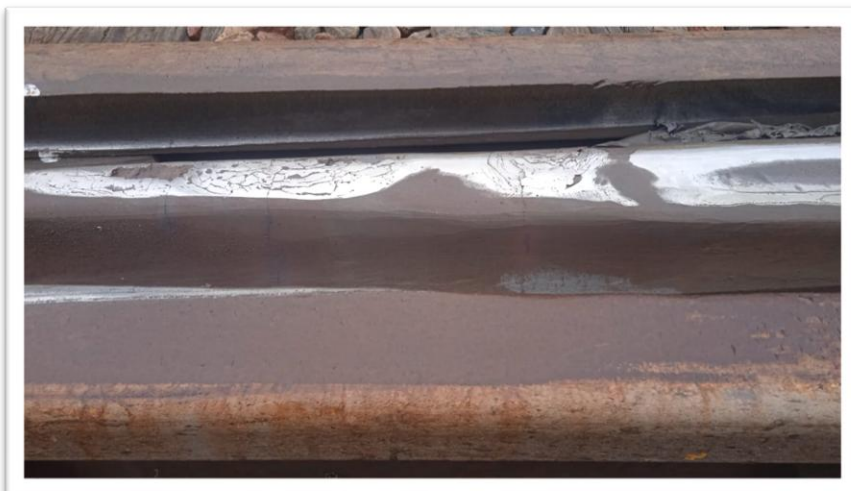
ANEXO 5: La Salida Política y Operativa

El objetivo es demostrar que la Seccional Oeste no solo denuncia, sino que tiene el plan para salvar el ferrocarril.

- Copia del **"Proyecto de Ley por la Estatización de todo el Sistema Ferroviario"** (Frente de Izquierda / Mónica Schlotthauer, etc.).
 - *Justificación:* Establece el marco legal para recuperar el financiamiento usando las ganancias de las empresas de carga privada para subsidiar el sistema de pasajeros, bajo control de los trabajadores.

ANEXO 1: Evidencia Fotográfica del Riesgo Inminente en Vías

El objetivo de este anexo es demostrar visualmente que las normas de seguridad están violadas y que el reclamo no es una exageración sindical, sino un hecho físico.

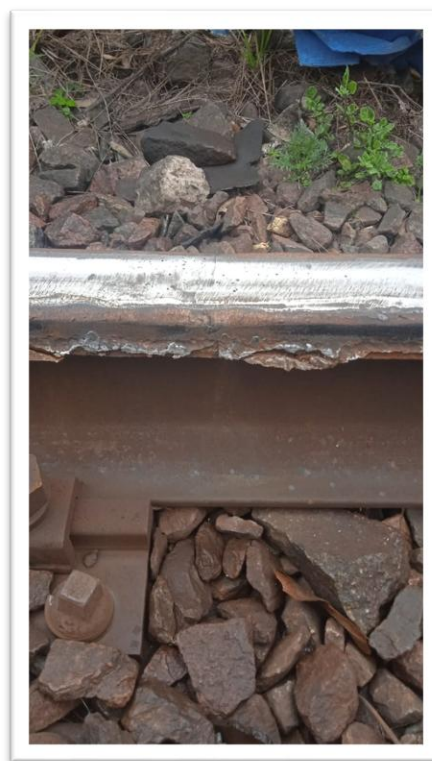




Kilómetro 12/6 palo vía general 2 / vía general 2 el mismo kilometraje



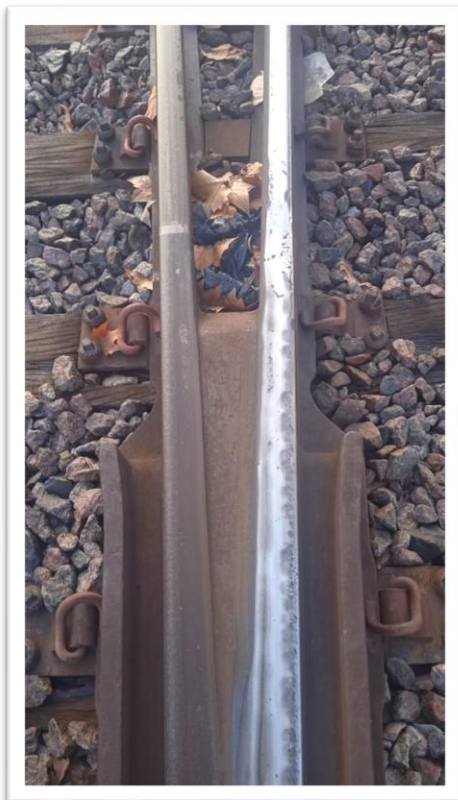
Vía 2 kilómetro 17/10



Muestran el descascaramiento severo del acero, la pérdida de masa en el hongo del riel y la fatiga del material.



17/4 via uno





Anden 2 kilómetro 15



Kilómetro 14/12 palo



Prueban el estado crítico de los Aparatos de Vía (ADV) y los corazones de cruzamiento, con desgaste extremo que provoca el guiado errático de los bogíes.

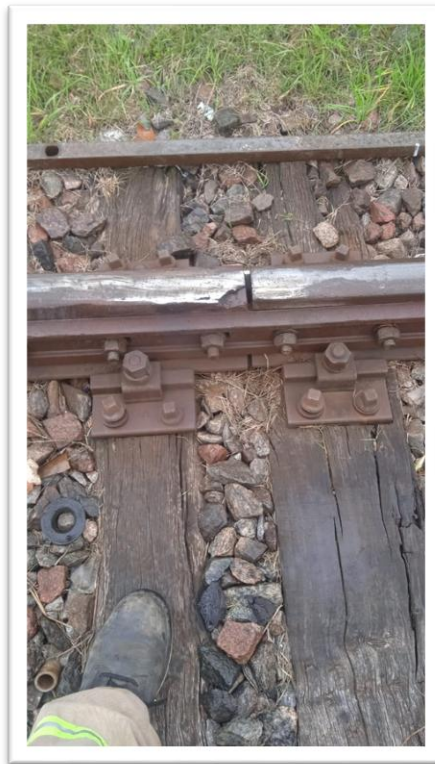




Kilómetro 14/12 palo



anden 4 kilómetros 14/12



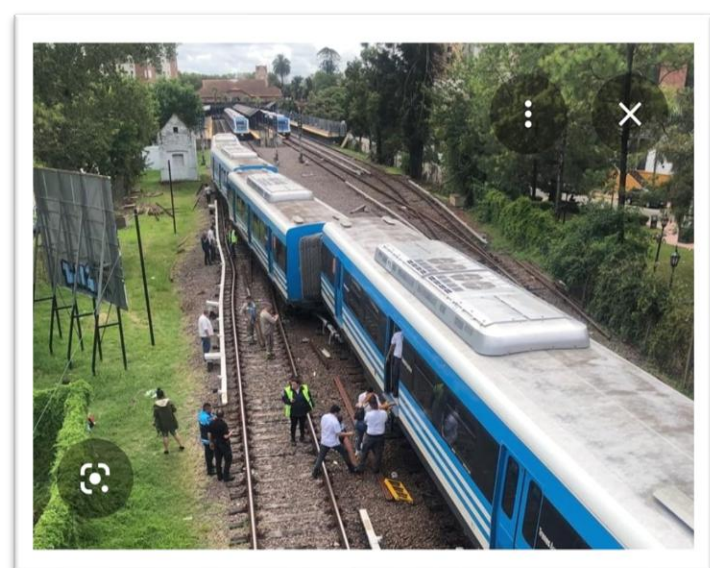
Paso nivel Güemes

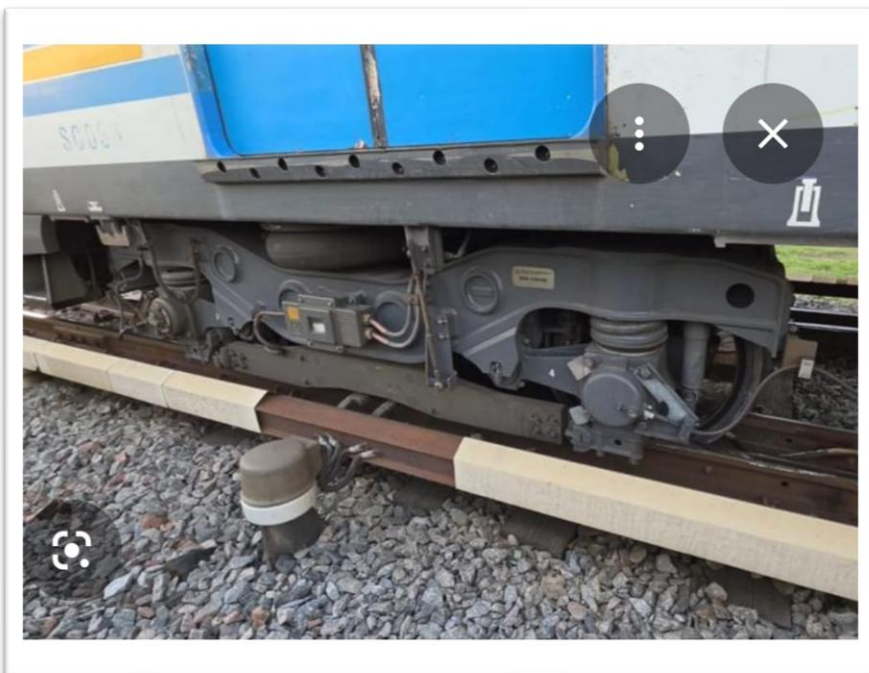
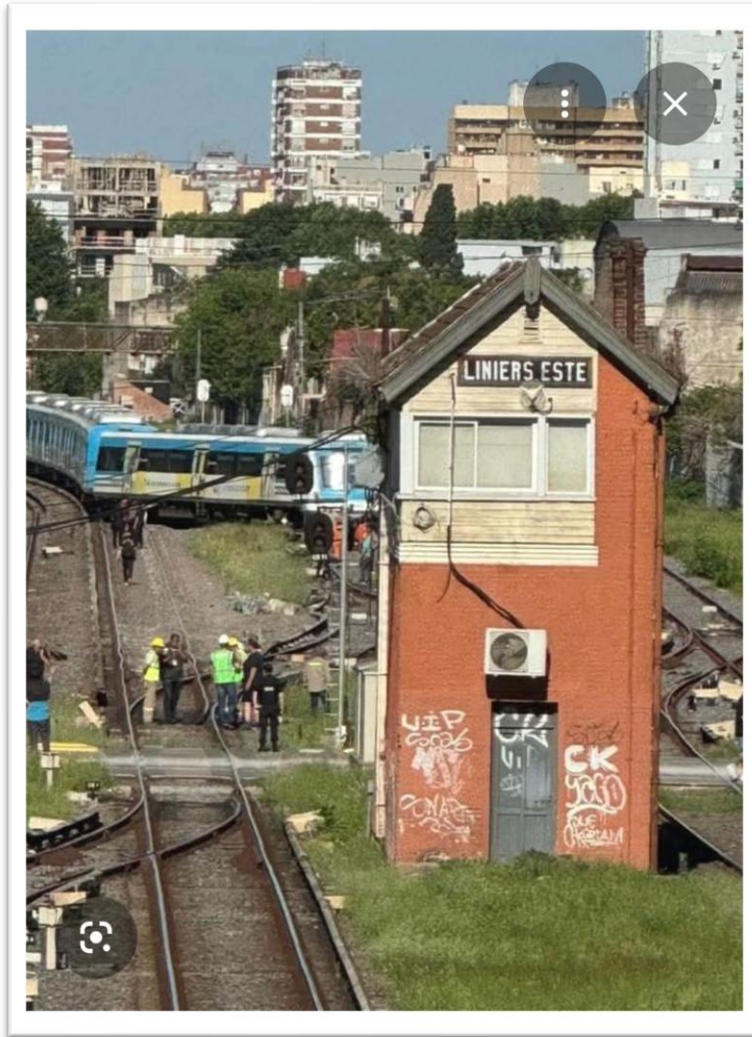


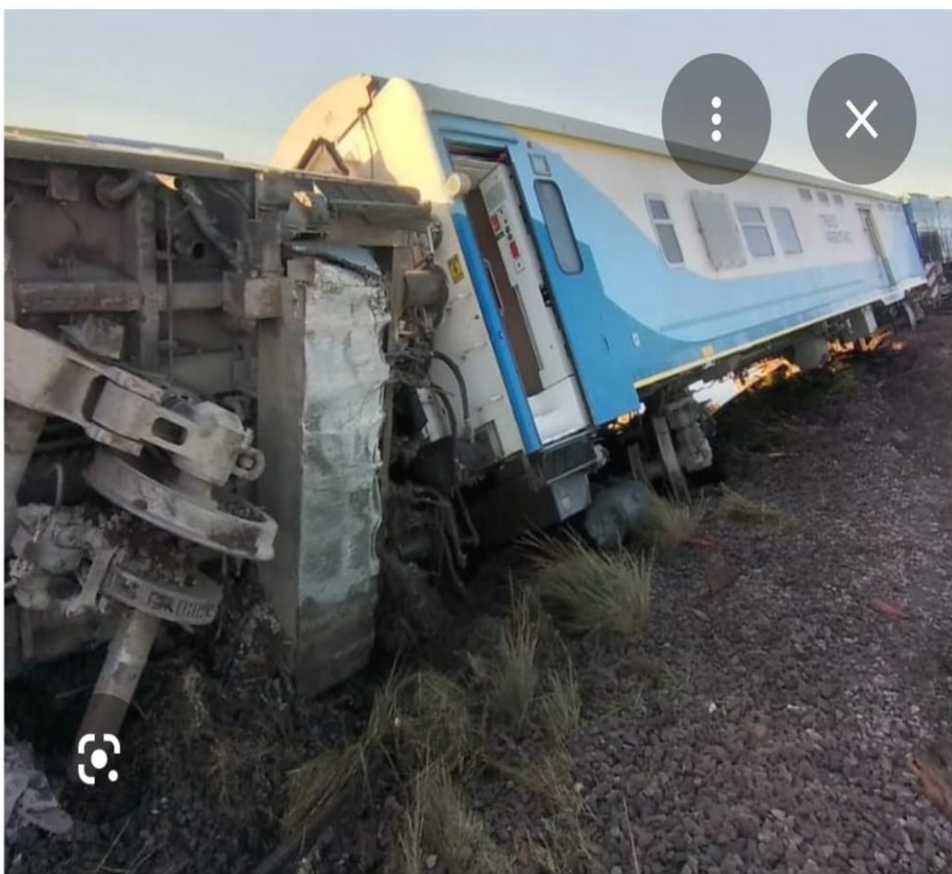
Evidencia la rotura de rieles en las uniones (eclisas), falta de bulones y el estado calamitoso de los durmientes (madera podrida y pérdida de fijación).

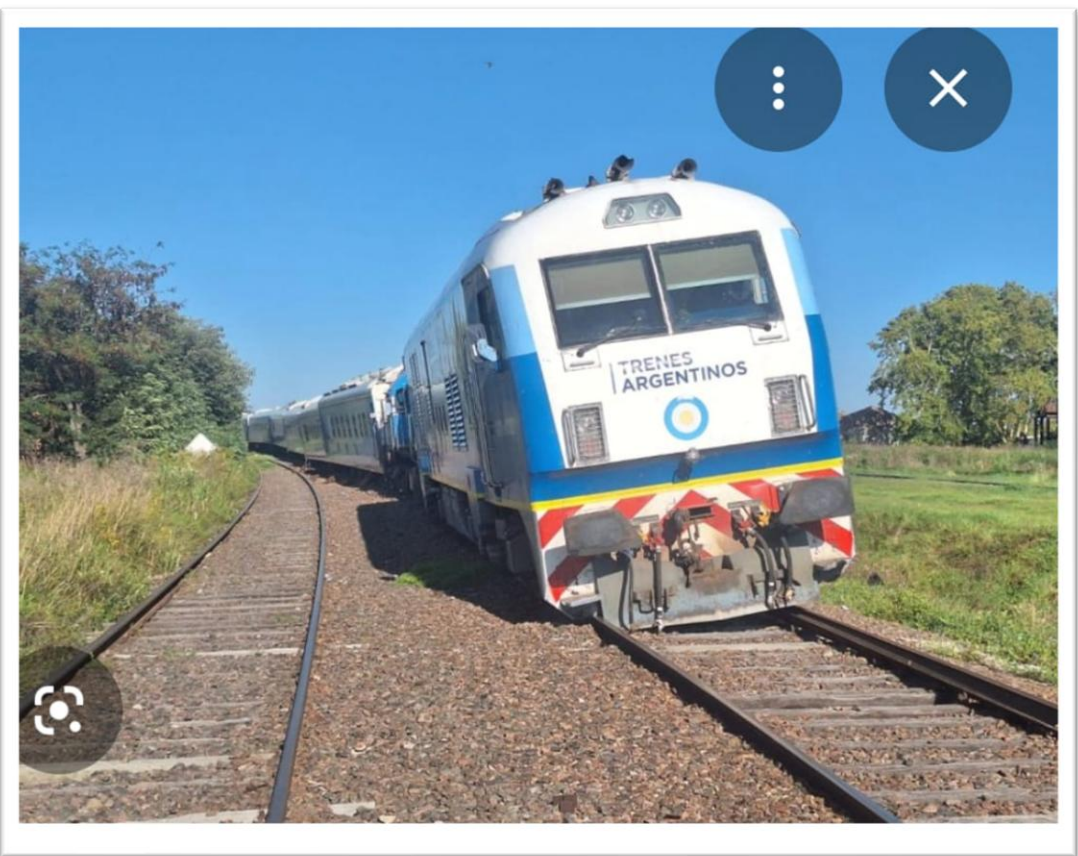
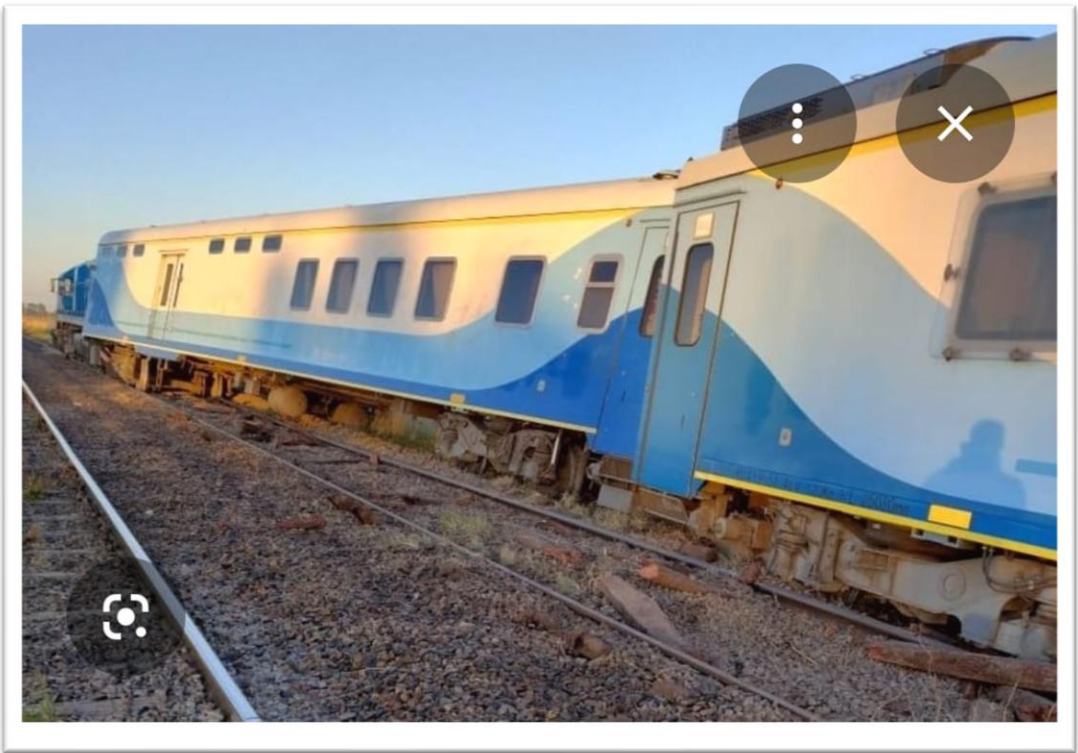
ANEXO 2: Consecuencias Directas del Vaciamiento (Siniestralidad)

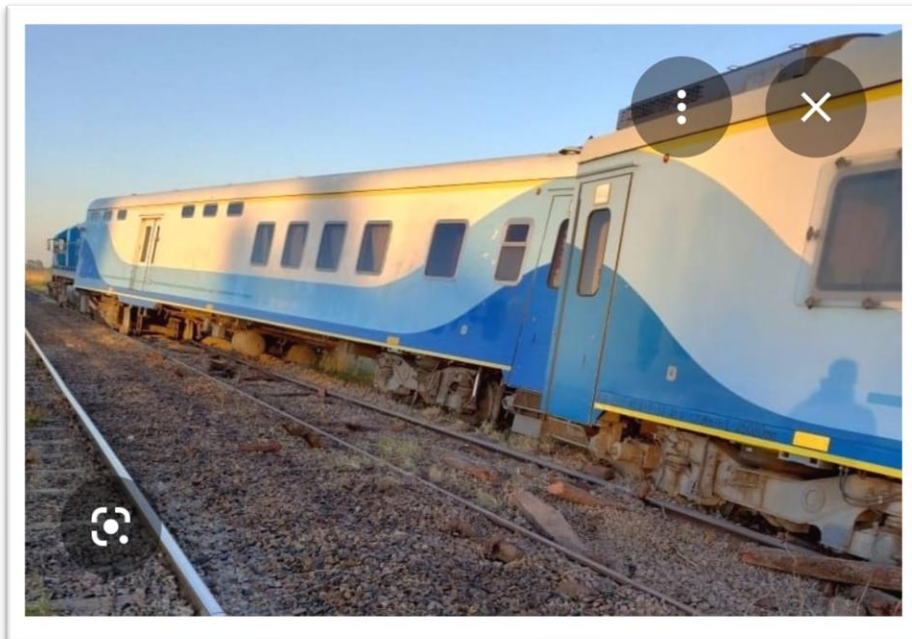
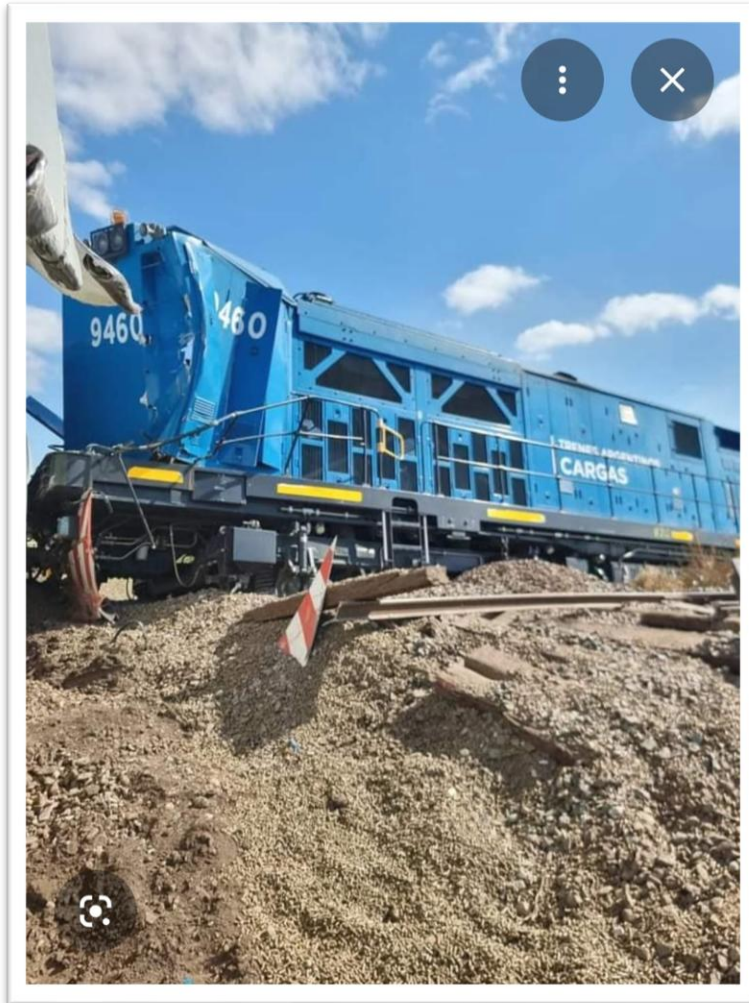
El objetivo es mostrar que las fallas del Anexo 1 ya se están cobrando la seguridad del servicio.

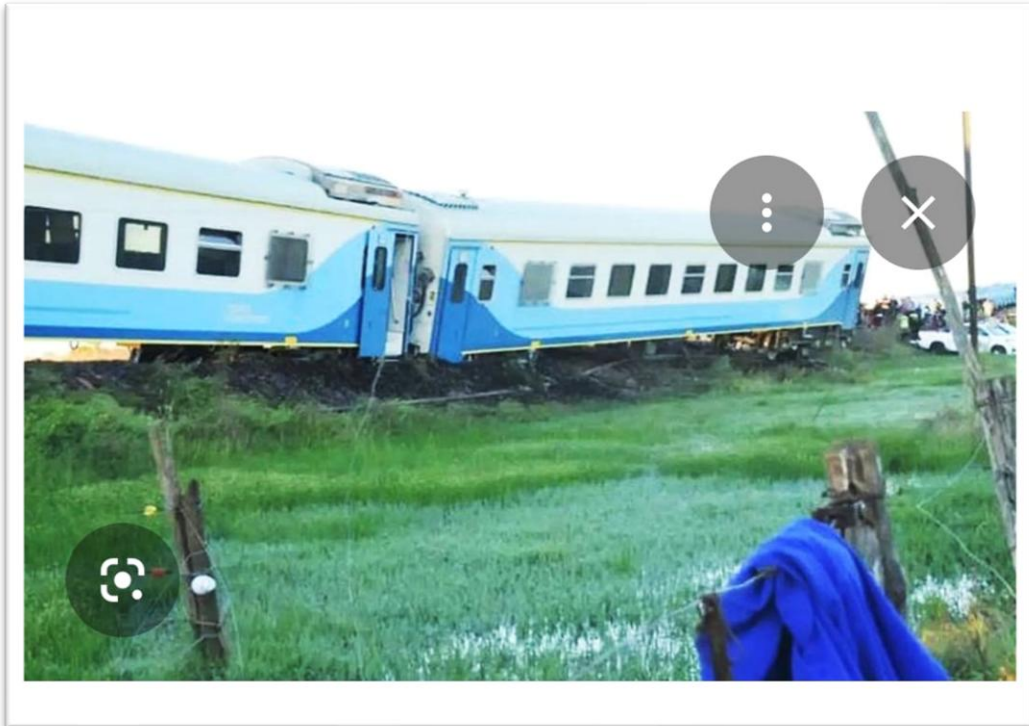


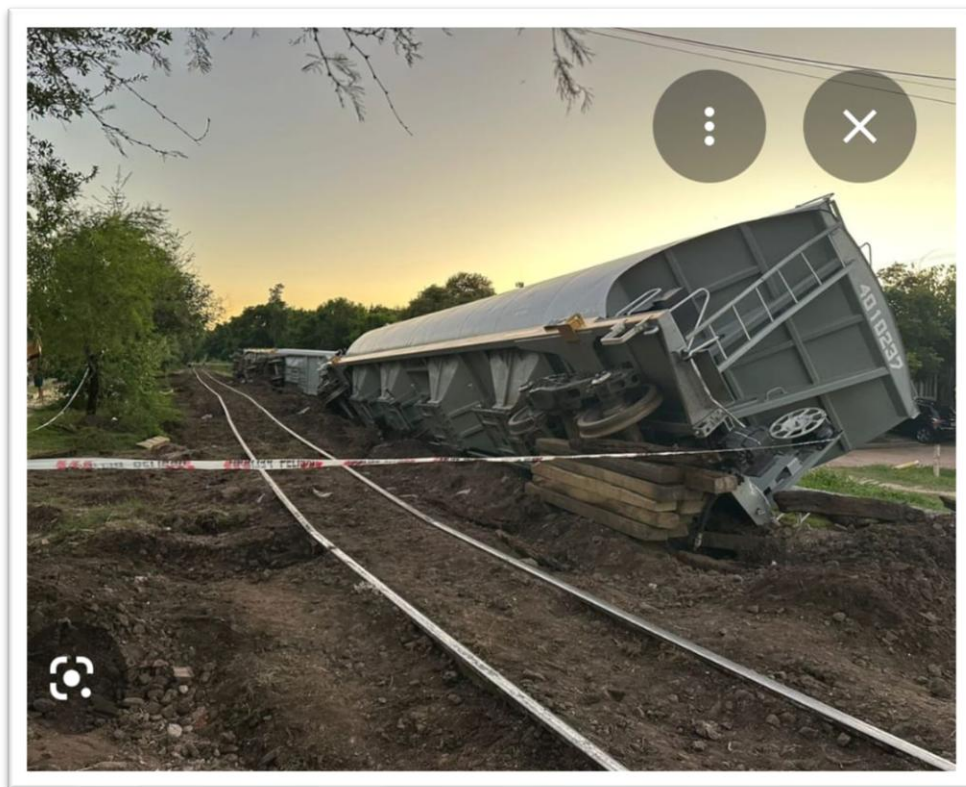














ANEXO 3: Informes Técnicos Internos y Reclamos Ignorados

El objetivo es probar que la operadora y la subgerencia de infraestructura fueron notificadas reiteradamente por los trabajadores y decidieron no actuar (omisión deliberada).

- Copia del "**INFORME TÉCNICO: Estado de Situación y Análisis de Riesgos – Flota CSR**" firmado por el técnico Lencinas Aaron (4 de junio de 2026).
 - : Acredita con firma técnica la falta de repuestos, el incumplimiento de las revisiones Pentanuales y Decanuales, y las fallas en frenos (Knorr-Bremse) e inversores (Mitsubishi).
- Copia de las **Cartas de Reclamo firmadas por Sandro Sosa** (Delegado UF).
 - Demuestra que las denuncias por las vías en km 18/0 a 17/4 fueron formalmente elevadas a la Subgerencia de Infraestructura (Martín Calliera / Alejandro Pérez Volpin).
- Relevamiento fotográfico y textual del **T.C.O. Cabina "B" Once**.
 - *Justificación:* Muestra la reliquia inglesa de 1925/1927 sobre madera, probando el riesgo de incendio y la obsolescencia del sistema de señalamiento en la cabecera más importante.

INFORME TÉCNICO: Estado de Situación y Análisis de Riesgos – Flota CSR (Línea Sarmiento)

Fecha: 4 de junio de 2026

Autor: Lencinas Aaron

Oficial especializado en mantenimiento de Material Rodante, Técnico superior en Material Rodante Ferroviario.

Asunto: Diagnóstico de estado, brecha de mantenimiento y análisis de criticidad de componentes.

1. Resumen

El presente informe detalla el estado actual de la flota de material rodante CSR. De una dotación original de 25 formaciones, actualmente contamos con 19 diarias en circulación. Con un promedio de **1.4 millones de kilómetros acumulados**, la flota se encuentra operando bajo un esquema de mantenimiento que ha omitido intervenciones mayores críticas (Pentanuales y Decanuales). Esta situación, sumada a la obsolescencia de componentes y el desabastecimiento de insumos, ha derivado en una gestión operativa reactiva y de alto riesgo, que compromete la disponibilidad y seguridad del sistema.

2. Brecha en el Ciclo de Mantenimiento

La política de mantenimiento actual se desvía del plan original del fabricante, limitándose a intervenciones preventivas menores.

Ciclo	Estado	Observaciones
Quincenal / Bimestral	Cumplido	Mantenimiento preventivo básico operativo.
Bianual	Cumplido	Ejecutado según cronograma.

Pentannual (5 años)	Incumplido	Falta de componentes críticos para revisión mayor.
Decanual (10 años)	Incumplido	Intervención mayor postergada, elevando el riesgo de falla.

3. Análisis de Sistemas Críticos y Criticidad

La operatividad depende de sistemas que actualmente presentan fallas recurrentes por falta de reemplazo o degradación prematura:

Sistema Neumático (Compresores Knorr-Bremse): El fallo recurrente en la torre de secado provoca la entrada de humedad al circuito neumático. Esto compromete la integridad de las válvulas de control de frenado, aumentando el riesgo de falla del sistema de seguridad. Cada formación pierde redundancia ante la falla de uno de sus dos compresores.

Sistema de Tracción (Inversores VVVF Mitsubishi): La inestabilidad de la línea de 800 Vcc o algún defecto de fabricación, impacta directamente en los módulos IGBT. La pérdida de estos componentes inactiva la tracción y el frenado dinámico, inutilizando el coche.

Rodadura (Gestión de Ejes): Ante la falta de stock de pares montados, se ha aplicado el torneado de rehabilitación económica con radio de pestaña reducido (plano **GCTF MR 002/NEFA 706**). Esta práctica incrementa la frecuencia de mantenimiento y reduce el margen de seguridad estructural a largo plazo.

4. Gestión de Consumibles y Obsolescencia

Se registra un desabastecimiento crónico de elementos esenciales para el mantenimiento diario:

Lubricación: Falta de insumos para lubricación de pestañas, acelerando el desgaste del material rodante y la vía.

Iluminación: Uso de balastos de lámparas fluorescentes obsoletas, lo cual es ineficiente y dificulta la reparación por falta de piezas compatibles. Se recomienda una reconversión tecnológica a sistemas LED.

Alimentación Eléctrica: Falta de pastilla de contacto para colector de corriente.

5. Conclusiones y Recomendaciones

La actual estrategia de mantenimiento (certificada parcialmente por auditorías externas del Bureau Veritas enfocadas solo en estándares mínimos) no es sostenible. La prolongación de este esquema conlleva:

1. **Aumento del Downtime (*tiempo de inactividad de una formación*):** Degradación progresiva de la disponibilidad de la flota.
2. **Riesgo Operativo:** El uso de componentes reparados o "canibalizados" altera los estándares de diseño original del fabricante y se pierde calidad y trazabilidad del componente.
3. **Necesidad de Transición:** Es necesario migrar de un mantenimiento correctivo/reactivo a uno **Basado en la Condición (CBM)**, respaldado por un stock de emergencia para componentes críticos (IGBTs, compresores y repuestos neumáticos).

Considerando lo expuesto, la situación actual excede la capacidad de respuesta operativa del personal del Depósito Castelar. La continuidad del modelo de mantenimiento actual no solo compromete la prestación del servicio a los usuarios, sino que somete a los trabajadores del sector a una sobrecarga operativa y a la exposición a riesgos evitables por la falta de personal, herramientas, repuestos y condiciones de trabajo acordes a la complejidad técnica de las unidades CSR. Se requiere una auditoría técnica profunda y un plan de inversión específico para la recuperación de las formaciones "donantes" y la normalización de los ciclos de mantenimiento postergados.

6. Alcance de Responsabilidad

El presente informe se basa en observaciones técnicas de campo y en el análisis del estado actual del material rodante en el Depósito Castelar, con el fin de contribuir a la seguridad operativa y la eficiencia del servicio.



Pastilla de Contacto



Convertidor VVVF
variador de voltaje/variador de frecuencia



IGBT

Haedo, 16 de junio de 2026.-

Operadora Ferroviaria S.E.

Subgerencia de infraestructura L.S.

Coordinador

Martín Calliera

CC: Alejandro Pérez Volpin

S _____ / _____ D

De mi consideración:

En mi carácter de Delegado de la Unión Ferroviaria en la línea Sarmiento, me dirijo a Ud. con el propósito de poner en su conocimiento el estado crítico de degradación detectado en la infraestructura de las vías del tendido ferroviario de la línea Sarmiento, el cual representa un peligro inminente de descarrilamiento y pone en riesgo la seguridad operacional, del personal a su cargo y del pasaje todo.

Sin perjuicio de que este reclamo es reiteratorio, adjuntamos registro fotográfico actualizado donde se detallan las anomalías críticas relevadas.

Se observan fisuras transversales severas que comprometen la integridad del hongo del riel, con desprendimiento inminente de material, tal como se evidencia en el centro de la calzada de rodamiento ubicado en vía uno y dos kilometraje entre 18/0 y 17/4 de ambas vías cruzadas, rieles y ADV. Asimismo, se detectó un severo desasimiento y descascaramiento del acero en el borde del hongo del riel, comprometiendo la estabilidad de la pestaña de las ruedas de las formaciones ferroviarias, como muestra la figura que se adjunta, tramo Ramos Mejía, kilometraje del 14 al 15.

Por otro lado se aprecia importante degradación en Juntas de Dilatación y Eclisas: Se registran uniones con severo desgaste, falta de torque o ausencia de pernos de sujeción esenciales en las eclisas, sumado a deformaciones por impacto mecánico directo en los extremos de los rieles acoplados. Esto genera discontinuidades severas en la superficie de rodadura.

A esto se suma el estado del corazón de cruzamiento y los elementos de guía que presentan un desgaste por fricción extrema desmedido, grietas superficiales y acumulación de residuos aprisionados dentro de las gargantas de guiado, lo que puede provocar el guiado errático de los boggies. Respecto a los componentes de desvíos y corazones de cruzamiento muestran un desgaste crítico falta de lubricación y limpieza comprometiendo los mecanismos de cambio de vía.

También se advierte deterioro extremo y pudrición de durmientes de madera, que coexisten con durmientes de hormigón en un estado de degradación absoluta, completamente resacos y partidos, incapaces de antener la fihjacion adecuada y trocha correcta

No caben dudas de la importancia del mantenimiento de los rieles debido a los daños que se van produciendo por la fatiga de contacto por rodadura en rieles. Estos están permanentemente sometidos a grandes esfuerzos, intensas deformaciones y desgastes, lo que conduce a la degradación de su integridad

estructural en el tiempo y trae como consecuencia una de las principales razones de accidentes ferroviarios actuales en el servicio de trenes.

Como se puede observar en las fotografías que adjuntamos, son rieles vetustos sin ningún tipo de control de calidad.

El estado de la infraestructura de la vía es la principal causa de los descarrilamientos ocurridos últimamente en los ramales de la línea Sarmiento pero además por su mal estado dañan a las formaciones en servicio lo que agrava la situación de manera integral.

Ante la gravedad de los hallazgos mecánicos y estructurales expuestos, que vulneran las normas básicas de seguridad ferroviaria vigentes, se solicita se inspeccionen los tramos afectados por parte de cuadrillas especializadas de vía y obras.

Por lo expresado precedentemente, solicito se arbitren las medidas necesarias para optimizar el estado de las vías.

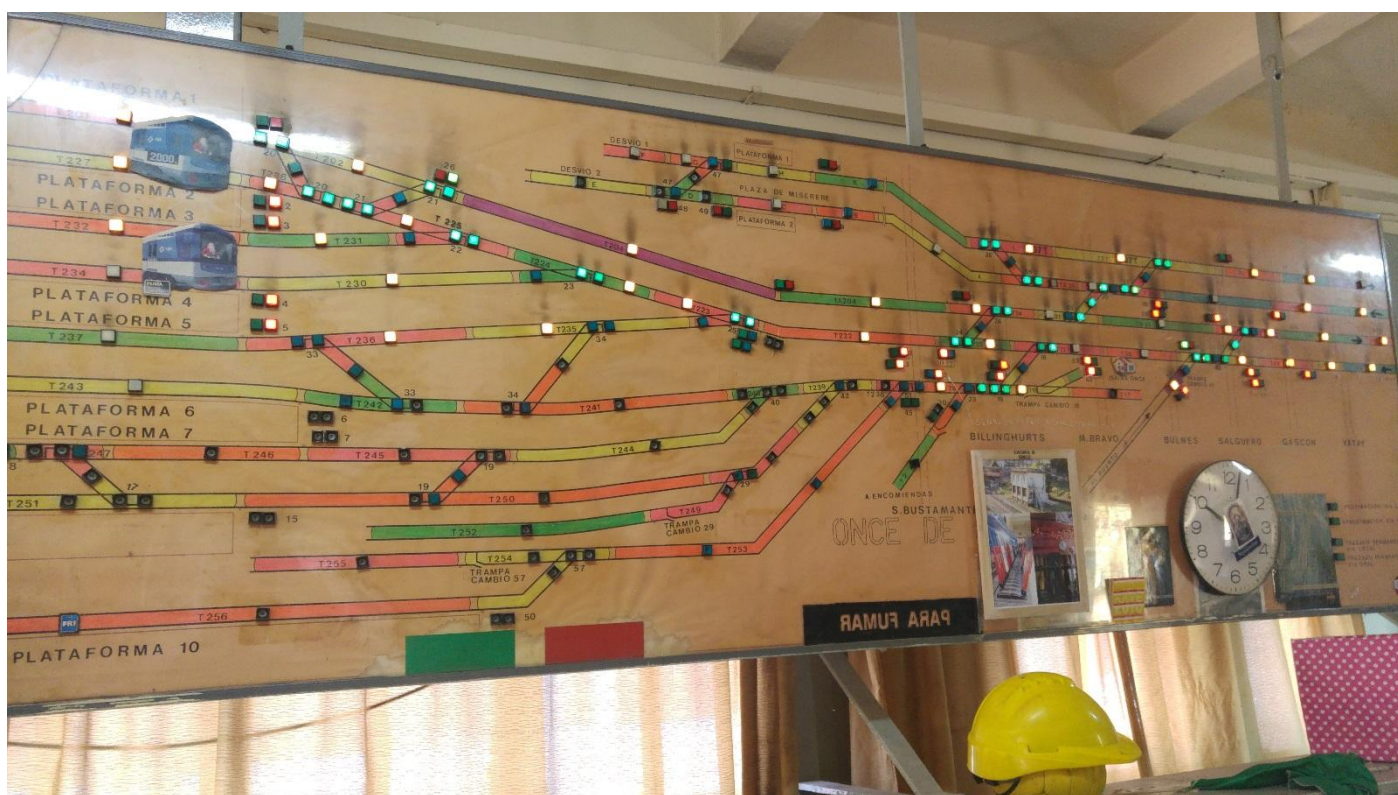
Sandro Sosa
Delegado Unión Ferroviaria

Haedo, ocho de mayo de 2.026.-

Operadora Ferroviaria S.A.

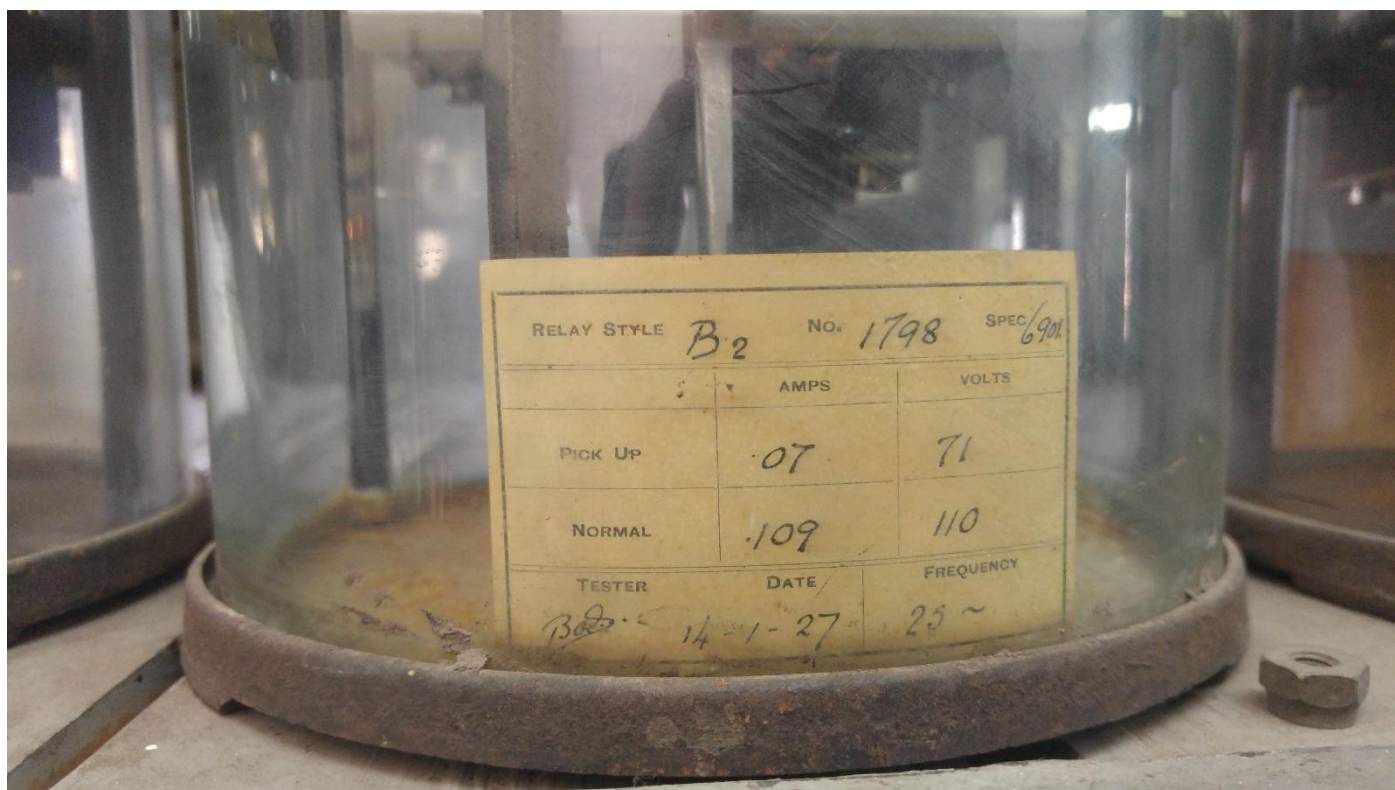
Nos dirigimos a ustedes para manifestarle nuestra más profunda preocupación por las instalaciones del sistema de señalamiento de la Línea Sarmiento, en esta ocasión particularmente estación cabecera Once.

Este es un sistema de señalamiento ingles de principios de siglo pasado.



Este es el T.C.O de cabina “B” (cuadro control óptico), en él se ven las señales, la posición de los cambios de vías y la posición de los trenes sobre las vías. Además de estar muy viejo se puede observar en la foto que donde están las luces apagadas son los sistemas de señalamiento anulados y reducidos a lo mínimo desde la privatización hasta estos días. La reducción más reciente fueron los andenes y vías de Plaza Miserere, una verdadera lástima por la conexión directa con el subte “A”.

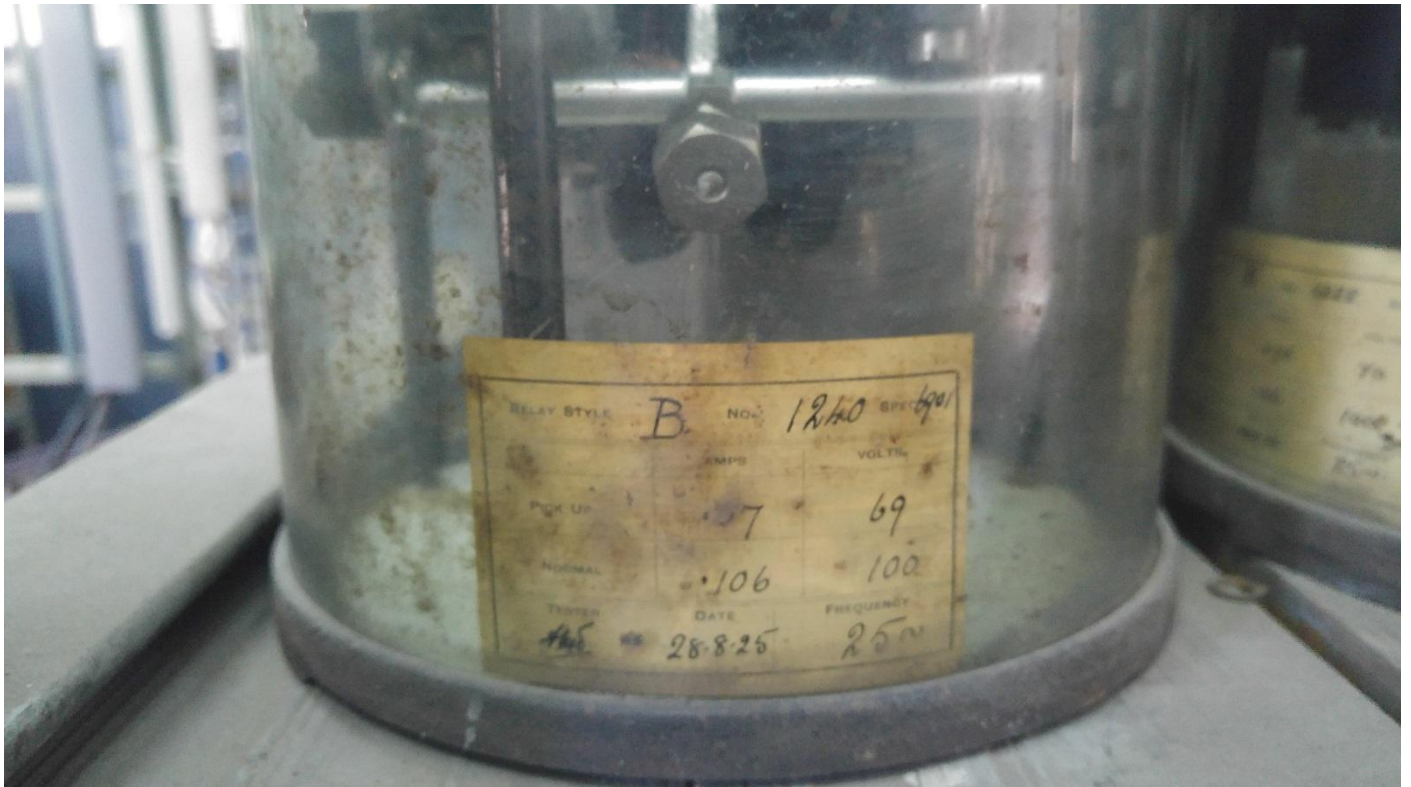
En la planta superior se encuentra la sala de relés (relays) que son los encargados de los accionamientos de las señales para los trenes; enclavamientos electromecánicos, etc. que evitan la falla humana para la operación de la cabina. Como se puede ver en las siguientes fotografías las fichas de dato la antigüedad de la mayoría de los relés. Sería necesario su urgente renovación.



1927



Todos los relés están montados sobre madera.



1925



La operación de la cabina se hace en un marco de palancas con enclavamiento mecánico también de principios de siglo pasado (ingles).

Algunos cambios de vía fueron renovados pero todavía quedan algunos con más de 60 o' 70 años en funcionamiento.



Cambios de vía ingleses.



En el tercer riel electrificado, además de estar sin protección o tapa, se puede ver la edad la mayoría de los rieles en cruces de vías (1921).



Cableado y armarios vetustos que necesitan una renovación total.



Armarios viejísimos con sistemas eléctricos montados sobre madera.



Fusileras de 600 volts sobre madera y sin ninguna protección o tapa.

Estos sistemas deberían de ser renovados con extrema urgencia ya que hacen a la seguridad de la circulación de trenes para entrar y salir de la estación cabecera Once de la línea Sarmiento. Como así también las alimentaciones de las señales, cabina Caballito y barreras hasta el P.A.N “cuenca” entre Flores y Floresta. Cabe destacar el trabajo de los ferroviarios para la operación como así también del mantenimiento de estos sistemas.

El señalamiento del resto de la línea se encuentra en una situación similar.

ANEXO 4: Respaldo Institucional y Auditoría Estatal

El objetivo es usar los propios documentos del Estado para acorralar al gobierno y demostrar que mienten con los fondos.

- Recorte/copia del **Informe de la Auditoría General de la Nación (AGN)**.
 - *Justificación:* Certifica que la CNRT falló en los controles y, lo más importante, que en 2023 solo se cubrió el 43% del presupuesto y en 2024 apenas el 29%. Le da fuerza legal y extra-sindical a la denuncia de desfinanciamiento.
- Copia del **Decreto Presidencial 525/2024** (Emergencia Ferroviaria).
 - *Justificación:* Se adjunta para contrastar lo que dice el papel (asignación de \$1,2 billones) contra la realidad expuesta por la AGN y los trabajadores (ejecución nula).

La AGN detectó irregularidades en el mantenimiento del ferrocarril San Martín y evalúa presentar una denuncia - LA NACION

La AGN detectó irregularidades en el mantenimiento del ferrocarril San Martín y evalúa presentar una denuncia

El organismo identificó fallas en los controles de la CNRT y la Secretaría de Transporte y restricciones presupuestarias para las tareas de mantenimiento en 2023 y 2024; el año pasado, crecieron 72% los accidentes ferroviarios

- 13 de junio de 2026
- 00:01
- 4 minutos de lectura'

LA NACION



La AGN detectó falencias en el control y mantenimiento de la línea de tren San Martínricardo-pristupluk-11511

La **Auditoría General de la Nación** (AGN) detectó irregularidades en el control y mantenimiento del **ferrocarril San Martín**. En 2024, los [accidentes](#) en esta línea, que conecta Retiro con la localidad de Pilar, aumentaron un 72%. En el organismo de control atribuyen esa escalada a **fallas en el trabajo de distintos organismos estatales**.

“El documento concluye que la cadena de responsabilidades del Estado falló en todos sus eslabones: la **Comisión Nacional de Regulación de Transporte (CNRT)** controló de manera parcial, la **Secretaría de Transporte** no respondió formalmente los informes que recibió, y la operadora -la **Sociedad Operadora Ferroviaria (Sosfe)**- respondió apenas el 38% de las observaciones que se realizaron”, señalaron en la AGN.

En particular, el informe, aprobado el jueves último, explica que la CNRT ejecutó de manera parcial sus programas de inspecciones y **no se realizó un seguimiento efectivo de los planes de mantenimiento** de las formaciones ni de la infraestructura. “Las unidades detenidas o con alta tasa de fallas se multiplicaron”, afirmó una fuente del organismo.



El tren San Martín conecta Retiro, en la ciudad de Buenos Aires, con PilarHernan Zenteno - La Nacion

Además, se advirtió que la Secretaría de Transporte “nunca devolvió formalmente los informes de evaluación de desempeño que recibió de la CNRT” y que la operadora Sosfe solo respondió al 38% de las observaciones de la comisión.

“Las irregularidades sin respuesta más frecuentes fueron en **comunicaciones, sistemas de radio y procedimientos de cabinas de señales** -áreas críticas para la seguridad”, detallaron. La línea transporta 28 millones de pasajeros al año.

La AGN identificó, a su vez, una fuerte **restricción en el financiamiento para las tareas de mantenimiento** a cargo de la entidad operadora. Según sus mediciones, el presupuesto apenas cubrió el 43% de lo requerido en 2023 y el 29% en 2024.

En esta misma línea, el organismo de control recordó que, en 2018, la Argentina obtuvo un **préstamo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) por 400**

millones de dólares -al que se sumaban 122 millones de aporte local- para modernizar las formaciones, sistemas e infraestructura de la línea San Martín. El año pasado, sin embargo, **el Ministerio de Economía reasignó ese crédito**, a través de su Resolución 343/25, al “Programa de Apoyo a la Sostenibilidad Fiscal y el Crecimiento”.



En mayo de 2024, descarriló una formación del tren San Martín en Palermo y alrededor de 60 personas resultaron heridas [ricardo-pristupluk-11511](#)

En mayo de 2024, [dos trenes de la línea San Martín chocaron](#) a pocos metros de la estación Palermo y 60 pasajeros resultaron heridos. La mitad de ellos debió ser trasladada de urgencia “con código rojo” a centros de salud de la zona para recibir atención médica. **Una de las unidades había impactado con una formación vacía** que estaba detenida en plena vía.

Apenas un mes más tarde, se declaró por decreto la **Emergencia Ferroviaria** y se destinaron 1,3 billones de pesos para reforzar todo el sistema ferroviario. Sin embargo, casi un año y medio más tarde, [apenas se habían utilizado \\$658.242 millones](#), la mitad de los fondos asignados.

Para la AGN, las restricciones presupuestarias y los controles deficientes afectaron **el estado del material rodante y de la infraestructura ferroviaria**, además de que deterioraron la calidad del servicio y su seguridad.

En el organismo de control creen que las falencias detectadas contribuyeron a que, **en 2024, aumentaran un 72% los accidentes ferroviarios** y un 400% los fallos técnicos como causa de tales incidentes.



La AGN detectó que el presupuesto asignado no alcanza a cubrir las necesidades de mantenimiento del ferrocarrilricardo-pristupluk-11511

“Estamos ante un informe con hallazgos contundentes que documenta serias irregularidades. El fracaso es estructural y atraviesa distintas gestiones con distintas visiones políticas”, señaló el auditor y exsenador nacional **Luis Naidenoff**.

El dirigente radical recordó que, antes de la [tragedia de Once](#) en la que una formación de la línea Sarmiento chocó contra un paragolpes de la estación y generó 51 víctimas fatales, la AGN había relevado irregularidades en las condiciones del servicio.

Ahora, **la AGN evalúa la posibilidad de presentar una denuncia formal** por las irregularidades en torno a la línea San Martín. La decisión final estará a cargo de la Secretaría Legal y Técnica del organismo.

información extraída de:

<https://share.google/5mkK8v1uE8NyoEoYn>

EMERGENCIA PÚBLICA EN MATERIA FERROVIARIA

Decreto 525/2024

DNU-2024-525-APN-PTE - Disposiciones.

Ciudad de Buenos Aires, 12/06/2024

VISTO el Expediente N° EX-2024-54050227-APN-DGD#MTR, las Leyes Nros. 2873, 23.966, 26.122, 26.352 y 27.132, los Decretos Nros. 90.325 del 12 de septiembre de 1936, 1144 del 14 de junio de 1991, 532 del 27 de marzo de 1992, 994 del 18 de junio de 1992, 1168 del 10 de julio de 1992, 2681 del 29 de diciembre de 1992, 1774 del 23 de agosto de 1993, 2608 del 22 de diciembre de 1993, 430 del 22 de marzo de 1994, 1388 del 29 de noviembre de 1996, 976 del 31 de julio de 2001, 566 del 21 de mayo de 2013, 1661 del 12 de agosto de 2015, 28 del 10 de enero de 2018, 1027 del 7 de noviembre de 2018, 70 del 20 de diciembre de 2023, 194 del 18 de abril de 2022, 19 del 4 de enero de 2024 y 215 del 1° de marzo de 2024, la Resolución del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE N° 127 del 10 de marzo de 2023, y

CONSIDERANDO:

Que en la Ley N° 2873 se establecieron las condiciones de explotación de los ferrocarriles de jurisdicción nacional, atribuyendo al PODER EJECUTIVO NACIONAL la competencia para regular dichos servicios.

Que, asimismo, oportunamente, por el Decreto N° 90.325/36 se aprobó el “Reglamento General de Ferrocarriles”.

Que mediante los Decretos Nros. 1144/91, 994/92 y 2681/92 se aprobaron los Contratos de Concesión del servicio de transporte ferroviario de carga con las actuales empresas FERROEXPRESO PAMPEANO SOCIEDAD ANÓNIMA CONCESIONARIA, NUEVO CENTRAL ARGENTINO SOCIEDAD ANÓNIMA y FERROSUR ROCA SOCIEDAD ANÓNIMA, respectivamente, cuya explotación continúa en la actualidad en forma precaria.

Que, por otra parte, mediante los Decretos Nros. 532/92 y 1168/92 se establecieron las disposiciones para la concesión de servicios ferroviarios a los Gobiernos Provinciales que manifestasen interés en su operación, formalizando acuerdos con diversas provincias.

Que mediante el Decreto N° 1774/93 se creó la entonces EMPRESA FERROCARRIL GENERAL BELGRANO SOCIEDAD ANÓNIMA, hoy DESARROLLO DEL CAPITAL HUMANO FERROVIARIO SOCIEDAD ANÓNIMA CON PARTICIPACIÓN ESTATAL MAYORITARIA, en virtud de las modificaciones de su Estatuto Social, objeto y denominación social, conforme lo previera el Decreto N° 28/18, teniendo por

objeto diseñar, organizar, promover y realizar actividades de asistencia técnica, asesoría, capacitación, complementación, entrenamiento, especialización, formación y recalificación y gestión de recursos humanos, fortalecimiento organizacional y resguardo documental en materia ferroviaria.

Que por los Decretos Nros. 2608/93 y 430/94 se aprobaron los Contratos de Concesión y sus Anexos de las líneas de transporte ferroviario de pasajeros GENERAL URQUIZA y BELGRANO NORTE, que fueron suscriptos con las empresas METROVÍAS SOCIEDAD ANÓNIMA y FERROVÍAS SOCIEDAD ANÓNIMA CONCESIONARIA -ambas en dicha oportunidad en formación-, cuya explotación continúa en la actualidad en forma precaria.

Que por la Ley N° 26.352 y sus modificatorias, de reordenamiento de la actividad ferroviaria, fueron creadas las sociedades ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO y OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO. La primera de ellas tiene a su cargo la administración de la infraestructura ferroviaria, su mantenimiento y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes, en tanto que la segunda nombrada se encuentra a cargo de la prestación de los servicios de transporte ferroviario de pasajeros, en todas sus formas, que le sean asignados, incluyendo el mantenimiento del material rodante, de la infraestructura ferroviaria que utilice para la operación del servicio ferroviario a su cargo y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes, cuando estas dos últimas funciones le fueran encomendadas.

Que posteriormente, mediante el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 566/13, modificado luego por la Ley N° 27.132, se dispuso la constitución de la sociedad BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA, la que tiene por objeto la prestación y explotación comercial del servicio, la operación y logística de trenes y la atención de estaciones, el mantenimiento del material rodante, equipos, terminales de carga, servicios de telecomunicaciones y de la infraestructura ferroviaria y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes, en caso de que estas dos últimas funciones le fueran asignadas, pudiendo asimismo realizar todas las demás actividades complementarias y subsidiarias de la red nacional ferroviaria de cargas.

Que mediante la Ley N° 27.132 -reglamentada por el Decreto N° 1027/18- se declararon de interés público nacional y como objetivo prioritario de la REPÚBLICA ARGENTINA la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, la renovación y el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria y la incorporación de tecnologías y servicios que coadyuven a la modernización y a la eficiencia del sistema de transporte público ferroviario.

Que mediante el artículo 5° de dicha ley se dispuso la constitución de la sociedad FERROCARRILES ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO, asignándole el rol de “sociedad controlante” de las sociedades ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO, OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO y BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA.

Que la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, organismo descentralizado actuante en el ámbito de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA, creado mediante el Decreto N° 1388/96 y su modificatorio es responsable de la fiscalización de las actividades de los concesionarios y operadores ferroviarios de pasajeros y cargas.

Que la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE en cumplimiento de la Resolución del entonces MINISTERIO DE TRANSPORTE N° 127/23 efectuó la Evaluación de Desempeño del Sistema Ferroviario correspondiente al ejercicio anual 2023, en la que se evidencia la delicada situación en la que se encuentra inmerso el Sistema de Transporte Ferroviario Nacional.

Que según se desprende de los informes de la referida evaluación de desempeño, realizada por la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, el mayor porcentaje de descarrilamientos se ha manifestado en el transporte ferroviario de cargas, y obedece en gran medida al estado de conservación en el que se encuentra la infraestructura.

Que en el transporte ferroviario de pasajeros, la degradación del mantenimiento de la infraestructura y del material rodante generan reducciones de velocidad de vía, con el consecuente aumento de tiempo de viaje, llegando en algunos casos, a determinarse la suspensión de los servicios.

Que, al mismo tiempo, se ha registrado una ineficaz gestión y planificación de las contrataciones destinadas al mantenimiento del material rodante, lo cual ha conllevado, en la práctica, una sensible disminución de formaciones en servicio y por consiguiente una disminución en las frecuencias.

Que cualquier alteración en los planes de mantenimiento y/o inversiones, tiene implicancias directas en la prestación de los servicios ferroviarios.

Que asimismo OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO enfrenta una deuda heredada que condiciona la gestión operativa.

Que, en efecto de los estados contables de OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO para el período comprendido entre los años 2019 y 2022, surge el aumento de los costos en términos reales de la operación de los servicios

metropolitanos en un TREINTA Y SEIS POR CIENTO (36 %) en términos de tren corrido y un SESENTA Y SEIS POR CIENTO (66 %) por pasajero pago transportado; mientras que, según datos estadísticos de la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, crecieron un OCHO POR CIENTO (8 %) los servicios corridos y un VEINTICINCO POR CIENTO (25 %) los pasajeros transportados, evidenciándose así la falta de eficiencia en la administración de los recursos que ha provocado que en la actualidad la tarifa técnica del sistema ferroviario sea excesiva en comparación con estándares internacionales, circunstancia totalmente agravada debido a la emergencia económica que atraviesa el país y que pone en riesgo los recursos con los que cuenta el sector.

Que, además, la ecuación económica de las empresas del sector se ha visto, en los últimos años, fuertemente afectada por la combinación de factores, que no solo han puesto en serio riesgo la calidad del servicio, sino que avanza peligrosamente sobre las fuentes de trabajo y las condiciones laborales, hasta poner en riesgo la mínima rentabilidad que haga viable el sustento de la actividad misma.

Que resulta fundamental orientar el destino de los fondos públicos hacia el objetivo primordial de maximizar las inversiones y los recursos empleados para la prestación de un servicio ferroviario en condiciones de eficiencia y seguridad, que únicamente puede lograrse a través del rigorismo en la imputación presupuestaria que debe ser focalizada exclusivamente en la seguridad operativa.

Que, asimismo, la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE indicó en sus informes que “Tanto las obligaciones contractuales de los concesionarios aún existentes, como los mandatos dados a las empresas estatales de administración y operación, se enmarcan en un bloque normativo desactualizado conformado por normas técnicas y reglamentos técnico-operativos, cuyos límites, criterios y gestión interpelan en forma permanente a su interpretación”.

Que de acuerdo con las conclusiones del mencionado organismo de control, el estado actual tanto de la infraestructura ferroviaria como del material rodante afectado a los servicios requiere la adopción de medidas eficaces y urgentes, lo cual se traduce en la necesidad de contar con fuentes de financiamiento.

Que, asimismo, las acciones de capacitación y entrenamiento del personal resultan fundamentales para prevenir accidentes de transporte o atenuar sus consecuencias, por lo que corresponde fortalecer la capacitación del mismo, con el objeto de velar por la seguridad del público usuario en general y de los trabajadores ferroviarios en particular.

Que en el plano institucional corresponde hacer una revisión de la organización y funcionamiento de las distintas empresas del sector ferroviario con el objetivo de mejorar la eficacia y eficiencia, tanto en la toma de decisiones, como en la implementación de las políticas públicas.

Que, en los últimos años, la REPÚBLICA ARGENTINA enfrenta una crisis económica que impacta de manera particular en el Sistema Nacional de Transporte Ferroviario, lo cual exige el dictado de medidas enderezadas a articular y centralizar las diversas necesidades, sin que ello implique una mengua en las atribuciones y competencias de cada uno de los actores del Sistema, sino más bien instando a cada uno de ellos a gestionar los recursos asignados de manera eficaz y eficiente.

Que las situaciones descritas atentan contra el bien común y afectan los derechos constitucionales de los usuarios del sistema ferroviario. Por lo tanto, la situación exige la adopción de medidas urgentes que no admiten dilación alguna.

Que mediante el artículo 1º del Decreto de Necesidad y Urgencia N° 70/23, se declaró la emergencia pública en materia económica, financiera, fiscal, administrativa, previsional, tarifaria, sanitaria y social hasta el 31 de diciembre de 2025.

Que, por los motivos expuestos, corresponde declarar la emergencia en materia ferroviaria para los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional por el plazo de VEINTICUATRO (24) meses, a computarse desde la publicación del presente; la cual abarca a la totalidad de las actividades inherentes a la administración y al mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y a la operación de los servicios ferroviarios en la Red Ferroviaria Nacional.

Que a fin de brindar celeridad a los actos necesarios para superar la situación de emergencia ferroviaria, corresponde establecer que el PODER EJECUTIVO NACIONAL o la Autoridad de Aplicación del presente que este designe, pueda prorrogar dicho plazo por única vez por otro período de hasta VEINTICUATRO (24) meses.

Que en aras de garantizar la continuidad de la operación de los servicios del sistema de transporte ferroviario, corresponde que FERROCARRILES ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO, ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO, OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, BELGRANO CARGAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA, y DESARROLLO DEL CAPITAL HUMANO FERROVIARIO SOCIEDAD ANÓNIMA CON PARTICIPACIÓN ESTATAL MAYORITARIA, en el marco de sus competencias, efectúen una propuesta de medidas indispensables y

urgentes a tomar, que resguarden la seguridad operativa de la prestación del servicio de transporte ferroviario de cargas y pasajeros.

Que ante las necesidades crecientes de financiamiento del sector ferroviario para su recuperación y sostenimiento de la seguridad operativa, por el Decreto N° 194/22, se creó el SISTEMA INTEGRADO DE MEJORA Y PROFESIONALIZACIÓN DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGAS, desfinanciándose así el SISTEMA FERROVIARIO INTEGRADO, en lugar de efectuarse un análisis razonable y distribuir de manera equitativa la asignación modal que conforma el SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE.

Que el SISTEMA INTEGRADO DE MEJORA Y PROFESIONALIZACIÓN DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGAS devengó fondos conforme la distribución establecida por el referido Decreto N° 194/22, y casi en su totalidad no se aplicaron ni ejecutaron.

Que teniendo en cuenta ello, corresponde retrotraer la distribución de los recursos integrados al Fideicomiso creado por el Decreto N° 976/01 de conformidad con lo establecido en el artículo 19, inciso f) del Título III - IMPUESTOS SOBRE LOS COMBUSTIBLES LÍQUIDOS Y AL DIÓXIDO DE CARBONO de la Ley N° 23.966 (t.o. 1998) y sus modificatorias, al momento previo al dictado del Decreto N° 194/22.

Que, en efecto, los saldos acumulados y devengados en el SISTEMA INTEGRADO DE MEJORA Y PROFESIONALIZACIÓN DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGAS deberán transferirse al SISTEMA FERROVIARIO INTEGRADO.

Que a fin de asegurar la viabilidad de las tareas y obras que se requieran, es oportuno determinar que la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS, organismo descentralizado actuante en el ámbito del MINISTERIO DE ECONOMÍA, implemente facilidades para la importación de repuestos y demás materiales necesarios para la realización de tareas de mantenimiento y mejoras en la seguridad operativa ferroviaria; debiéndose asimismo facilitar a las concesionarias y operadoras el acceso a las divisas necesarias para afrontar dichas contrataciones.

Que junto con la declaración de la emergencia que por medio del presente se efectúa, y a los efectos de poder solventar, inicialmente, las acciones y obras necesarias para permitir la urgente mejora de la seguridad operativa, es que resulta necesario prever una oportuna asignación presupuestaria.

Que la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE FERROVIARIO de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA y dicha Secretaría han tomado la intervención de su competencia.

Que la necesidad y la urgencia en la adopción de la presente medida, en atención a la gravedad de la situación de la que dan cuenta los argumentos expresados, hacen imposible seguir los trámites ordinarios previstos en la CONSTITUCIÓN NACIONAL para la sanción de las leyes.

Que la Ley Nº 26.122 regula el trámite y los alcances de la intervención del H. CONGRESO DE LA NACIÓN respecto de los Decretos de Necesidad y Urgencia dictados por el PODER EJECUTIVO NACIONAL, en virtud de lo dispuesto por el artículo 99, inciso 3 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL.

Que la citada ley determina que la Comisión Bicameral Permanente tiene competencia para pronunciarse respecto de la validez o invalidez de los Decretos de Necesidad y Urgencia, así como para elevar el dictamen al plenario de cada Cámara para su expreso tratamiento en el plazo de DIEZ (10) días hábiles, debiendo ambas pronunciarse expresamente por su aprobación o rechazo.

Que el servicio jurídico competente ha tomado la intervención que le corresponde.

Que el presente decreto se dicta en ejercicio de las facultades conferidas por el artículo 99, inciso 3 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACIÓN ARGENTINA

EN ACUERDO GENERAL DE MINISTROS

DECRETA:

ARTÍCULO 1º.- Declárase la emergencia pública en materia ferroviaria para los servicios de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional por el plazo de VEINTICUATRO (24) meses, a computarse desde la entrada en vigencia del presente decreto.

Dicha declaración de emergencia abarca la totalidad de las actividades inherentes a la administración y al mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y a la operación de los servicios ferroviarios en la Red Ferroviaria Nacional, sean ejercidas o no de manera directa por el Estado Nacional.

El PODER EJECUTIVO NACIONAL o la Autoridad de Aplicación del presente que este designe podrá prorrogar dicho plazo por única vez por otro período de hasta VEINTICUATRO (24) meses.

ARTÍCULO 2º.- FERROCARRILES ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO,
ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL
ESTADO, OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, BELGRANO

CARGAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA y DESARROLLO DEL CAPITAL HUMANO FERROVIARIO SOCIEDAD ANÓNIMA CON PARTICIPACIÓN ESTATAL MAYORITARIA, en el marco de sus competencias y dentro del plazo de QUINCE (15) días, elevarán al PODER EJECUTIVO NACIONAL o a la Autoridad de Aplicación del presente que este designe, una propuesta de medidas indispensables y urgentes a tomar, que resguarden la seguridad operativa de la prestación del servicio de transporte ferroviario de cargas y pasajeros, incluyendo en la misma las solicitudes de readecuación presupuestaria que resulten pertinentes.

Las empresas precitadas deberán, en sus propuestas, efectuar un esquema de priorización de obras, trabajos, capacitaciones y contrataciones, detallando una breve descripción de las mismas, plazo de ejecución, estimaciones presupuestarias, factibilidad de fuente de financiamiento, condiciones de mantenimiento y seguridad, como así también en caso de ser necesario, las adecuaciones de las condiciones laborales de sus trabajadores mediante negociaciones con las representaciones sindicales con ámbito de actuación en el sector y demás cuestiones que se consideren pertinentes a los efectos de revertir la situación de emergencia.

ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO deberá incluir las obras, trabajos y contrataciones indispensables y urgentes en relación con los servicios de transporte ferroviario de pasajeros de las Líneas GENERAL URQUIZA y BELGRANO NORTE, para lo cual las empresas prestadoras de dichos servicios, deberán presentar sus respectivas propuestas ante dicha Administración, en el plazo de DIEZ (10) días desde la entrada en vigencia del presente decreto. La presentación de las propuestas importa el voluntario sometimiento al régimen jurídico aquí instituido.

ARTÍCULO 3º.- La declaración de emergencia no importa una alteración de los efectos de los contratos de concesión en ejecución ni constituye una subrogación de las obligaciones y responsabilidades en cabeza de los concesionarios y operadores privados.

ARTÍCULO 4º.- El PODER EJECUTIVO NACIONAL transferirá a la cuenta del SISTEMA FERROVIARIO INTEGRADO (SIFER) los fondos acumulados hasta la fecha y los que en el futuro se devenguen en la cuenta del SISTEMA INTEGRADO DE MEJORA Y PROFESIONALIZACIÓN DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGAS, creado por el Decreto N° 194 del 18 de abril de 2022.

ARTÍCULO 5º.- La ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS deberá implementar facilidades para la importación de repuestos y demás materiales necesarios para la realización de tareas de mantenimiento y mejoras en la seguridad operativa ferroviaria.

Los organismos intervinientes en las operaciones de comercio exterior deberán facilitar el acceso a las divisas necesarias para afrontar dichas contrataciones, tanto a las empresas públicas como a los operadores públicos o privados.

ARTÍCULO 6°.- Cumplimentado que fuere lo establecido en el artículo 2° del presente decreto, se deberá asignar adicionalmente al presupuesto general de la administración nacional la suma de PESOS UN BILLÓN DOSCIENTOS NOVENTA Y TRES MIL SETECIENTOS OCHENTA MILLONES (\$ 1.293.780.000.000) para el fortalecimiento del sistema ferroviario nacional, de la cual deberá imputarse la suma de hasta PESOS TRESCIENTOS CINCUENTA MIL MILLONES (\$ 350.000.000.000) para el presente Ejercicio 2024, cuya distribución será efectuada de conformidad a los planes oportunamente aprobados.

ARTÍCULO 7°.- El presente decreto comenzará a regir el día de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL.

ARTÍCULO 8°.- Dese cuenta a la Comisión Bicameral Permanente del H. CONGRESO DE LA NACIÓN.

ARTÍCULO 9°.- Comuníquese, publíquese, dese a la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese.

MILEI - Guillermo Francos - Diana Mondino - E/E Luis Andres Caputo - Luis Andres Caputo - Mariano Cúneo Libarona - Patricia Bullrich - Mario Antonio Russo - Sandra Pettovello

e. 13/06/2024 N° 38152/24 v. 13/06/2024

Fecha de publicación 13/06/2024

ANEXO 5: La Salida Política y Operativa

El objetivo es demostrar que la Seccional Oeste no solo denuncia, sino que tiene el plan para salvar el ferrocarril.

- Copia del "**Proyecto de Ley por la Estatización de todo el Sistema Ferroviario**" (Frente de Izquierda / Mónica Schlotthauer, etc.).
 - *Justificación:* Establece el marco legal para recuperar el financiamiento usando las ganancias de las empresas de carga privada para subsidiar el sistema de pasajeros, bajo control de los trabajadores.

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 devela 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

REFERENCIA: Ampliación de Informe Técnico y Denuncia Pública del 18 de junio de 2026.

TEMA: ANEXO DOCUMENTAL I – Desguace de Material Rodante, "Canibalización" y Abandono del Parque Tractivo.

EMITE: Unión Ferroviaria – Seccional Gran Buenos Aires Oeste (Línea Sarmiento)

FECHA DE PRESENTACIÓN: 20 de junio de 2026 **CARÁCTER:** Urgente / Prueba Complementaria

ANEXO AMPLIATORIO: EL DESGUACE DEL PATRIMONIO FERROVIARIO

Habiendo presentado el *"Informe Técnico y Denuncia Pública: El colapso premeditado del sistema ferroviario y la responsabilidad del Estado"* con fecha 18 de junio de 2026, esta Comisión de Reclamos eleva el presente **Anexo Documental** con el fin de incorporar evidencia técnica, legal y visual irrefutable sobre un agravante crítico: el desguace sistemático del material rodante y el abandono total de las locomotoras del Estado.

Esta documentación prueba que el vaciamiento no solo ocurre por subejecución de presupuesto, sino mediante la destrucción activa y el descarte del patrimonio nacional.

1. Institucionalización de la "Canibalización" de Componentes

Ante el desabastecimiento crónico de repuestos elementales y el incumplimiento de la asignación de fondos de la Emergencia Ferroviaria (Decreto 525/2024), las gerencias operativas han naturalizado una práctica ruinosa y de altísimo riesgo: la "canibalización" de formaciones.

Tal como fue advertido en el Informe Técnico de Material Rodante (4 de junio de 2026), unidades enteras que deberían estar prestando servicio al pasajero son utilizadas exclusivamente como "vehículos donantes". Son desarmadas dentro de los depósitos para extraerles piezas de freno, componentes electrónicos y rodados, a fin de sostener la circulación de la reducida flota operativa restante.

Esta práctica destruye la trazabilidad técnica de los repuestos, altera los estándares de diseño exigidos por el fabricante y anula cualquier garantía de seguridad operativa, poniendo en riesgo la vida de trabajadores y usuarios.

Exigencia de Inspección Ocular y Auditoría de Inventario: Dado que esta gravísima situación es de conocimiento técnico y operativo diario en los depósitos, **exigimos la inmediata intervención e inspección ocular in situ por parte de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y la Auditoría General de la Nación (AGN).** Requerimos una auditoría física urgente sobre el parque de formaciones detenidas en los talleres para constatar

formalmente el faltante de piezas y el desguace irregular, debiendo el Estado certificar esta denuncia directamente sobre el material rodante.

2. El Abandono y Desguace de las Locomotoras (Parque Tractivo)

El estado de las locomotoras es el reflejo más crudo de la política de vaciamiento y entrega. Tal como lo reconoce expresamente el propio Decreto Presidencial 525/2024 en sus considerandos, el Estado mantiene contratos de concesión precarios con firmas privadas de carga (NCA, Ferrosur Roca, Ferroexpreso Pampeano). Mientras a estas multinacionales se les permite explotar el parque tractivo operativo para su lucro exclusivo —y el Estado les cubre los seguros ante cientos de descarrilamientos anuales—, las locomotoras del sistema estatal de pasajeros y maniobras son abandonadas a la intemperie.

- **Paralización Injustificada:** Decenas de locomotoras se encuentran arrumbadas en playones y talleres. Al no existir presupuesto para mantenimiento preventivo ni importación de repuestos básicos, estas unidades quedan inutilizadas.
- **Vandalismo y Ruina:** Al estar fuera de servicio y sin resguardo, las máquinas sufren un deterioro irreversible, convirtiendo inversiones millonarias del Estado en chatarra, tal como se documenta a continuación:

Locomotoras abandonadas, paralizadas o vandalizadas a la intemperie]

Detalle del deterioro técnico de la locomotora (óxido, faltantes, estado general)]







Comentario Técnico a las imágenes: Las fotografías exponen el abandono estructural del parque tractivo nacional. Máquinas con capacidad de tracción desperdiciadas y libradas a la corrosión por inacción de las gerencias correspondientes. Es la destrucción física del capital del Estado frente a la vista de todos.

3. El destino de las formaciones Talgo IV: Corrupción y Desguace Encubierto

Las formaciones Talgo IV, adquiridas en 2010 como parte de las polémicas compras de material usado a España impulsadas por el exsecretario Ricardo Jaime, son el símbolo de los negociados que destruyeron el ferrocarril. Tras prestar un breve servicio a Mar del Plata y deambular abandonadas por más de una década, hoy enfrentan su destrucción final.

- **Traslado sospechoso:** En mayo de 2026, Trenes Argentinos trasladó 9 coches Talgo a Bragado (con 9 más programados) bajo la excusa inaceptable de una "falta de espacio" y un supuesto resguardo temporal.





- **Alerta de la Seccional Oeste:** Desde nuestra organización advertimos con profunda preocupación que el objetivo real de este movimiento no sería la reparación ni la reubicación operativa de los vagones, sino un desguace encubierto y definitivo de las unidades lejos de la mirada pública.

Exigencia de Investigación: Resulta inadmisibles que las plantas ferroviarias se utilicen como "cementeros de chatarra" para tapar la inoperancia y la corrupción histórica. Exigimos una investigación urgente sobre el destino de los coches en Bragado para frenar inmediatamente la liquidación de este patrimonio del Estado.

Conclusión y Exigencia Legal

La ruina deliberada de las locomotoras, la canibalización de los trenes eléctricos y el descarte encubierto de los coches Talgo reafirman los términos de nuestra denuncia principal. Con base en esta evidencia y en el Proyecto de Ley (Art. 3) impulsado por este sector, exigimos que los concesionarios privados reintegren de forma inmediata todo el parque tractivo cedido.

Ratificamos que la única salida es la **estatización integral del sistema (pasajeros y carga) bajo control de sus trabajadores** y la reactivación de los talleres ferroviarios para reparar estas unidades. Ante cualquier siniestro provocado por el uso de repuestos canibalizados o fallas de material rodante, **la responsabilidad recae exclusivamente sobre la actual gestión del gobierno nacional.**