



Buenos Aires, 1° de marzo de 2024.-

CIRCULAR GENERAL N°5

A las Comisiones Ejecutivas,
Delegados/as y Afiliados/as en general:

1° DE MARZO: DÍA DE LAS Y LOS TRABAJADORES FERROVIARIOS

Hoy volvemos a conmemorar aquel 1° de marzo de 1948, día en que el Estado Argentino tomaba posesión efectiva de los ferrocarriles. La recuperación económica de los ferrocarriles en el marco de la reconquista de los servicios públicos durante el Primer Plan Quinquenal del gobierno peronista, es un hito insoslayable en la lucha por la independencia económica de la Nación. La nacionalización de nuestro sistema ferroviario, simbolizó el paso histórico más significativo en el camino hacia la creación de una red de transporte nacional; un acto de soberanía que privilegió los valores e intereses nacionales en detrimento de la dependencia económica, particularmente del capital inglés.

Desde entonces, y coincidentemente con ese emblemático acontecimiento, las trabajadoras y trabajadores ferroviarios festejamos orgullosamente nuestro Día.

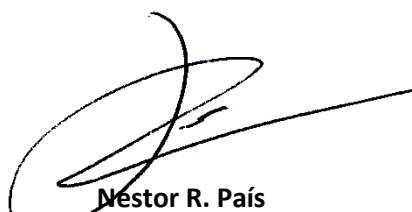
A pesar de diversas dificultades que en épocas puntuales tuvimos que soportar por decisiones políticas, a nuestro humilde entender equivocadas, que con la figura de privatizar o concesionar, en vez de modernizar y optimizar el Sistema Ferroviario, ocurrió lo contrario, y de hecho hoy todavía se puede observar el deterioro que sufrió el ferrocarril en las líneas que aún están en concesión.

Consideramos que no se puede sostener el anacrónico y extemporáneo fundamento de que los ferrocarriles eran mejores en Argentina cuando eran privados, ni siquiera antes de aquella nacionalización, dado que la operación estaba en parte subsidiada también por el Estado. Es importante recordar que por entonces estaba vigente la Ley Mitre de 1907, que subsidió a las empresas privadas, sobre todo inglesas, por 40 años. El artículo 8vo de esa Ley disponía que *“los materiales y artículos de construcción y explotación que se introduzcan al país, serán libres de derechos de aduana”,* que las empresas paguen *“una contribución única igual al 3 % del producto líquido de sus líneas, quedando exoneradas por el mismo tiempo de todo otro impuesto nacional, provincial o municipal”,* entre otros beneficios fiscales. Por otra parte, se trataba de un mundo diferente, con tecnologías diferentes y una fisonomía del comercio internacional y la necesidad de la integración nacional y regional completamente ajena a la de hoy en día.

A modo de ejemplo, es muy sencillo hoy conocer la actualidad mundial en materia ferroviaria, donde los grandes países desarrollados avanzan con un sistema de transporte público-privado, y en todos los países donde existe un modelo de competencia, las inversiones en infraestructura y el control de circulación son asegurados por el Estado.

Los ferroviarios y ferroviarias estamos convencidos que es imprescindible potenciar nuestra economía, sostener el mercado interno y aumentar nuestras exportaciones. Nuestro desarrollo nacional necesita un sistema logístico público-privado con eje en el Tren, que recorra todos los rincones de nuestra extensa geografía, dado que la producción y la logística van de la mano y se complementan, como así también el relevante rol que cumplen los trenes de pasajeros, que transportan diariamente a más de un millón de pasajeros y cuyos usuarios principalmente son trabajadores, estudiantes, jubilados, desempleados que buscan insertarse en el mundo laboral, entre otros, por eso es importantísimo tener en cuenta la responsabilidad social que eso implica. **Para esos objetivos del desarrollo nacional, decimos PRESENTE, como ya lo hemos demostrado y estamos convencidos que ese es el camino, porque:**

“UN PAÍS SIN TRENES, ES UNA NACIÓN SIN FUTURO.”


Néstor R. País
Secretario de Administración


Sergio A. Sasía
Secretario General