



"2022 - Las Malvinas son argentinas"

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN

RESUELVE

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional en los términos del Art. 100 inciso 11 de la Constitución Nacional para que, a través del Ministerio de Transporte e Infraestructura y/o las áreas u organismos que estime pertinentes, informe:

- a) los motivos por los cuales no ha sido puesto en servicio el tren de cercanía Rosario - Cañada de Gómez. Sírvase, además, remitir cualquier otra información que pueda contribuir a los efectos del presente pedido de informe.
- b) la demora de 6:50 hs. -según puede observarse en el sitio web de Trenes Argentinos- entre las estaciones de Retiro y Rosario Norte habiéndose realizado la reconstrucción total de las vías entre estos puntos.
- c) la demora de 22 hs. entre Retiro y Córdoba y de 28 hs. entre Retiro y Cevil Pozo, Tucumán.
- d) los resultados de la investigación realizada por Trenes Argentinos sobre las denuncias efectuadas por los propios trabajadores de la empresa quienes indicaron la existencia de viajes completamente vendidos y que viajan vacíos, además de informar si esta situación es replicada en otros servicios prestados por la misma empresa.

FIRMA: ENRIQUE ESTEVEZ

ACOMPAÑA: MONICA FEIN



"2022 - Las Malvinas son argentinas"

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

Vemos con preocupación las sucesivas demoras y prórrogas para el inicio del servicio Rosario - Cañada de Gómez, servicio tan necesario para los habitantes del Gran Rosario y el sur de la Provincia de Santa Fe y que, en términos más generales, implican además, la conexión entre la segunda y tercera ciudades de nuestro país -ya que el ramal ferroviario conecta a Rosario con Córdoba-. Hasta Cañada de Gómez son 70km que implicarían una mejora sustancial al transporte regional con el que hoy se cuenta.

El día 21 de junio del 2021 el presidente de Trenes Argentinos, Martín Marinucci, anunció el retorno de los trenes de pasajeros para el tramo Rosario - Cañada de Gómez, y en septiembre del mismo año se llama a licitación (Licitación Pública Nº 41/2021) para la ejecución de la obra de mejoramiento de vías del sector Rosario Norte a Cañada de Gómez, indicándose además que el servicio iba a estar funcionando para finales de ese mismo año. Sin embargo, la prueba del servicio recién pudo realizarse en mayo de este año, 2022, realizándose conjuntamente con nuevos anuncios sobre la puesta en funcionamiento desde el mes de junio del corriente; y que a pesar de los mismos no se ha llevado a cabo la mentada puesta en marcha de los trenes de cercanía y que tampoco existe comunicación oficial certera acerca de la posible fecha de comienzo.

Sobre el segundo punto a informar por parte del Poder Ejecutivo creemos conveniente hacer algunas precisiones. La distancia existente entre nuestra Capital y la ciudad de Rosario es de 300 km y están vinculadas entre sí por el ramal ferroviario de la línea Mitre, que a su vez vincula a Retiro a través de Rosario con Córdoba y Tucumán. Entre estas tres áreas metropolitanas, con datos preliminares del Censo 2022, residen 6 millones de habitantes sin contar la Capital Federal y su área de influencia. En el sitio web de Trenes Argentinos, en el portal de venta de pasajes on line, entre Retiro y Rosario Norte se demora 6 hs y cincuenta minutos, entre Retiro y Córdoba -pasando por Rosario- 22 hs. y, no menor, de Retiro a Tucumán directamente no hay una línea de ferrocarril que una estas dos ciudades, solamente se puede llegar hasta la localidad de Cevil Pozo, esto es a unos 12km de la ciudad de Tucumán.



"2022 - Las Malvinas son argentinas"

La política ferroviaria que vincula estos centros urbanos data de 1862 y en 1870 Rosario y Córdoba ya se encontraban vinculadas físicamente entre sí mediante el ferrocarril, todo esto, sin los avances de la electricidad, telefonía, la industria aeroespacial y la internet. En 1896, 126 años atrás, ya se contaba con una línea denominada Expreso que vinculaba Capital con Tucumán en 26 hs. Ya en 1929 este ramal ferroviario conectaba a nuestro país con Chile, Bolivia y el sur de Perú, servicio que fue publicitado internacionalmente por los 4 países con la denominación de tren Panamericano, suspendido en 1942 por la escasez de combustible producto de la II Guerra Mundial. El recorrido entre Buenos Aires y Tucumán se hacía en 16hs y 15 minutos. De más está decir que estas unidades poseían aire acondicionado incorporado puesto que estaban preparadas para atravesar el calor y polvo de la provincia de Santiago del Estero, y el tren a Córdoba incluía su propio cine a bordo. Todo el material rodante era de fabricación nacional y con servicios diarios. Al día de hoy según el mismo sitio web de Trenes Argentinos, del servicio a Tucumán se parte de Retiro los miércoles y se regresa los domingos tardando así en recorrer el ramal en 28 hs. por tramo, siempre que no haya complicaciones que generen una demora mayor.

Es a las claras que el Estado federal tiene una gran deuda con las y los argentinos del interior del país siendo que se ha retraído de los centros urbanos, en materia ferroviaria, pero siempre a excepción de la Capital Federal y su conurbano, todo esto dentro de un proceso de privatizaciones y retiro de unidades y servicios que eran ampliamente utilizados por el conjunto de la ciudadanía tanto para fines laborales y de estudios como así también turísticos. Este desguace de los ferrocarriles de pasajeros del interior del país fue parte de la denominada "Reforma de Estado" y tuvo su lógica dentro de la ola neoliberal que, con Carlos Menem en la presidencia, diezmó el futuro del conjunto de los argentinos y que no tuvo otra consecuencia lógica que la profunda crisis alcanzada en el 2001, crisis que ha dejado cicatrices muy hondas para nuestro país.

Vemos bien que de una vez por todas el Estado Nacional comience a desandar sus errados pasos y que progresivamente recupere servicios en el interior del país pero esta idea aun no llega a las políticas ferroviarias. El ferrocarril para nuestro país fue y es motivo de crecimiento y desarrollo de nuestras localidades, muchas de ellas nacidas a la vera de las vías del ferrocarril y que ante el retiro del Estado, estas localidades directamente han desaparecido. También nos parece importante que las inversiones que realiza el Estado no queden en la nada y sean efectivamente puestas a disposición de los usuarios para que



"2022 - Las Malvinas son argentinas"

accedan a los servicios públicos de calidad reconocido como un derecho en nuestra Carta Magna.

El 8 de mayo de 2006 se anunciaba una obra en materia ferroviaria que uniría Buenos Aires - Rosario - Córdoba con un costo de 4 mil millones de dólares uniendo así los tres centros urbanos más grandes del país en solo 3 hs. Ya en ese momento se debatía públicamente si correspondía o no realizar tamaña inversión o si era conveniente posponer una obra de esa magnitud para realizar una inversión seria y mucho menor en la reconstrucción de la red ferroviaria e infraestructura que había sido arruinada por las privatizaciones de los 90, en miras de recomponer los servicios de pasajeros con el que contamos las y los argentinos hasta el año 1993 y no solo en cuanto a conexiones interurbanas, sino también, en trenes de cercanía de las ciudades del interior del país y que descompriman así las rutas de vehículos particulares en estas áreas, ampliando la oferta con medios más eficientes, menos contaminantes y más seguros para los usuarios. Es decir, llevamos 29 años desde la suspensión de los servicios en el interior del país y que fue una política tímidamente recompuesta a partir del 2014/2015 en un complejo escenario electoral y con anuncios y licitaciones de mejoras sustanciales. Es así que se llevó con una lentitud exasperante la reconstrucción total tanto de la vía descendente como de la ascendente entre Retiro y Rosario y la construcción de la Terminal Rosario Sur solventada solo con aportes provinciales y municipales por ausencia del gobierno federal.

En síntesis, 7 años ya y dos administraciones de color político distinto que han anunciado mejores y puestas en marcha que no se han materializado en la realidad de los argentinos, y menos aún acorde a la magnitud de los anuncios hechos. Inversiones millonarias para reconstrucción de vías e infraestructura que no están siendo aprovechadas por el propio Estado a través de las empresas prestatarias de los servicios, y que no se condicen con el estado actual de la tecnología y los avances técnicos a los que se ha alcanzado en nuestras sociedades. La realidad es que hoy el tren no llega y si llega lo hace con una demora propia de nuestro país de principios del siglo pasado.

Por último y no de menor importancia, a fines de febrero del corriente año se viralizó por las redes sociales denuncias realizadas por los propios trabajadores de la prestataria quienes filmaron vagones en pleno viaje vacíos, asegurando que estaban completamente vendidos pero sin ser ocupadas las butacas respectivas. Es para nosotros de muchísima importancia saber los resultados de la investigación realizada por la propia empresa teniendo



"2022 - Las Malvinas son argentinas"

en cuenta la cantidad de pasajes vendidos, en cuáles de las 16 estaciones que forman parte del trayecto Retiro - Tucumán se producen los descensos de pasajeros y cuáles son los controles que lleva adelante la empresa de los ascensos y descensos de los mismos y la compra de pasajes on line; todo esto con el objeto que dichos viajes sean vendidos a personas físicas y que los servicios contratados efectivamente se presten.

En virtud de lo expuesto, sería sumamente relevante contar con la información requerida para juzgar nuevos pasos a seguir en materia de transporte. Por esto solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto de resolución.

FIRMA: ENRIQUE ESTEVEZ

ACOMPaña: MONICA FEIN