

PROYECTO DE LEY

**El Senado y La Cámara de Diputados sancionan con fuerza de
LEY:**

*SISTEMA METROPOLITANO DE TRANSPORTE FERROVIARIO
PARA LA CIUDAD DE ROSARIO Y SU REGIÓN.*

ARTÍCULO 1: Declárase de interés nacional el objetivo de recuperación y las obras necesarias para dar plena operatividad para servicios de cargas y pasajeros a la red ferroviaria convergente a la ciudad de Rosario (Provincia de Santa Fe) y las ciudades próximas sobre la ribera del río Paraná.

ARTÍCULO 2º: Las trazas ferroviarias comprendidas dentro de esta declaratoria y objetivos son las siguientes:

- a) Línea GM1 del F.C. General Mitre, sección Retiro-Rosario, tramo comprendido entre las estaciones Theobald, Rosario Norte, San Lorenzo, Bernardo de Irigoyen y Gálvez;
- b) Ramal GM13 del F.C. General Mitre, tramo comprendido entre Villa Constitución y Venado Tuerto;
- c) Línea CC. del F.C. General Belgrano, tramo comprendido entre Juan B. Molina y Frontera (Provincia de Santa Fe);

- d) Línea G. del F.C. General Belgrano, tramo comprendido entre General Gelly y el empalme Kilómetro 290 con la Línea CC.;
- e) Ramal GM15 del F.C. General Mitre, entre Peyrano y Cañada de Gómez;
- f) Ramal GM19 del F.C. General Mitre, entre Peyrano y Cabín 8 (Rosario);
- g) Ramal GM68 del F.C. General Mitre, tramo comprendido entre Puerto Rosario, Villa Diego y San Gregorio;
- h) Ramal GM10 del F.C. General Mitre, entre Casilda (empalme Melincué) y Melincué;
- i) Ramal GM9 del F.C. General Mitre, tramo comprendido entre Rosario, Casilda y Arteaga;
- j) Ramal CC.2 del F.C. General Belgrano, entre Triángulo y Puerto Rosario;
- k) Traza férrea Sur-Norte atravesando zonas activas e inactivas del Puerto de Rosario;
- l) Ramal CC.3 del F.C. General Belgrano, entre Empalme Graneros y Embarcaderos;
- m) Ramal GM2 del F.C. General Mitre, tramo comprendido entre Rosario Central, Cañada de Gómez y Tortugas;
- n) Ramal GM38 del F.C. General Mitre, entre Las Trojas y San Ricardo;

- o) Ramal GM14 del F.C. General Mitre, tramo comprendido entre Cañada de Gómez, Las Rosas y San Jorge;
- p) Ramal GM37 del F.C. General Mitre, tramo comprendido entre Las Rosas y Landeta;
- q) Ramal GM41 del F.C. General Mitre, tramo comprendido entre Iturraspe y Bouquet;
- r) Ramal F.1 del F.C. General Belgrano, tramo comprendido entre Sorrento (Rosario) y Barrancas;
- s) Ramal F.25 del F.C. General Belgrano, entre Km. 125 F.1 (Playa Oliveros) y terminales portuarias sector Norte de Timbúes;
- t) Ramal F.7 del F.C. General Belgrano, entre Km. 135 F.1 y Puerto General San Martín;
- u) Ramal GM23 del F.C. General Mitre, entre San Lorenzo y Cerana.

ARTÍCULO 3: Reafírmase sobre las trazas identificadas en el Art. 2º, la utilidad pública de las zonas de vía, cuadros de estaciones, terrenos excedentes ferroviarios y de todas las obras de arte, edificios y construcciones en ellas existentes, quedando taxativamente prohibida cualquier clase de enajenación total o parcial salvo casos debidamente autorizados por ley del Congreso.

ARTÍCULO 4: Encomiéndase al Ministerio de Transporte de la Nación la creación de una unidad administrativa regional para la gestión del tráfico, mantenimiento, mejoramiento y/o ampliación de instalaciones de las trazas identificadas en el Art. 2º.

ARTÍCULO 5: Dentro de los alcances de la Unidad Administrativa Regional a crearse según el Art. 4º, debe incluirse la planificación, implementación, gestión y operación (por sus propios recursos, de terceros, o asociadas a terceros, con arreglo a lo que determine el Ministerio del Transporte) de servicios ferroviarios metropolitanos o regionales para el transporte de pasajeros.

ARTÍCULO 6: Declárase la utilidad pública para el restablecimiento de la conexión ferroviaria entre las estaciones Rosario Norte y Rosario Central, y desde ésta hacia Villa Diego mediante el uso de vías atravesando la zona portuaria de Rosario, tanto en sectores activos como inactivos.

ARTÍCULO 7: Encomiéndase al Ministerio de Transporte de la Nación la realización de los estudios preliminares y ulteriores proyectos ejecutivos para la mejora o restablecimiento de los sectores descriptos en el Art. 6º, así como se le faculta para que se hagan intervenciones similares para otras obras existentes o nuevas relativas a la circulación de los trenes, estaciones, paradas o apeaderos, conectividad entre líneas y/o ramales, mejora de circulación, seguridad en pasos a nivel, cruces a distinto nivel y todas otras necesarias en relación con el movimiento ferroviario y su interacción con otros medios de transporte.

Dip. EDUARDO TONIOLLI

Dip. FLORENCIA CARIGNANO

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

El significativo paso logrado el día 5 de agosto de 2022, al restablecerse los servicios ferroviarios regionales para pasajeros entre las ciudades de Rosario y Cañada de Gómez, con paradas en las localidades intermedias de Funes, Roldán, San Gerónimo, Carcarañá y Correa, constituyó un acto de reparación histórica para este importante corredor metropolitano servido durante más de un siglo a partir del año 1871, que fue arbitraria e irreflexivamente suprimido por decisión de la dictadura cívico-militar en diciembre del año 1977.

Asimismo, con fecha del 31 de agosto del 2022, presentamos un proyecto de Ley de nuestra autoría para abordar esta temática, cuyo número de expediente es el 4520-D-2022, publicado en el Trámite Parlamentario N° 129.

La movilidad individual y colectiva de buena parte del área metropolitana de Rosario ha ido experimentado con el paso de los años un sensible y creciente congestionamiento de sus principales corredores carreteros, provocando un sinnúmero de accidentes con daños personales y materiales así como demoras en la circulación que afectan tanto las vidas de los habitantes como el desenvolvimiento de las comunidades.

La red ferroviaria que confluye al área metropolitana de Rosario es la más densa del interior del País, y pese a décadas de desatención a sus importantes infra y superestructuras, todavía canaliza la mayor parte del tráfico ferroviario de cargas granarias e

industriales del país, y se distingue por aún contar con gran potencial para retomar la valiosa misión de transportar pasajeros de corta, media y larga distancia.

El artículo 1° de la ley 27.132 reza: *“Decláranse 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, con el objeto de garantizar la integración del territorio nacional y la conectividad del país, el desarrollo de las economías regionales con equidad social y la creación de empleo.”*

En el artículo 2° de la precitada Ley, se establecen los principios de política ferroviaria, siendo los siguientes: *“a) La administración de la infraestructura ferroviaria por parte del Estado nacional; b) La participación pública y privada en la prestación y operación de los servicios de transporte público ferroviario; c) La interconexión de los sistemas ferroviarios y la intermodalidad de los servicios de transporte; d) La maximización de las inversiones y de los recursos empleados para la prestación de un servicio ferroviario en condiciones de eficiencia y seguridad; e) La incorporación de nuevas tecnologías y modalidades de gestión que contribuyan al mejoramiento de la prestación del servicio ferroviario; f) La protección de los derechos de los usuarios, con atención especial a las personas con discapacidad o con movilidad reducida, garantizando sus derechos al acceso a los servicios de transporte ferroviario en adecuadas condiciones de calidad, y g) La promoción de condiciones de libre*

accesibilidad a la red nacional ferroviaria de cargas y de pasajeros, basada en los principios de objetividad, transparencia y no discriminación.”

En el artículo 6° de la misma Ley se establecen para la sociedad Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado, las siguientes funciones y competencias: *“a) Proponer prácticas y líneas de acción coordinadas entre la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y la Sociedad Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima; b) Aprobar las políticas, planes, programas y proyectos tendientes a la mejora constante del transporte ferroviario que lleven adelante la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y la Sociedad Belgrano Cargas y Logística Sociedad Anónima y supervisar su implementación, y c) Cualquier otra que haga al cumplimiento de sus cometidos.”*

En el artículo 14° de la misma Ley se sustituyeron los incisos b) y c) del artículo 3° de la ley 26.352 -atinentes a la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado, que quedaron redactados de la siguiente forma: *“b) La confección y aprobación de proyectos de infraestructuras ferroviarias que formen parte de la red ferroviaria, su construcción y rehabilitación que se lleven a cabo por sus propios recursos, de terceros, o asociadas a terceros y con arreglo a lo que determine el Ministerio del Interior y Transporte y pudiendo acordar con los operadores de cargas o de pasajeros la autorización para la ejecución de las obras de mejoramiento o de renovación de los sectores de la red sobre los que prestan servicios; c) El control e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre.”*

En el artículo 15° de la misma Ley se incorporaron nuevos incisos m) y n) al artículo 3° de la ley 26.352 -atinentes a la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado- que quedaron redactados de la siguiente forma: *“m) La gestión de los sistemas de control de circulación de trenes y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria por sí o por intermedio de los operadores ferroviarios a los que se les asigne dicha tarea; n) La diagramación de los servicios y en su caso la aprobación de los diagramas presentados por los operadores de carga o de pasajeros.”*

En el artículo 16° de la misma Ley se sustituyó el artículo 7° de la ley 26.352 -atinentes a la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado- que quedó redactado de la siguiente forma: *“Artículo 7°: Créase la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado con sujeción al régimen establecido por la ley 20.705, disposiciones pertinentes de la ley 19.550 y modificatorias, que le fueren aplicables y a las normas de su estatuto, la que tendrá a su cargo la prestación de los servicios de transporte ferroviario de pasajeros, en todas sus formas, que le sean asignados, incluyendo el mantenimiento del material rodante, el mantenimiento 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, estas dos últimas funciones en caso de que les sean asignadas por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado. La sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado podrá desarrollar todas las acciones que resulten necesarias o convenientes para la mejor realización de sus funciones, llevando a cabo los actos de administración o disposición que sean precisos para el cumplimiento de las mismas, incluso mediante la participación en sociedades o empresas,*

nacionales o extranjeras, con sujeción a lo dispuesto en la legislación vigente.”

En el artículo 17° de la misma Ley se sustituyeron los incisos a) y c) del artículo 8° de la ley 26.352 -atinentes a la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado-, que quedaron redactados de la siguiente forma: *“a) Asumir por sí, por intermedio de terceros o asociada a terceros la prestación de los servicios ferroviarios de pasajeros que se le asignen, los que se encuentren concesionados y que por distintas causales reviertan al Estado nacional, así como nuevos servicios que se creen; (...) c) Administrar y disponer del material tractivo y remolcado que tenga asignado para su operación ferroviaria y los que adquiriera o incorpore en el futuro por cualquier título.”*

En el artículo 18° de la misma Ley se incorporaron nuevos incisos e) y f) al artículo 8° de la ley 26.352 -atinentes a la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado- que quedaron redactados de la siguiente forma: *“e) Mantener la infraestructura ferroviaria que le sea asignada por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado; f) Gestionar los sistemas de control de circulación de trenes que le sean asignados por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado.”*

En el artículo 14° de la ley 26.352, inciso i) se otorga competencia al Ministerio competente en el área Ferroviaria, para: *“La creación de unidades administrativas por sistemas lineales o regionales con el objeto de asegurar el interés general de los ciudadanos y la participación de las provincias y en el caso del área metropolitana la Ciudad*

Autónoma de Buenos Aires en el desarrollo de los proyectos ferroviarios, de corto, mediano y largo plazo.”

Vale señalar además que resulta inminente la expiración de las concesiones ferroviarias para cargas otorgadas treinta años atrás, y el Poder Concedente -mediante las resoluciones del Ministerio de Transporte N° 211/2021 y 353/2022- determinó la finalización de las mismas en fechas próximas, reasumiendo el Estado la potestad sobre la infraestructura ferroviaria y los bienes constituyentes del Sistema, mantenimiento y gestión de los sistemas de control y circulación de trenes, y la implementación de la modalidad de “Acceso Abierto” a la Red Ferroviaria para operadores de servicios de carga y pasajeros, como se dispuso en la ley 27.132.

Asimismo, entendemos que es altamente deseable la gestión del Estado para agilizar el movimiento ferroviario en el área metropolitana de Rosario, para facilitar la circulación de trenes de cargas y de pasajeros y con orientación a ejecutar proyectos de refuncionalización en las zonas de vía, señalización activa de pasos a nivel y/o reemplazo de éstos por cruces a distinto nivel, nuevos empalmes para vincular trazas para reducir recorridos y maniobras, playas para transferencia de cargas intra e intermodal, urbanización de entornos degradados, y el aprovechamiento de terrenos ferroviarios redundantes con fines comunitarios o de provecho público.

Por último, sostenemos que para posibilitar el acceso rápido de los servicios ferroviarios metropolitanos para pasajeros al área central de la ciudad de Rosario, es necesario restablecer las vías

entre las estaciones Rosario Norte y Rosario Central -desde el lado Noroeste- y desde el lado Sudeste desde la zona portuaria en operación y la estación Rosario Central, permitiendo restablecer un servicio de circunvalación para pasajeros como se demostró exitosamente durante la operación experimental del “Ferrobús” durante los meses de noviembre y diciembre del año 1989, además de facilitar el movimiento de pasajeros procedentes o con destino al área metropolitana del Rosario.

Por todo lo expuesto, presentamos para su tratamiento y posterior aprobación el presente proyecto de Ley.

Dip. EDUARDO TONIOLLI

Dip. FLORENCIA CARIGNANO