



PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE

Expresar absoluto rechazo al abandono del plan para la implementación del servicio ferroviario interurbano de pasajeros entre las ciudades de Santa Fe y Laguna Paiva en la provincia de Santa Fe.

Eduardo Toniolli

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

El paso decisivo para el establecimiento de servicios ferroviarios para pasajeros de corto recorrido desde la provincia de Santa Fe se dio a finales del año 1912, cuando los Ferrocarriles del Estado concluyeron la construcción de la conexión pendiente entre los sistemas (hasta entonces separados) del F.C. Central Norte -línea de Santa Fe a Tucumán y La Quiaca, vía San Cristóbal y Tostado- y del F.C. Argentino del Norte, que hasta entonces iniciaba en la ciudad cordobesa de Dean Funes y se extendía hasta San Juan, La Rioja y Catamarca, con la nueva línea tendida entre Laguna Paiva y Dean Funes. Dada la estratégica ubicación del empalme -sito apenas a 40 kilómetros de la cabecera santafesina del F.C.C.N.-, en el año 1915 se emprendió en Laguna Paiva la construcción de las primeras instalaciones de un importante depósito para locomotoras y taller para montaje y reparación de vagones de cargas, complejo que a lo largo de los siguientes años fue dotado de sucesivas ampliaciones y mejoras que lo convirtieron en uno de los principales complejos ferroviario-industrial de la República Argentina.

El acelerado crecimiento de la población de Laguna Paiva y su proximidad a la ciudad capital provincial motivó el establecimiento de trenes (para pasajeros públicos y para obreros y empleados del ferrocarril) entre ambas localidades, que intercalados con otros servicios de mediano y largo trayecto, alcanzaban una media docena en días hábiles a mediados de la década de 1920 y el doble a principios de la década de 1940, cadencia que mantuvo durante las siguientes décadas.

El primer recorte de servicios se produjo entre los años 1976 y 1978 al suprimirse la mayoría de trenes de media distancia en el Interior y se redujeron las frecuencias de los de larga distancia, situación que no se revirtió durante la década siguiente, cuando por el sector operaban sólo tres frecuencias diarias de lunes a sábados.

En el año 1980 tuvo lugar la Fiesta Nacional del Ferroviario en la localidad de Laguna Paiva. Fue en esa ocasión que la urbe recibió el calificativo de “la ciudad del riel” debido a su historia e impronta urbanística sumamente marcada por el ferrocarril.

Durante la década del 90 el sistema ferroviario argentino se expuso a un proceso de privatización que vino acompañado de reducciones de personal, clausura de ramales y cierre de talleres y estaciones. En octubre de 1993 fueron cesanteados la totalidad de los trabajadores que desempeñaban sus tareas en los talleres ferroviarios de Laguna Paiva y el 30 de noviembre de ese año pasó por la ciudad el último tren de pasajeros.

En el mes de abril del año 2021 fue anunciado el retorno del servicio que uniría las ciudades de Santa Fe y Laguna Paiva y se rubricó un acuerdo marco. A fines de 2022 comenzó el cronograma de etapas del plan de trabajo y el 19 de abril de 2023 se firmó el acuerdo específico entre los ministerios provinciales pertinentes, la Operadora Ferroviaria S.E., Belgrano Cargas y Logística S.A. y el aquel entonces Ministerio de Transporte de la Nación.

El 25 de septiembre de 2023 se realizó una prueba de vía para ver las condiciones en la que se encontraba tras trabajos de reparación. Desde principios de 2024, tras el cambio de gestión en el gobierno nacional, autoridades locales y la comunidad en general se mantienen a la espera de qué decisión se tomaría con respecto a este proyecto.

Cabe destacar que además de las obras pertinentes al acuerdo específico del Tren Santa Fe - Laguna Paiva, es pertinente la concreción del “Plan Circunvalar Santa Fe”, proyecto pensado para evitar que los trenes de carga atraviesen las distintas ciudades de Santa Fe rumbo a la zona portuaria de Rosario. De no finalizar el Circunvalar, trenes de carga y de pasajeros transitarían las mismas vías, lo cual requeriría una coordinación compleja entre ambos sistemas.

El 6 de agosto fue invitado a la Comisión de Transportes de la Honorable Cámara de Diputados el secretario de transporte de la Nación, Dr. Franco

Mogetta. El mismo asistió con otros funcionarios de la cartera a su cargo, entre los que se encontraba Martín Gabriel Ferreiro, subsecretario de transporte ferroviario.

Al ser consultado por el Plan Circunvalar, Ferreiro respondió que este se realizará con financiamiento internacional de la empresa CMEC (China Machinery Engineering Corporation), con la que se firmó un acuerdo comercial en 2022. El funcionario agregó que las obras comenzadas fueron realizadas con financiamiento de la Administración de Infraestructuras Ferroviarias S. E. y que está pendiente un acuerdo de financiamiento con CMEC para poder continuar con el proyecto.

Sobre el tren Santa Fe - Laguna Paiva, el subsecretario dijo que la información con la que contaba sobre el tema en diciembre de 2023 era que la provincia de Santa Fe no había cumplido con sus obligaciones para poner a punto apeaderos, estaciones, pasos a nivel, etc. Y que producto de esta situación los coches que se habían dispuesto para cumplir ese servicio serían movilizadas hacia la Línea Belgrano Sur para mejorar su frecuencia.

Es necesario aclarar que según la cláusula séptima del acuerdo específico firmado en 2023, dicho acuerdo tiene una vigencia de 24 meses y que se considerará prorrogado automáticamente salvo una manifestación contraria de alguna de las partes efectuada por lo menos 90 días antes de la expiración del plazo. Al día de la fecha no se ha pronunciado nada al respecto desde ninguna de las partes.

Además, la cláusula quinta estipula que ante “aspectos no previstos” se buscará una resolución acordando entre las partes, formalizando nuevos acuerdos específicos o complementarios. A esto se suma que la cláusula sexta contempla que de surgir “controversias” en cuanto a aplicación o ejecución del acuerdo, las partes intentarán resolverlas en términos cordiales y, de no lograrlo, la cuestión se someterá a la Corte Suprema de Justicia de la Nación. Si nos remitimos a las intervenciones de los funcionarios de la Secretaría de Transporte de la Nación del 6 de agosto, no fue mencionada en ningún momento la puesta en marcha de alguno de estos mecanismos.

El regreso del tren implicaría una mejora para la calidad de vida de trabajadores y estudiantes en las localidades de Laguna Paiva, Estación Constituyentes, Arroyo Aguiar, Monte Vera, Ángel Gallardo y Santa Fe, beneficiando las economías regionales y el turismo. Se trata además de un medio de transporte económico, rápido, regular, seguro y ecológico.

Por todo lo expuesto solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto de resolución.

Eduardo Toniolli