

(S-4627/16)

PROYECTO DE RESOLUCION

El Senado de la Nación

RESUELVE:

1° - Créase, en los términos del art. 85° del Reglamento, la Comisión Especial de Servicios Ferroviarios de Pasajeros Estrella del Valle y del Tren del Dique, que tendrá por objetivo el fomento, estudio y seguimiento de las obras necesarias para la rehabilitación de los servicios ferroviarios de la Patagonia Argentina.

2° - La comisión creada en el ítem 1° estará integrada por los Senadores y Senadoras electos por las provincias de Buenos Aires, Neuquén y Río Negro.

3° - Esta comisión está facultada para invitar a participar a técnicos, académicos, profesionales y organizaciones sociales y gremiales.

4° - Comuníquese.

María M. Odarda.-

FUNDAMENTOS

Señora Presidente:

El ferrocarril ha sido una parte importante de la historia de la Patagonia Argentina. Su desarrollo cultural y económico ha tenido mucho que ver con este medio de transporte. A su lado nacieron y crecieron numerosos pueblos que vieron en el tren el eje de sus vidas y también sufrieron con su decadencia y desaparición. Entre 1870 y 1914 se construyó la mayor parte de la red ferroviaria argentina con capital inglés, francés y argentino. El Ferrocarril del Sud (construido con capital inglés) llegó primero a Chascomús, y más tarde, a Las Flores, Bahía Blanca, Neuquén, Zapala, este último atravesando nuestro territorio provincial, afianzando su tradición de disparador del desarrollo y poblamiento.

En 1908 el Congreso de la Nación sancionó la ley 5559 de Fomento de los Territorios Nacionales. Esta ley impulsada por el Ministro Ramos Mexía, tenía como fin lograr el desarrollo de la Patagonia y promovía una estrategia de integración ferroviaria de las áreas potencialmente productivas en los valles cordilleranos y la meseta, combinando el uso del tren con las vías navegables y los puertos marítimos. Autorizaba al Poder Ejecutivo a estudiar, construir y

decreto, se reconoce la desacertada desaparición de los ferrocarriles: "[...] Que tal medida se adoptó considerando que el servicio de transporte ferroviario podía ser reemplazado por el transporte automotor de pasajeros, situación que sólo se dio en algunos casos, pero que en general trajo aparejado dejar sin transporte a vastos sectores del interior del país, desvirtuando una de las funciones esenciales del Estado Nacional que es la de asegurar y garantizar el transporte de personas por todo su territorio y a través de los distintos medios [...]".

Seguidamente, en 2005, a través del Decreto N° 1683 se aprobó "el Programa de Obras, Trabajos Indispensables y Adquisición de Bienes, a fin de garantizar la rehabilitación de los servicios interurbanos ferroviarios de pasajeros de largo recorrido, cuyos trazados incluyen jurisdicciones provinciales, y fortalecer y desarrollar el Programa de Obras del Sistema Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo del Área Metropolitana de Buenos Aires", entre las cuáles se incluye la rehabilitación del servicio ferroviario Buenos Aires – Bariloche. Lamentablemente, en esta norma no se incorporó como obra prioritaria la reactivación del tren "Estrella del Valle", que conectaba Buenos Aires con las ciudades de Neuquén y Zapala, ni del "Tren del Dique", que conectaba Cipolletti con Barda del Medio.

La falta de transporte ferroviario dejó sin conexión a numerosos pueblos y ciudades en todo el territorio nacional, propiciando el deterioro económico y social, provocando en muchos casos la desaparición de antiguas poblaciones que subsistían merced al ferrocarril. Este abandono generó el cierre de fábricas, talleres y comercios con el inevitable crecimiento de la desocupación y el consecuente deterioro de la situación social de sus habitantes. El desarrollo del transporte automotor en detrimento del transporte ferroviario, derivó en la necesidad de volcar una mayor atención en las rutas nacionales, las que no estaban preparadas para recibir el tráfico que los efectos de la medida implicaban.

En este contexto, en el año 2014, se presentó en este Honorable Senado de la Nación el proyecto de ley 2365/2014, por el cual se proponía la creación de una Comisión Bicameral destinada al seguimiento, estudio y restablecimiento del Servicio Ferroviario denominado "Estrella del Valle", servicio interurbano de pasajeros que une Plaza Constitución (Buenos Aires) con Zapala (provincia de Neuquén). Dicho expediente fue considerado en la sesión ordinaria del 17 de diciembre de 2014, en la que el Senado de la Nación decidió transformarlo en una resolución, creando una Comisión Especial Unicameral con el mismo objetivo. La misma fue puesta en funcionamiento mediante DR-1640/14.

(S-4627/16)

PROYECTO DE RESOLUCION

El Senado de la Nación

RESUELVE:

1° - Créase, en los términos del art. 85° del Reglamento, la Comisión Especial de Servicios Ferroviarios de Pasajeros Estrella del Valle y del Tren del Dique, que tendrá por objetivo el fomento, estudio y seguimiento de las obras necesarias para la rehabilitación de los servicios ferroviarios de la Patagonia Argentina.

2° - La comisión creada en el ítem 1° estará integrada por los Senadores y Senadoras electos por las provincias de Buenos Aires, Neuquén y Río Negro.

3° - Esta comisión está facultada para invitar a participar a técnicos, académicos, profesionales y organizaciones sociales y gremiales.

4° - Comuníquese.

María M. Odarda.-

FUNDAMENTOS

Señora Presidente:

El ferrocarril ha sido una parte importante de la historia de la Patagonia Argentina. Su desarrollo cultural y económico ha tenido mucho que ver con este medio de transporte. A su lado nacieron y crecieron numerosos pueblos que vieron en el tren el eje de sus vidas y también sufrieron con su decadencia y desaparición. Entre 1870 y 1914 se construyó la mayor parte de la red ferroviaria argentina con capital inglés, francés y argentino. El Ferrocarril del Sud (construido con capital inglés) llegó primero a Chascomús, y más tarde, a Las Flores, Bahía Blanca, Neuquén, Zapala, este último atravesando nuestro territorio provincial, afianzando su tradición de disparador del desarrollo y poblamiento.

En 1908 el Congreso de la Nación sancionó la ley 5559 de Fomento de los Territorios Nacionales. Esta ley impulsada por el Ministro Ramos Mexía, tenía como fin lograr el desarrollo de la Patagonia y promovía una estrategia de integración ferroviaria de las áreas potencialmente productivas en los valles cordilleranos y la meseta, combinando el uso del tren con las vías navegables y los puertos marítimos. Autorizaba al Poder Ejecutivo a estudiar, construir y

explotar ramales principales desde el Puerto San Antonio y Puerto Deseado en el Atlántico hasta el Lago Nahuel Huapi (San Carlos de Bariloche) en la Cordillera, con derivaciones a Comodoro Rivadavia, pasando por Colonia Sarmiento a Lago Buenos Aires y a Colonia "16 de octubre" (Esquel-Trevelin), previendo además el tendido de otros ramales a partir de las citadas líneas según se considerara conveniente. Pero la ejecución del plan original sufrió interrupciones al renunciar primero el Ministro Ramos Mexía en el año 1913 y al estallar poco después la Primera Guerra Mundial.

Esta situación perjudicó a los ferrocarriles patagónicos, porque se trataba de ramales que no habían alcanzado a constituir una red integrada y estaban además vinculados a poblaciones de menor tamaño; su funcionamiento podía sustentarse más en el interés social que en el económico. De esa manera los trenes patagónicos se convirtieron en un medio de vital interés para comunicar a las pequeñas poblaciones con centros comerciales y urbanos más importantes.

En el año 1989 el gobierno nacional encaró un proceso "masivo" de privatizaciones en el que, entre otras empresas públicas, se incluyó a la empresa ferroviaria nacional, Ferrocarriles Argentinos. El proceso licitatorio benefició las concesiones de las redes metropolitanas en detrimento de los ramales del interior. El material ferroviario, fijo y rodante, sufrió el deterioro propio de la falta de inversiones en su mantenimiento.

Es importante mencionar el decreto n° 1168/1992, publicado en el Boletín Oficial n° 1992/07/16. En su artículo 1° disponía textualmente: "Suprimanse los servicios de pasajeros interurbano, prestados por la Empresa Ferrocarriles Argentinos a partir del 31 de julio de 1992, con exclusión del corredor Plaza Constitución - Mar del Plata - Miramar". Este artículo, dio por tierra rápidamente con todo el sueño ferroviario en la Argentina, toda la rica historia y los beneficios que trajo al interior del país. El artículo 2° de este decreto, indicaba que en caso de plantearse interés provincial en el sostenimiento total o parcial de dichos servicios, el Estado Nacional participa en la cobertura del déficit económico que produzca su explotación.

Afortunadamente, en el año 2004, el gobierno nacional, dictó el decreto 1261, mediante el cual se dispuso: "Reasúmese por parte del Estado Nacional la prestación de los Servicios Interurbanos de Transporte Ferroviario de Pasajeros de largo recorrido, cuyo trazado sea de carácter interjurisdiccional, servicio en estado de emergencia crítica. Facúltese al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios a arbitrar las medidas conducentes y necesarias para proceder a su rehabilitación. Deróguese el decreto n° 1168 de fecha 10 de julio de 1992". En los considerandos de este nuevo

decreto, se reconoce la desacertada desaparición de los ferrocarriles: "[...] Que tal medida se adoptó considerando que el servicio de transporte ferroviario podía ser reemplazado por el transporte automotor de pasajeros, situación que sólo se dio en algunos casos, pero que en general trajo aparejado dejar sin transporte a vastos sectores del interior del país, desvirtuando una de las funciones esenciales del Estado Nacional que es la de asegurar y garantizar el transporte de personas por todo su territorio y a través de los distintos medios [...]".

Seguidamente, en 2005, a través del Decreto N° 1683 se aprobó "el Programa de Obras, Trabajos Indispensables y Adquisición de Bienes, a fin de garantizar la rehabilitación de los servicios interurbanos ferroviarios de pasajeros de largo recorrido, cuyos trazados incluyen jurisdicciones provinciales, y fortalecer y desarrollar el Programa de Obras del Sistema Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo del Área Metropolitana de Buenos Aires", entre las cuáles se incluye la rehabilitación del servicio ferroviario Buenos Aires – Bariloche. Lamentablemente, en esta norma no se incorporó como obra prioritaria la reactivación del tren "Estrella del Valle", que conectaba Buenos Aires con las ciudades de Neuquén y Zapala, ni del "Tren del Dique", que conectaba Cipolletti con Barda del Medio.

La falta de transporte ferroviario dejó sin conexión a numerosos pueblos y ciudades en todo el territorio nacional, propiciando el deterioro económico y social, provocando en muchos casos la desaparición de antiguas poblaciones que subsistían merced al ferrocarril. Este abandono generó el cierre de fábricas, talleres y comercios con el inevitable crecimiento de la desocupación y el consecuente deterioro de la situación social de sus habitantes. El desarrollo del transporte automotor en detrimento del transporte ferroviario, derivó en la necesidad de volcar una mayor atención en las rutas nacionales, las que no estaban preparadas para recibir el tráfico que los efectos de la medida implicaban.

En este contexto, en el año 2014, se presentó en este Honorable Senado de la Nación el proyecto de ley 2365/2014, por el cual se proponía la creación de una Comisión Bicameral destinada al seguimiento, estudio y restablecimiento del Servicio Ferroviario denominado "Estrella del Valle", servicio interurbano de pasajeros que une Plaza Constitución (Buenos Aires) con Zapala (provincia de Neuquén). Dicho expediente fue considerado en la sesión ordinaria del 17 de diciembre de 2014, en la que el Senado de la Nación decidió transformarlo en una resolución, creando una Comisión Especial Unicameral con el mismo objetivo. La misma fue puesta en funcionamiento mediante DR-1640/14.

Esta Comisión Especial de Servicios Ferroviarios de Pasajeros Estrella del Valle y del Tren del Dique, desde su puesta en funcionamiento en 2015, ha realizado diversas actividades y reuniones con el fin de impulsar y promover un trabajo horizontal y abierto con las organizaciones sociales, museos ferroviarios, organizaciones gremiales y autoridades nacionales, provinciales y locales, que permitiera instalar en la agenda pública a los trenes patagónicos, y en particular los servicios Estrella del Valle y Tren del Dique. En dicho sentido, debemos destacar que esta comisión puso en estudio y dictaminó el proyecto de ley 1700/2016, por el cual se declara de interés público nacional la rehabilitación del servicio interurbano ferroviario de pasajeros: tren ex Estrella el Valle; Tren del Dique y tren ex Arrayanes. El mismo fue aprobado y girado a la Cámara de Diputados de la Nación en la sesión ordinaria del 10 de agosto de 2016.

Esta comisión también tuvo un rol central en el trabajo legislativo que dio sanción a la actual Ley N° 27.132, que establece la “política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, renovación y mejoramiento de la infraestructura ferroviaria, incorporación de tecnologías y servicios”. Y, asimismo, fue protagonista de la rehabilitación del primer tramo rápido del Estrella del Valle, conocido como “Tren del Valle”, que volvió a conectar Cipolletti con la ciudad de Neuquén, a partir de julio de 2015. Desde entonces, la Comisión Especial de Servicios Ferroviarios de Pasajeros Estrella del Valle y del Tren del Dique ha concentrado su energía en trabajar en pos de la extensión de este trayecto, llevándolo desde Senillosa, en Neuquén, a Chichinales, en Río Negro. Por ello, ha realizado visitar a todos los municipios de esa traza, organizando encuentros entre las intendencias locales y los Concejos Deliberantes. Al respecto, es importante destacar que hemos recibido el apoyo y compromiso de la totalidad de las autoridades de todos esos distritos.

Todo este trabajo, impulsó a la Comisión Especial a trabajar los últimos meses de 2016 en lograr la inclusión de los recursos para la extensión del “Tren del Valle” en el proyecto de presupuesto 2017, luego de haber elaborado y trabajado en el expediente 2378/2015, por el cual se solicitaron dichas partidas. El compromiso y apoyo de todos los integrantes de la comisión hizo posible la inclusión de partidas por 10 millones de pesos para extender el servicio entre Senillosa y Chinchinales, que se abonaran 1,6 millones en 2017, 3,3 millones en 2018 y un monto similar en 2019.

Para continuar y fortalecer el trabajo de esta Comisión, que permita continuar impulsando la reactivación de los trenes patagónicos, es que le solicitamos se apruebe el presente Proyecto de Resolución.

María M. Odarda.-

NÚMERO DE EXPEDIENTE 4627/16

N°	Origen	Tipo	Extracto
4627/16	Senado De La Nación	Proyecto De Resolucion	ODARDA: PROYECTO DE RESOLUCION CREANDO, EN LOS TERMINOS DEL ART. 85º DEL REGLAMENTO, LA COMISION ESPECIAL DE SERVICIOS FERROVIARIOS DE PASAJEROS ESTRELLA DEL VALLE Y DEL TREN DEL DIQUE, PARA LA REHABILITACION DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS DE LA PATAGONIA ARGENTINA.

Trámite Legislativo

Autores

Fechas en Dir.
Mesa de Entradas

Texto Original

Texto Definitivo

MESA DE ENTRADAS	DADO CUENTA	Nº DE D.A.E.
23-11-2016	23-11- 2016	233/2016 Tipo: NORMAL

ENVIADO AL ARCHIVO : 19-12-2016

Resoluciones

SENADO

FECHA DE SANCION: 23-11-2016

SANCION: APROBO

COMENTARIO: SOBRE TABLAS

NOTA: