



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

FUNDAMENTOS

El TREN DEL VALLE es un servicio interurbano de pasajeros que hasta el momento permite conectar las localidades vecinas de Cipolletti, Neuquén y Plottier, como primer tramo del "proyecto completo" del mismo nombre (Chichinales-Senillosa), que fuera elaborado por los vecinos de la Comisión Pro Tren del Valle, junto a autoridades nacionales, provinciales y municipales en el año 2006.

Dicho servicio es operado actualmente por la empresa "TRENES ARGENTINOS-OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO".

Por su parte, el TREN DEL DIQUE, comprende el ramal que se extiende desde Cipolletti hasta Barda del Medio.

Se estima, que -de concretarse la puesta en marcha del trayecto TREN DEL VALLE Y TREN DE DIQUE- en su tramo completo, más de 500.000 personas podrán acceder al servicio de transporte de trenes de pasajeros en la región.

El TREN DEL VALLE utiliza las vías del Tren Roca en su ramal Bahía Blanca- Neuquén- Zapala, que, a su vez, son utilizadas para transporte de carga por parte de la empresa FERROSUR ROCA S.A., actual concesionaria de las vías.

Gracias a la lucha de los vecinos y a la decisión política de las autoridades nacionales y provinciales, en el año 2015 se logró la recuperación del primer tramo del TREN DEL VALLE (Cipolletti -Neuquén), mientras que, en el año 2021, se hizo lo propio con el tramo Neuquén-Plottier.

La primera etapa inaugurada en el año 2015, significó una importante inversión en material rodante realizada por el propio Estado nacional y la reactivación de puestos de trabajo de conductores, mecánicos, personal de estación y de seguridad ferroviaria.

Las gestiones por el regreso del TREN DEL VALLE comenzó en el año 2006, cuando la comisión de vecinos entregó una nota a las autoridades provinciales y nacionales acompañado por 12.000 avales de ciudadanos de Río Negro y Neuquén. Luego el reclamo ciudadano se extendió para incorporar también al "TREN DEL DIQUE".

Cabe hacer mención la destacada labor del coordinador de dicha comisión, el Ingeniero Edmundo Griffoi, de Lorenzo Brevi -integrante de la original comisión



Legislatura de la Provincia de Río Negro

de vecinos pro Tren del Valle, del doctor Federico Hauck por Neuquén, además de todos los fundadores de esa histórica organización.

Asimismo, también es necesario destacar la lucha de los integrantes del Sindicato LA FRATERNIDAD y UNION FERROVIARIA, quienes siempre y en todo momento acompañaron el reclamo.

También, a todos los vecinos y vecinas que -a lo largo de casi veinte años- siguen enarbolando la bandera de la recuperación de los ramales ferroviarios del alto valle rionegrino.

Así, desde 2006 en adelante, se presentaron notas a distintas autoridades nacionales, se celebraron decenas de reuniones en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y en la región y se crearon dos comisiones legislativas especiales, tanto en la Legislatura de Río Negro, como en la Legislatura de Neuquén.

Asimismo, en el Senado de la Nación también se conformó una comisión especial compuesta con senadores de la Provincia de Río Negro, Neuquén y Buenos Aires.

Por su parte, los ex vicegobernadores de las provincias de Río Negro y Neuquén, el ingeniero Bautista Mendióroz y la profesora Ana Pechen respectivamente, cumplieron un rol fundamental en el impulso gubernamental a este proyecto.

El 11 de agosto de 2008, una emblemática reunión en el Museo de Allen, analizó los avances del proyecto de recuperación de los trenes del Valle y del Dique. Contó con la presencia del ex vicegobernador rionegrino, además de vecinos y legisladores.

Mientras tanto, la empresa provincial rionegrina TREN PATAGONICO S.A. (ex SEFEPA), elaboró un ANÁLISIS DE PREFACTIBILIDAD Y PROYECTO DE EXPLOTACIÓN respecto de la viabilidad del Tren del Valle.

El 7 de enero de 2009, el Subsecretario de Transporte Ferroviario de Nación de entonces, Don Antonio Luna, remitió una nota al Parlamento Patagónico, donde expresó: "...se han elaborado en la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, dependiente de la Subsecretaría de Transporte Ferroviario los pliegos licitatorios para el llamado a licitación para la prestación de dicho servicio y los mismos ya han sido elevados al Señor Secretario de Transporte, quien lo tiene en consideración para el futuro



Legislatura de la Provincia de Río Negro

llamado a licitación. Este servicio conectará Buenos Aires (Plaza Constitución) con Bahía Blanca, Neuquén y Zapala con el Tren denominado "Estrella del Valle...".

El 25 de febrero de 2009, se celebró otra importante reunión en Villa Regina, donde dicho funcionario, viajó a la provincia y anunció ante la Comisión legislativa rionegrina, y ante los vicegobernadores de Río Negro y Neuquén, intendentes, concejales, y vecinos, que el TREN DEL VALLE quedaría habilitado en ese mismo año.

Luego se celebraría una reunión complementaria con los mismos actores en el Ministerio de Transporte en la ciudad autónoma de Buenos Aires.

Pero quizá el antecedente más significativo en la lucha por la recuperación del Tren del Valle, fue el reclamo elevado hacia las autoridades nacionales por la totalidad de los Intendentes de la región de ambas provincias (sin excepción), mediante la cual peticionaron ante el ex Ministro de Transporte Guillermo Dietrich, la recuperación del Tren de pasajeros, demostrando una vez más, que este pedido es genuino y transversal a todas las fuerzas políticas y vecinos de Río Negro y Neuquén.

Durante todos estos años, distintos reclamos de vecinos, vecinas, organizaciones intermedias, intendentes, concejales y legisladores de la región, siguió en pie.

En el año 2022, la Legislatura de Río Negro aprobó la iniciativa legislativa n°123/2022 de autoría del ex Legislador Juan Facundo Montecino Odarda, por la cual se comunicó al Ministerio de Transporte de la Nación, Alexis Raúl Guerra, la necesidad de la puesta en marcha de la extensión del ramal TREN DEL VALLE, desde la ciudad de Cipolletti hasta Chichinales.



Legislatura de la Provincia de Río Negro

Inclusive, comunidades indígenas de Río Negro de Allen e Ingeniero Huergo, también hicieron su aporte, solicitando -acompañadas por el Instituto Nacional de Asuntos Indígenas- la puesta en marcha del servicio de trenes de pasajeros.

En el mes de mayo de 2023 se celebró una multitudinaria reunión en la sede de la Universidad Nacional del Comahue en Cipolletti, donde asistieron estudiantes de ambas Casas de Altos Estudios, los legisladores autores del presente proyecto de ley, los presidentes de las Cámaras de Comercio de Cipolletti y Allen, fundadores de la comisión original de vecinos de la organización TREN DEL VALLE como Lorenzo Brevi, los representantes de los centros de estudiantes de las sedes universitarias de la región y vecinos de distintas localidades del alto valle rionegrino, como Cipolletti, Allen, Cinco Saltos, General Roca, Villa Regina, Fernández Oro, Contralmirante Cordero, Ingeniero Huergo, Mainqué, Cervantes, Chichinales, entre otras.

En la oportunidad, nuevamente se analizó la importancia de la recuperación de esta red ferroviaria de pasajeros, solicitando incluso un apeadero en cercanías de la Universidad en la ciudad de Cipolletti a los fines de facilitar el traslado de estudiantes en forma segura, económica y menos contaminante. En esa oportunidad fue firmado otro documento denominado: "LA DECLARACIÓN DE MAYO. LA ASIMETRÍA CON NEUQUÉN".

El mismo concluía indicando: *"DECLARAMOS: (la recuperación del Tren del Valle) genera a la población, especialmente a la más vulnerable, el reconocimiento a un derecho, que es el mejoramiento social y económico para una mayor conexión geográfica en la zona. Que dicho derecho, conformado a medida (Nequén- Plottier) deja a la provincia de Río Negro en una situación de asimetría en este servicio fundamental. Que desconocemos las razones por esta inequidad geográfica, por la cual detectamos un problema técnico e intuimos que la falta de decisión sobre el particular, es meramente política. Que alentemos a los actores políticos en todas sus versiones (concejales, intendentes, diputados, estudiantes del valle, sindicatos, cámara de comercio, etc.) a decidir y acompañar la concreción de este proyecto, ampliando el espacio a convenir. Que el derecho a la conectividad vial, es un derecho y que, por tal, debe ser atendido. Que el tren traerá alivio a miles de estudiantes que también luchan por el boleto estudiantil negado en la Provincia, a pesar de su total necesidad. Que la empresa actual de colectivos, no satisface para nada esta expectativa a pesar de su dominio monopólico y de los subsidios que recibe. Sigue a nuestro criterio dando un servicio no acorde a las necesidades. Que una necesidad se convierte en un derecho,*



Legislatura de la Provincia de Río Negro

por lo tanto, debe ser satisfecho. Por todo ello declaramos el REGRESO DEL TREN como una necesidad básica de una sociedad en expansión, para estas generaciones y las futuras...".

Con posterioridad, en ese mismo año 2023 y en el marco de la recuperación de trenes de pasajeros en todo el país implementado desde el Ministerio de Transporte de la Nación, se sucedieron sendas reuniones entre los vecinos de distintas localidades del alto valle de Río Negro, además del Presidente de la Cámara de Comercio e industria de Cipolletti, con el ex Presidente de Trenes Argentinos Martín Marinuchi y otros funcionarios, a los fines de reclamar la recuperación del TREN DEL VALLE y TREN DEL DIQUE.

Uno de los participantes a dichos encuentros oficiales en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, José Luis Bunter -titular de la Cámara de Comercio e Industria de Cipolletti- informó a su regreso, que de acuerdo a lo indicado por el Presidente de la empresa Trenes Argentinos, Martín Marinuchi: "...habrá dos unidades licitadas listas para usarse, pero los conflictos entre Provincia y Vialidad Nacional frenan las gestiones. Las unidades ya estarían licitadas, pero no pueden ponerse de acuerdo la provincia de Río Negro y Vialidad Nacional para realizar las gestiones. Lo que pasará es que pedirán esas unidades en otro lugar del país y se las van a llevar...Hoy el costo del pasaje de colectivo representa el mayor gasto para quienes deciden estudiar una carrera en otra localidad. El tren de pasajeros implica para los estudiantes el gasto del 10% del presupuesto actual, teniendo en cuenta que el pasaje de Cipolletti a Villa Regina tiene un costo de casi \$1000".
<https://www.rionegro.com.ar/sociedad/suman-reclamos-en-cipolletti-por-la-vuelta-del-tren-del-valle-a-neuquén-2932124/>

Esta misma información fue brindada en las oficinas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires por el mismo funcionario y su equipo a la coautora de este proyecto de ley, que asistió junto a vecinos y vecinas que viajaron especialmente a Buenos Aires a entrevistarse con autoridades nacionales para insistir en el reclamo.

Por último, ciudadanos, legisladores, fundadores de la comisión Pro Tren del Valle e integrantes de la Cámara de Comercio de Cipolletti, acompañados esta vez por los Centros de Estudiantes de las Universidades Nacionales de Río Negro y Comahue, presentaron una acción de amparo en defensa de los derechos de usuarios y consumidores del transporte de pasajeros ante el Fuero Federal de General Roca a los fines de obtener el cumplimiento del art. 42 de la Constitución Nacional, peticionando judicialmente la puesta en marcha del servicio ferroviario entre Cipolletti y Neuquén (interrumpido hace más de dos años), extendiéndose el reclamo



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

al tramo completo del proyecto TREN DEL VALLE y TREN DEL DIQUE.

Es de destacar la participación de estudiantes en el reclamo por el regreso del Tren de pasajeros, en virtud de los costos inalcanzables para muchas familias del boleto de colectivo necesario para asistir a las sedes universitarias. Incluso se informó, que muchos alumnos y alumnas deben tomar más de un colectivo para poder estudiar.

Así, impulsaron una petición a través en la plataforma change org, impulsada por la agrupación estudiantil "Aluvión" del Centro de Estudiantes de la Universidad Nacional del Comahue con asiento en la ciudad de Cipolletti, donde se obtuvieron más de 5.621 firmas de personas que solicitaban la puesta en marcha del tren de pasajeros en la región.

LOS BENEFICIOS DEL TREN DE PASAJEROS EN EL ALTO VALLE DE RIO NEGRO

Además de los beneficios propios de todo servicio de trenes, resulta necesario indicar que la conectividad ferroviaria -de estar funcionando en forma adecuada- agilizaría el traslado de las personas y bienes y descongestionaría el tránsito de camiones, ómnibus y vehículos particulares en las rutas nacionales 22 y 151.

Es menester tener presente que la Ruta 22 permanece en una interminable obra de ampliación de su traza, lo que la vuelve peligrosa en los trayectos que -aún señalizados- constituyen la causa de cientos de siniestros viales evitables año tras año.

Entre los beneficios del transporte ferroviario se destaca: bajo nivel de contaminación, accesibilidad en el costo de pasajes, baja tasa de siniestralidad, complementariedad con otros medios de transporte, además de contribuir a mejorar la organización del tránsito en la zona.

Es importante destacar que el servicio del TREN DEL VALLE en el tramo Cipolletti- Neuquén, desde su implementación efectiva, no sólo mejoró el desplazamiento de trabajadores y estudiantes de la región, sino que también fortaleció las actividades económicas que se generan a raíz de ellas.

En sus 6 años de funcionamiento efectivo, ha tenido un desempeño exitoso, lo que fue reconocido por el



Legislatura de la Provincia de Río Negro

Ministerio de Transporte de la Nación al considerarlo como uno de los servicios ferroviarios más eficientes del país.

Hasta el momento en que se decidió la interrupción del servicio, ha resultado ser el tren que más pasajeros había transportado en Argentina durante los últimos años.

Es de destacar que, con la construcción de apeaderos adicionales, además en los ejidos urbanos como Neuquén, Cipolletti, el servicio del TREN DEL VALLE acerca a los barrios al centro de las ciudades.

Entre las estaciones del actual TREN DEL VALLE, se encuentran:

1.-Cipolletti, 2.- Neuquén, 3.- ETON (Estación Terminal de Ómnibus de Neuquén), 4.- Aeropuerto (NQN Juan Domingo Perón),5.- Barrio Unión, 6.- Plottier.

Pero el reclamo sigue siendo el mismo que hace dos décadas atrás.

Según el documento denominado "Manifiesto del Valle", elaborado en el año 2006 por la histórica comisión de vecinos "PRO TREN DEL VALLE", algunas de las razones que determinaban en aquel momento, la necesidad y factibilidad de la reinstalación del Tren del Valle, son las mismas que hoy existen, 18 años después. Entre ellas, cabe citar:

- Actualmente la prestación del servicio de transporte entre las localidades del Valle es absolutamente deficiente.
- Graves problemas de seguridad en la red vial, evidenciados por los continuos y luctuosos accidentes sobre la ruta 22.
- Importante congestionamiento de la red vial, que corre paralela a la traza del ferrocarril.
- El ferrocarril además de ser más seguro como medio de transporte, su utilización redundante en descongestionar la red vial.
- La tendencia mundial a utilizar el servicio del ferrocarril como medio de traslado masivo de pasajeros responde a varias razones: mayor seguridad, más eficiencia, más económico y menos contaminante.
- También existen otras importantes razones de diversa índole que no se deben dejar de lado, como,



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

por ejemplo: el rol estratégico que cumple el ferrocarril en la integración económica, social y cultural de las regiones.

- La regulación del servicio de trenes de pasajeros es una responsabilidad del Estado que debe garantizar el derecho de la población a trasladarse mediante un medio seguro, eficiente, cómodo y económico, para cumplir sus tareas laborales, llegar a los centros de salud, educativos, etcétera.
- El ferrocarril es parte de la solución integral a la problemática del transporte y esta solución no puede consistir meramente en instalar el ferrocarril, sino instituir un cambio totalmente integral del sistema de transporte con la creación de un proyecto multimodal que incluya al mismo.
- Existe la ventaja de que en la región ya existe la infraestructura ferroviaria, la que actualmente se utiliza para transporte de carga.
- Con respecto a anteriores épocas de uso, se destaca que los costos relativos del material rodante a utilizar, han bajado considerablemente y que por otra parte la cantidad de pasajeros a trasladar se ha incrementado notablemente.
- A diferencia de otras zonas donde los pasajeros se desplazan en distintas direcciones y sentidos, el Tren del Valle se adapta perfectamente al ferrocarril por su característica de "Ciudad lineal".
- Existe un consenso unánime por el proyecto, en todos los sectores de población consultados.

LA INTERRUPCIÓN DEL SERVICIO CUMPLIO DOS AÑOS

El servicio Cipolletti- Neuquén se mantuvo sin cambios hasta el año 2020, cuando la pandemia por COVID-19 obligó a paralizar todas las actividades exceptuando las esenciales. El tren del Valle no fue la excepción.

Cuando se reanudaron las actividades, el tren volvió a circular -incluso agregando un servicio a Plottier-, demorando una hora con 11 minutos en conectar las tres ciudades (Cipolletti, Neuquén y Plottier). No obstante, se redujeron las frecuencias a 8 frecuencias diarias, frente a las 13 que existían antes de las restricciones sanitarias.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

Hasta la interrupción del servicio del tramo Cipolletti- Neuquén, la formación del Tren del Valle operaba esas frecuencias diarias, de lunes a viernes, entre las 6 y las 21 horas, además de sábados entre las 6 a las 13.30 horas.

Ya han pasado dos años desde que el Tren del Valle partiera de la Ciudad de Cipolletti.

El día 31 de enero de 2022 el TREN DEL VALLE dejó de rodar por las vías del ALTO VALLE rionegrino.

La medida de que determinó la suspensión del servicio se tomó luego de que un camión chocara -como ocurriera en otras oportunidades- el puente ferroviario de la ruta 151.

Según indicaron las autoridades, el fuerte impacto provocó el desplazamiento de la estructura.

Así, el tramo Neuquén- Cipolletti quedó suspendido por orden de la concesionaria Ferrosur ROCA que retiene la administración de la infraestructura. <https://www.enelsubte.com/noticias/el-tren-del-valle-no-llegara-a-cipolletti-hasta-nuevo-aviso-por-orden-de-ferrosur/>

La voz de la justificación oficial vino de parte de la empresa TRENES ARGENTINOS SOCIEDAD DEL ESTADO. El parte de prensa manifestó: *"La decisión se fundamenta en que el puente que se halla sobre la ruta Nacional 151 es víctima de desplazamientos continuos debido a que camiones de gran porte chocan contra su estructura, lo que genera riesgos para la circulación de trenes con pasajeros y pasajeras"*.

Mientras tanto, se habilitaban nuevas paradas ferroviarias entre Cipolletti y Plottier, lo que era festejado por la población.

Los días pasaron y la justificación oficial comenzó a perder sustento.

Un posible desacuerdo empresarial podría ser la causa que frenaría la puesta en funciones del TREN DEL VALLE en el tramo Cipolletti- Neuquén. De acuerdo a lo informado por el sindicato "LA FRATERNIDAD" -que agrupa a gran parte de los trabajadores ferroviarios y que siempre mantuvo un alto compromiso por la recuperación del tramo completo del TREN DE PASAJEROS-, "...el argumento de las averías que sufrió el puente ferroviario trastabilla porque pasan los cargueros...", o sea, la circulación del tren de cargas entre



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

Cipolletti y Neuquén está vigente, mientras que el de pasajeros continúa suspendido.

Desde las esferas oficiales y empresariales nadie respondió a esta manifiesta incongruencia.

EL MONOPOLIO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE COLECTIVOS

Es de público conocimiento que el transporte de pasajeros que opera en la región desde Chichinales a Cipolletti, en el tramo que corre paralelo a las vías del Tren del Valle, incrementa las tarifas de sus boletos regularmente hasta hacerlos inaccesibles para el presupuesto de una familia cuyos integrantes deben trasladarse a Universidades, hospitales de mayor complejidad o a sus lugares de trabajo.

El servicio interurbano de pasajeros actual es un monopolio, lo cual atenta contra la calidad y eficacia del servicio de transporte público para el usuario, tal lo indican las constantes quejas de los vecinos por los altos costos del boleto y la deficiencia del servicio.

La reforma de la Constitución Nacional de 1994, incorporó el artículo 42 que establece: "*Los consumidores y usuarios de bienes y servicios tienen derecho en la relación de consumo, a la protección de la salud, seguridad e intereses económicos... Las autoridades proveerán a la protección de esos derechos, a la educación para el consumo, a la defensa de la competencia contra toda forma de distorsión de los mercados; al control de los monopolios naturales y legales, al de la calidad y eficiencia de los servicios públicos, y a la constitución de asociaciones de consumidores y de usuarios simplemente para trabajar o ejercer el comercio*".

Recientemente, se ha producido un fuerte aumento del costo del pasaje del colectivo a raíz de la quita del subsidio al transporte por parte del Gobierno Nacional.

Asimismo, en los primeros meses del año, sucedió un hecho altamente grave para los usuarios: la empresa prestataria del servicio de colectivos -en forma unilateral- eliminó el recorrido en algunas zonas rurales de Allen y otras localidades, además de haber dejado a los usuarios de todo el alto valle sin servicio durante varios días hasta que logró la prórroga de la concesión por parte de la Provincia de Río Negro.

LAS OBRAS NECESARIAS DE PRIORIDAD MAXIMA



Legislatura de la Provincia de Río Negro

Entre las obras que requiere la reactivación del servicio de trenes de pasajeros, se encuentran: Renovación de señales, mejoramiento de vías, estaciones, apeaderos y la incorporación de nuevo material rodante.

Reparar en la seguridad de pasajeros y bienes ante posibles accidentes, resulta indispensable.

RESEÑA HISTÓRICA DEL TREN DEL VALLE

El ramal ferroviario que atraviesa el Alto Valle de Río Negro, nació a finales del siglo XIX cuando el Gobierno Nacional tomó la decisión de que la empresa de capitales ingleses Gran Ferrocarril del Sud (F.C.S.) fuera la responsable del tendido de la traza del ferrocarril entre Bahía Blanca y Zapala, conectando a ésta última localidad con Buenos Aires con una posible extensión a Chile.

En el año 1899 finalizó la construcción del tramo entre Bahía Blanca y Colonia Lucinda (actual Cipolletti).

En el recorrido del ramal por el hoy Alto Valle, se decidió la construcción de sendas estaciones de tren en intervalos de entre 6 y 14 kilómetros a lo largo de la vía, cuyo objetivo era la fundación de pueblos y ciudades alrededor de ellas, además de convertirse en la puerta de salida de la producción de frutas y otras producciones, sin necesidad de llevarla a una estación de acopio.

Luego de 3 años, se inauguró el puente ferroviario sobre el río Neuquén y con éste, la extensión del ramal a Zapala, obra que finalizó en el año 1910.

Podemos decir, sin temor a equivocarnos que el Alto Valle nació al calor del ferrocarril.

Una vez que se fundaron los primeros centros urbanos, la agricultura comenzó a emerger como la principal actividad económica.

El Dique Ballester y la red de irrigación mediante canales de riego convirtieron la tierra árida en una fértil región agrícola.

Debido a eso, el F.C.S. construyó un ramal de 30 kilómetros que se derivaba desde la vía principal y cuya punta de riel era la estación KM 1.218. Este tramo fue inaugurado en 1910 y estaba destinado a transportar materiales, equipos y trabajadores para la construcción del Dique Ballester.



Legislatura de la Provincia de Río Negro

La mencionada estación recibiría el nombre de Barda del Medio.

También a partir de ese ramal se crearon las localidades de Contralmirante Cordero, Cinco Saltos y el barrio de Ferri.

La zona se convertiría en un polo de producción frutícola. Sólo en Cinco Saltos existían al menos dos galpones de empaque y frigoríficos que tenían playones de maniobras propios y acceso a la vía principal.

La empresa Indupa poseía un playón de maniobras y una vía de acceso que la conectaba con la principal.

Ya en 1938, el tren procedente de Buenos Aires conocido como "El Araucano", paraba 4 veces por semana en la estación de Neuquén, demorando entre 25 y 27 horas para hacer el recorrido, dependiendo de la clase de servicio, y 32 horas para llegar a Zapala.

Desde ese entonces, existía un tren local que hacía la ruta Chichinales - Neuquén una vez por día en cada dirección, exceptuando los domingos donde corría dos veces al día y tardando alrededor de dos horas y media en realizar la ruta.

En cuanto al tren al Dique Ballester (hoy denominado TREN DEL DIQUE), circulaba un tren diario exceptuando los domingos entre las ciudades de Cipolletti y Barda del Medio con conexión a Neuquén, el cual demoraba alrededor de una hora en recorrer los 30 kilómetros que separan a ambas localidades.

En 1948, el gobierno de Juan Domingo Perón nacionalizó los ferrocarriles de todo el país, creando una única empresa estatal: "Ferrocarriles Argentinos".

Gracias a esta trascendente decisión política, se realizó una enorme inversión con el objetivo de modernizar el material rodante, talleres y estaciones. Así, se compraron a distintos países, locomotoras y unidades múltiples diésel y nuevos coches de pasajeros marca Werkspoor de origen holandés, los cuales fueron fabricados siguiendo especificaciones argentinas.

En la década de los 60, con el gobierno de Arturo Frondizi, se lanzó el "Plan Larkin" que afectó la política ferroviaria adoptada hasta entonces. El mismo, apuntaba a "racionalizar" los ferrocarriles.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

Víctima de este proceso "racionalizador", el Tren a Barda del Medio dejó de rodar por las vías de la región mucho antes de la interrupción del servicio de "EL ZAPALERO". Sin embargo, mantuvo sus servicios de carga hasta finales de los años 80.

A mediados de esa década existían servicios con ocho frecuencias semanales entre Buenos Aires y Neuquén. Uno de ellos era el "Estrella del Valle, que realizaba siete de esas frecuencias. Este servicio continuaba hasta Zapala, por lo que era también conocido como "El Zapalero", tardando 22 horas hasta Neuquén y 26 hasta Zapala.

Una vez por semana llegaba el "Expreso Comahue", que tenía como punta de riel a Neuquén y demoraba 20 horas aproximadamente.

También existía aún en estos años un tren local que realizaba la ruta entre Chichinales y Plottier. El mismo demoraba dos horas con 51 minutos en realizar el trayecto, parando en todas las localidades del Alto Valle. En ese entonces contaba con 18 frecuencias semanales, convirtiéndose en el medio de comunicación más utilizado para la comunicación con la ciudad de Buenos Aires.

Fue a comienzos de la década de los 90 cuando el gobierno de Carlos Menem decidió privatizar la empresa "Ferrocarriles Argentinos" argumentando distintas dificultades del servicio.

La frase "ramal que para, ramal que cierra" se recuerda hasta el día de hoy con profunda tristeza por ex ferroviarios y pueblos enteros afectados de manera irreversible por esa nefasta decisión política.

Permitir que el servicio se deteriore por falta de presupuesto, fue la estrategia para poner a la venta todos los ramales ferroviarios, talleres e inmuebles pertenecientes a la empresa Ferrocarriles Argentinos, para que aquellos que no encontraran comprador, fueran cerrados definitivamente.

Esa trágica decisión se materializó mediante el decreto del PEN 1168/92 que suprimió los servicios interurbanos de pasajeros a partir del 31-07-1992.

De esta forma se cancelaron los servicios del ESTRELLA DEL VALLE y COMAHUE, con las inevitables consecuencias de miles de pasajeros abandonados a su suerte a lo largo y ancho del país, pueblos que vieron emigrar a familias ferroviarias completas, cierre de talleres, despidos masivos, desarraigo y saqueo de bienes del Estado.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

La película "La próxima estación" del cineasta y senador mc Fernando "Pino" Solanas, refleja este verdadero "ferrocidio".

El sector carguero del FF.CC Roca fue vendido a la empresa Ferrosur Roca, la cual desempeña ese rol hasta el día de hoy.

El 27 de septiembre de 2004, a partir del decreto 1263/04, el gobierno Nacional reasumió la prestación del servicio interurbano de transporte ferroviario en todo el país, derogado el decreto 1168/92.

Con fecha 28 de febrero de 2008, se sancionó la ley 26.352 de reordenamiento ferroviario, creándose la "Administración de Infraestructura Ferroviaria Sociedad del Estado y Operadora ferroviaria Sociedad del Estado", otorgándole a esta última la facultad de la prestación de servicio de cargas como de pasajeros en todas sus formas que le sean asignados, incluyendo el material rodante". (art.7)

Fue en abril de 2008, cuando el Poder Ejecutivo de Río Negro restituyó por medio del decreto 231/08, el tramo Río Colorado- Cipolletti a la Nación, asegurando un representante del Poder Ejecutivo Provincial y representantes de la "Comisión Pro Tren del Valle" en el futuro ente regulador.

Por último, la ley n° 27.132 sancionada en abril de 2015, establece en su artículo 1°: "*Declárase de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas...*".

Más allá del cambio en la legislación y en la decisión política soberana del Estado de recuperar los trenes de pasajeros en todo el país, transcurrieron 22 años hasta que un tren de pasajeros volvió a llegar a las estaciones de Cipolletti y Neuquén.

Resta recuperar los ramales completos perdidos en la década del 90.

RESEÑA HISTORICA DEL TREN DEL DIQUE

Resulta necesario tener presente la gravitación que han tenido los rieles del tramo Cipolletti-Ferri-Cinco Saltos-Barda del Medio, en la construcción del Dique Ballester, prestando un valioso servicio como: transporte de personas, materiales, alimentos, etcétera.



Legislatura de la Provincia de Río Negro

Vale aquí destacar la crónica del historiador, investigador y periodista Héctor Perez Morando, publicada en el diario Río Negro en 2010: "Oportunamente hemos comentado la inauguración de los trabajos y piedra fundamental del dique Neuquén hoy Ingeniero Ballester ("Río Negro" 29/12/09-17/3/10). En aquella oportunidad estuvo el presidente de la República Dr. José Figueroa Alcorta, futuro presidente Dr. Roque Sáenz Peña y ministro de Obras Públicas Ezequiel Ramos Mexía (17/3/1910). Viajaron en tren con numerosa comitiva hasta Neuquén, desde donde regresaron -con el gobernador Elordi- a estación Limay (Cipolletti). Y desde allí, ¿cómo viajaron hasta "el campamento" o Cordero (Barda del Medio)? ...Los 30 kilómetros de rieles fueron tendidos en forma acelerada y la comitiva presidencial de 1910 viajó hasta "el campamento" por el flamante ferrocarril. Sin inauguración oficial porque no estaba habilitado para uso general. ...Los ciudadanos, instituciones y gobiernos municipales que están trabajando para la reactivación del "Tren del Valle" (Chichinales-Senillosa), ¿podrían agregar la resurrección de este ramal que está cumpliendo un siglo? Aunque sea turísticamente. https://www.rionegro.com.ar/a-100-anos-del-ferrocarril-cipolletti-barda-d-OCRN_399654/"A 100 años del ferrocarril Cipolletti- Barda del Medio".

Es necesario destacar que en esta zona ya se cuenta con una estructura ferroviaria y parte de la misma está en uso para transporte de carga, por lo menos hasta FERRI.

El FERROCARRIL en este caso particular, salvaría muchas vidas que se pierden por accidentes evitables en la ruta Nacional 151.

Esta ruta nacional es testigo de siniestros gravísimos. Un informe publicado en el DIARIO RIO NEGRO de 2020 indicaba que, en la zona de Cinco Saltos y alrededores, se registraron un importante número de hechos que derivaron en víctimas fatales. <https://www.rionegro.com.ar/ruta-151-el-factor-humano-en-los-accidentes-de-transito-1225053/>.

La situación de mal estado de la ruta sigue siendo una realidad, y los accidentes que dejan víctimas no acaban, por lo que el TREN DE PASAJEROS será una obra imprescindible para lograr reducir la siniestralidad vial.

LAS COMISIONES LEGISLATIVAS RELATIVAS AL TREN DEL VALLE:

Por ley 3414, la Legislatura de Río Negro creó la COMISION INTERPODERES E INTERESTADUAL DESTINADA AL SEGUIMIENTO DEL PROYECTO TREN DEL VALLE y TREN DEL DIQUE.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

Por su parte, años después, el SENADO NACIONAL resolvió aprobar por unanimidad el proyecto 4627/16, por el cual se crea la "Comisión Especial de Servicios Ferroviarios de Pasajeros ESTRELLA DEL VALLE y del TREN DEL DIQUE", cuyo objeto fue el fomento, estudio y seguimiento de las obras necesarias para la rehabilitación de los servicios ferroviarios de la Patagonia Argentina.

HISTORIA DEL HOY TREN PATAGONICO, AYER SEFEPA

El tren patagónico fue inaugurado en 1938. Una década después, en 1948 fue nacionalizado al crearse la empresa Ferrocarriles Argentinos.

En el marco del proceso privatizador de empresas públicas emprendido por el gobierno de Carlos Menem, se interrumpen todos los servicios de pasajeros, por lo que el gobierno rionegrino toma la decisión de hacerse cargo de mantener y darle impulso al ramal que atraviesa el territorio provincial, dando nacimiento a la Empresa provincial SE.FE.PA (*Servicios Ferroviarios Patagónicos*).

Ello ocurrió mediante el Decreto Provincial N° 178 del año 1993.

A partir de allí, la eficiencia del servicio ferroviario en manos de nuestra Provincia convirtió al tren de pasajeros en el transporte principal que une las localidades y comisiones de fomento de la región sur rionegrina, con punta de riel en Viedma al este y San Carlos de Bariloche al oeste.

Al traslado de pobladores de nuestra provincia, se agregó el incremento del turismo desde la Cordillera al mar, por lo que nuestro TREN DE LA LINEA SUR, comenzó a cumplir -además de un rol social irremplazable- un rol importante en el desarrollo turístico provincial.

Luego, la empresa SEFEPA se convierte en Sociedad Anónima, pasando a denominarse "**Tren Patagónico S.A.**".

En el año 2013 la empresa fue afectada por problemas financieros. No faltaron las especulaciones que afirmaban que el Gobierno Nacional volvería a operar este ramal. Pero un año después se renueva el material rodante con dos locomotoras que fortalecieron el servicio.

En 2018, se incorporan un nuevo cochemotor que fuera construido en la empresa nacional Materfer, ubicado en la Provincia de Córdoba.

En diciembre de 2023, el gobierno provincial anunció la suspensión del servicio ferroviario



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

hasta el 31 de marzo del corriente año 2024. De acuerdo a la información conocida públicamente, las razones de tal determinación, fue la deuda por un importe aproximado de \$738.490.000 y el hecho de no poder cubrir los costos operativos valuados en dólares.

Se agregaba en el parte oficial que las vías no estaban en condiciones y no garantizaban la seguridad de los pasajeros.

Recientemente, fue puesto en marcha nuevamente el servicio Ingeniero Jacobacci-San Carlos de Bariloche, y posteriormente sucedió lo propio en el tramo San Antonio Oeste-Ingeniero Jacobacci.

Pero el servicio ferroviario hasta la capital provincial - Viedma-aún sigue interrumpido, lo cual genera un enorme perjuicio a los usuarios de nuestra región sur.

Estas dificultades que afectan al TREN PATAGONICO en su ramal Viedma-SAO-Jacobacci-Bariloche, además de las políticas nacionales que promueven nuevamente la privatización del sistema ferroviario nacional, ha motivado la presentación del presente proyecto de ley.

Entendemos necesario y viable -dado los estudios de factibilidad realizados por el gobierno rionegrino y detallados precedentemente- que la empresa "Tren Patagónico" incluya entre sus objetivos societarios, la administración y puesta en marcha de los ramales ferroviarios "Tren del Valle" y "Tren del Dique".

De esa forma, la rentabilidad garantizada por el servicio en las vías del norte provincial por las razones antes expuestas, serían suficientes para sostener el ramal de la línea sur rionegrina.

Resulta menester hacer referencia al anuncio efectuado por el actual gobernador de Río Negro en línea a lo peticionado desde nuestro bloque legislativo desde el año 2023.

Solicitamos en consecuencia, el acompañamiento de los Legisladores y Legisladoras, en el convencimiento de que esta decisión soberana del pueblo de Río Negro a través de sus legítimos representantes, redundará - como lo fue en los 90- para recuperar y proteger la totalidad del sistema ferroviario rionegrino.

Por ello,



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

Autores: Luciano Delgado Sempé, María Magdalena Odarda.

Acompañantes: José Luis Berros, Ayelén Spósito, Fabián Pilquinao



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO

SANCIONA CON FUERZA DE

LEY

Artículo 1°.- Se modifica la ley J n° 2781, la cual queda redactada de la siguiente manera:

“Artículo 1°.- Tren Patagónico S.A. tendrá por objeto:

- a) Explotar, integralmente, la concesión del servicio ferroviario otorgada a la provincia por la Nación, a través del convenio ratificado por la Ley Provincial N° 2777.
- b) Realizar servicios de transporte ferroviario de pasajeros y/o carga, regulares o no, de encomiendas o correspondencia o de cualquier otra cosa que pudiera ser transportada.
- c) Realizar todo trabajo que pudiera serle encargado por terceros y/o que determine por propia iniciativa y que pueda ser de utilidad para la empresa.
- d) Comprar y vender en la provincia, en el país o en el extranjero, material tractivo y/o sus accesorios, repuestos, maquinarias y demás elementos para la prestación de los servicios ferroviarios.
- e) Cumplimentar todo otro objetivo que, directa o indirectamente, haga al mejor cumplimiento de sus fines o que se halle previsto en el estatuto social que se dicte.

La sociedad tiene, en general, plena capacidad jurídica para adquirir derechos, contraer obligaciones y ejercer los actos que no estén prohibidos por leyes y sus estatutos.

- f) Explotar integralmente la concesión de los ramales ferroviarios TREN DEL VALLE y TREN DEL DIQUE, o cualquier otro que en el futuro sea concesionado



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

por el Estado Nacional a la Provincia de Río Negro. Para ello, se autoriza al Poder Ejecutivo provincial a la firma de convenios y/o cualquier otro instrumento jurídico a los fines de obtener la concesión de las vías, material rodante y tractivo, y todo otro bien mueble, inmueble o activo perteneciente al sistema ferroviario que no haya sido cedido a las Municipalidades o Comisiones de Fomento para actividades culturales, sociales, institucionales o recreativas. Los mismos son ratificados por ley provincial sancionada a esos efectos.

Artículo 2°.- De forma.