



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

FUNDAMENTOS

La privatización de los ferrocarriles argentinos durante la década de los '90 significó la reducción a niveles inauditos de un sistema de transporte que durante décadas permitió la comunicación en amplias regiones, entre los principales centros urbanos del país y entre ciudades y pueblos pequeños en la geografía de cada jurisdicción provincial, ocasionando el aislamiento de densas franjas de la población, fuertes restricciones al desarrollo de distintas economías regionales y decenas de miles de desempleados.

A espaldas de las políticas predominantes en los países más avanzados del mundo, que incluso subsidian fuertemente al sistema ferroviario por su fin social y por el abaratamiento de costos en cuanto al transporte de personas y cargas en relación a otros medios, nuestro país cometió la irracionalidad de retirar al Estado en un área estratégica para el crecimiento y la salvaguarda de la calidad de vida de la gente, reduciendo unos treinta y cinco mil (35.000) kilómetros de vías operables a sólo ocho mil (8.000) y permitiendo que concesionarios privados se hicieran cargo de los ramales más rentables.

Por otra parte, el resultado de estas concesiones se ha traducido en un flagrante incumplimiento de los contratos y por ende en un deterioro cada vez mayor de la infraestructura ferroviaria, sin que el Estado haya reaccionado ante este panorama con la revisión de las políticas instrumentadas, sino que incluso cometiera la insensatez de subsidiar fuertemente a los nuevos operadores sin ningún tipo de control ni contraparte en cuanto a inversiones y modernización del material rodante y vías férreas.

Si bien algunas provincias asumieron la transferencia desde Nación de algunos ramales a su jurisdicción, para no dejar a regiones enteras aisladas, las autoridades nacionales cercenaron mínimos derechos federales al no incluir las empresas provinciales que comenzaron a administrar estos servicios en la política de subsidios establecida para los concesionarios privados y se desentendieron de cualquier tipo de asistencia para el mantenimiento y mejora de la infraestructura ferroviaria.

Éste ha sido el caso de nuestro Tren Patagónico (exSEFEPA), que a pesar de las insistentes gestiones realizadas ante la Secretaría de Transporte de Nación y otros organismos -incluyendo las máximas autoridades del Poder Ejecutivo Nacional-, no ha podido obtener el acceso a subsidios en igualdad de condiciones con los operadores



Legislatura de la Provincia de Río Negro

privados, más allá de algunas promesas y compromisos verbales que no se llevaron nunca a la práctica.

No ha habido consideración respecto a los fines sociales del tren, especialmente con el ramal Viedma-Bariloche, en nuestra Provincia, que atraviesa un número importante de pueblos y localidades de la Región Sur que nacieron y crecieron con el tren y que dependen de este servicio para no quedar prácticamente aislados, a la vez que no es poco el impacto positivo de este transporte para sostener los actuales niveles del flujo turístico a la Zona Andina y de ésta a la Zona Atlántica e incluso acompañar el constante crecimiento de esta actividad.

No podemos dejar de mencionar que el Tren Patagónico constituye además el eje del fortalecimiento del Corredor Bioceánico que impulsa la provincia en conjunto con la X° Región de Chile para ampliar la salida comercial de nuestros productos hacia el Pacífico, a la vez de fortalecer el puerto de San Antonio Este con mercaderías del país trasandino hacia mercados del Atlántico.

Dado que recientemente la Cámara de Diputados convirtió en ley el proyecto del Gobierno Nacional que reformulará la gestión del sistema ferroviario, creando en este marco la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado, que tendrá a su cargo la administración de la actual red ferroviaria y la que se construya y la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, que gestionará los servicios de transporte ferroviario tanto de carga como de pasajeros, incluyendo el mantenimiento de material rodante, resulta adecuado que a través de estas sociedades se contemple una revisión de las políticas nacionales hacia los ramales administrados por las provincias.

La nueva normal legal establece que la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado, tenga bajo su cargo "la infraestructura ferroviaria actual, la que se construya en el futuro, su mantenimiento y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes", en tanto que la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado deberá asumir "por sí, por intermedio de terceros o asociada a terceros la prestación de los servicios ferroviarios, de pasajeros o de carga, que se le asignen", lo que permitiría que se contemplaran las asistencias directas o subsidios que permitan salvar las graves deficiencias que atraviesan los servicios del Tren Patagónico y de otras empresas provinciales que administran este tipo de servicio.

Por ello:

Autor: Mario De Rege



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO COMUNICA

Artículo 1°.- A la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, sociedades que se encuentran en la órbita del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación, que arbitren los medios para que se contemple la asistencia directa o el acceso a subsidios que permitan al Tren Patagónico de Río Negro y otras empresas provinciales que administran servicios de transporte en ramales ferroviarios, modernizar su material rodante y vías férreas, así como garantizar una operación adecuada para la circulación de personas y cargas.

Artículo 2°.- A los Diputados y Senadores Nacionales de la Provincia de Río Negro que respalden esta solicitud a las empresas creadas en el marco de la nueva ley de reordenamiento ferroviario, de manera que las empresas provinciales creadas para este tipo de transportes accedan a beneficios que les permitan la continuidad de los servicios, una operación no deficitaria y la modernización del material rodante y vías férreas.

Artículo 3°.- De forma.