



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

FUNDAMENTOS

Recientemente el Poder Ejecutivo Nacional promulgó el decreto 174/08, por el que convoca a Sesiones Extraordinarias del Congreso Nacional para tratar, entre otros temas, el proyecto de ley n° 123/07 -De Reordenamiento de la Actividad Ferroviaria, Creación de la Administración de Infraestructura Ferroviaria Sociedad del Estado y de la Operadora Red Ferroviaria Sociedad del Estado-.

Esta iniciativa, que tiene su origen en el Poder Ejecutivo Nacional, fue aprobada por el Senado de la Nación en julio del 2007 y, en la sesión de la Cámara de Diputados del 26 de diciembre próximo pasado al ser presentado sobre tablas, el proyecto no pudo alcanzar los dos tercios (2/3), por lo que quedó sin sancionar, motivo éste por el que el Poder Ejecutivo ha incluido su tratamiento en las Sesiones Extraordinarias del mes de febrero, con el firme propósito de que se transforme en ley sin más contratiempos.

Planteado de esta manera, estaríamos ante un trámite normal de un proyecto de ley como tantos otros que continuamente se consideran en el Congreso Nacional, por lo que debemos explicar que razón nos mueve a propiciar esta comunicación, dirigida a los representantes rionegrinos en la Cámara de Diputados de la Nación, con observaciones en torno a esa iniciativa, que creemos puede mejorarse en favor del servicio ferroviario que la provincia sostiene desde hace más de quince años, fundamentalmente por su importante contenido social como medio de comunicación y vinculación para la Línea Sur y por la potencial posibilidad de ser la vía de integración bioceánica entre el Atlántico y el Pacífico.

Lo que pretendemos con esta comunicación, es solicitar a los diputados nacionales rionegrinos que tengan en cuenta que, en 1992, cuando en todo el país se desmanteló la red de Ferrocarriles Argentinos, privatizando los servicios rentables de carga y de pasajeros, Río Negro fue una de las pocas provincias que asumió la responsabilidad de preservar el vínculo espacial de la Línea Sur, conformando una empresa provincial, SE.FE.PA. S.A., para mantener el servicio ferroviario del Tren Patagónico que vincula Viedma con San Carlos de Bariloche y, junto con la Provincia de Chubut, mantener la línea Ingeniero Jacobacci - Esquel a través del denominado Tren de Trocha Angosta.

Han transcurrido más de quince años desde que la provincia suscribió el convenio de concesión del Tren Patagónico, con un plazo de 30 años, con prórroga de 10 años más y, a pesar de las dificultades económicas y financieras que atraviesa SE.FE.PA. para sostener este



Legislatura de la Provincia de Río Negro

servicio ferroviario tan necesario para la Línea Sur, -que no es rentable-, sin embargo, de una manera u otra, el mismo se continúa brindando.

Y, más aún, es sobre la traza y la infraestructura del Tren Patagónico, que se ha desarrollado y avanza el proyecto del Corredor Bioceánico para vincular espacialmente los puertos argentinos del Atlántico sur con de los puertos de la X^a Región de Chile sobre el Pacífico, para lo que ya se cuenta con un subsidio por doscientos cincuenta mil dólares (u\$s 250.000) de la Corporación Andina de Fomento (CAF), organismo internacional conformado por 12 países latinoamericanos, para un estudio de infraestructura ferroviaria, con el fin de convertir un tren, hoy desactualizado y deficitario, en un moderno transporte de carga y de pasajeros que transformará y potenciará las actividades económicas y productivas de la región que atraviesa.

Son por todos conocidas las recurrentes noticias relacionadas con habituales accidentes en este servicio ferroviario, cuya razón, fundamentalmente, obedece a la falta de mantenimiento y de inversiones, tanto en el material rodante como en la traza férrea. Y el motivo obedece a que, dado el contenido social con que se creó SE.FE.PA. S.A., como empresa no es rentable, por lo que se buscó fortalecer sus ingresos con el servicio turístico, aunque esto es insuficiente para sostener un déficit que es del orden de los ochos millones (\$8.000.000) de pesos anuales.

En distintas oportunidades, la provincia recurrió ante el gobierno nacional en búsqueda de asistencia financiera para sostener el Tren Patagónico, pero la respuesta siempre fue una negativa fundada en que los servicios ferroviarios concesionados a las provincias, no están contemplados en las normas que regulan el programa de aportes que si asiste y subsidia a las concesiones ferroviarias privadas, como es financiamiento a través del impuesto al gas oil.

Por ello resulta paradójico que, mientras que por un lado el gobierno nacional no ha encontrado la forma de subsidiar a las provincias que, como Río Negro, asumieron el desafío de mantener en su órbita los servicios ferroviarios, por el otro impulse un proyecto de ley para regresar al sistema público nacional los servicios ferroviarios concesionados al sector privado, constituyendo con tal fin una Sociedad del Estado Administradora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional y otra Operadora Ferroviaria, sin considerar, definir, ni tener en cuenta el nivel de participación que, en este esquema, le corresponde a



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

las provincias y en especial a aquellas que han venido sosteniendo a su cargo y costo estos servicios.

Es posible que en respuesta a esta observación que se plantea, se diga que ya la Cámara de Senadores, al tratar el proyecto de ley de reordenamiento ferroviario, previó la participación de las provincias en este esquema, a través del inciso i) del artículo 14, en el que se establece la creación de unidades administrativas por región, con la participación de las provincias en sus consejos de gestión, aunque sujeta al aporte de recursos de parte de las mismas.

Este condicionamiento, en un contexto tan vago e impreciso, resulta una restricción injustificada de los derechos propios de la organización federal que establece la Constitución Nacional y que, en este caso en particular que se plantea, están consagrados en el artículo 42, in fine, de la misma, al reconocer la participación de las provincias interesadas en los organismos de control de los marcos regulatorios de los servicios públicos de competencia nacional.

En la certeza de que los señores diputados nacionales por Río Negro, al momento de votar el proyecto de ley de reordenamiento ferroviario, tendrán en cuenta este especial requerimiento a favor de los intereses de la provincia, es que solicito a mis pares su acompañamiento en esta iniciativa.

Por ello:

Autor: Inés Soledad Lazzarini



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO COMUNICA

Artículo 1°.- A los señores Diputados Nacionales por el Distrito Río Negro, que les solicita muy especialmente que, en oportunidad de tratarse el proyecto de ley de Reordenamiento de la Actividad Ferroviaria, (Expte. 123-PE-07), que la Cámara de Diputados de la Nación tiene fijado, como punto 8 en las sesiones extraordinarias convocadas, por decreto 174/2008 del PEN, para los días 4 a 29 de febrero, tengan en cuenta la necesidad de salvaguardar y defender los derechos, intereses, inversiones y expectativas de Río Negro en el Tren Patagónico, a través del sostenimiento y de la asistencia financiera que, sistemáticamente, se la ha negado desde la Secretaría de Transporte de la Nación a la empresa ferroviaria provincial SEFEPA S.A.

Artículo 2°.- Que asimismo se les solicita que, en oportunidad del debate en general del referido proyecto, se haga especial referencia a la inequitativa situación que sufren los servicios ferroviarios provinciales, como es el caso de SEFEPA S.A. de Río Negro, Servicios Ferroviarios S.A. del Chaco, Trenes Especiales Argentinos S.A. de Corrientes y la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario de la Provincia de Buenos Aires, que fueron los únicos que en 1992, cuando se desmanteló en todo el país la red de Ferrocarriles Argentinos, se constituyeron y conformaron con un propósito de contenido social, manteniéndose a pérdida y sin subsidio alguno del gobierno nacional, a diferencia de los servicios privados concesionados en el área metropolitana exclusivamente con fines de rentabilidad, los que son permanentemente subsidiados con el régimen establecido por la ley 26.028, de impuesto al gasoil, y del que están excluidas las concesiones de servicios ferroviarios provinciales, por la vigencia del artículo 5° del decreto 532/92, que especifica que las mismas no implican ningún aporte del Estado nacional ni el derecho a subsidio alguno.

Artículo 3°.- Que, por otra parte, este pedido se les formula en virtud de que, en el texto del mencionado proyecto de ley aprobado por el Senado de la Nación, en el inciso i) del artículo 14, si bien es cierto que se ha previsto la creación de unidades administrativas por región para asegurar el interés general de los ciudadanos y la participación de las provincias, aunque sin determinar ni definir roles,



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

competencias y derechos de las mismas, sujeta esta participación al aporte de recursos, lo que resulta una restricción injustificada de los derechos propios de la organización federal que establece la Constitución Nacional y que, en el caso que planteamos, están consagrados en el artículo 42, in fine, de la misma, al reconocer la participación de las provincias interesadas en los organismos de control de los marcos regulatorios de los servicios públicos de competencia nacional.

Artículo 4°.- De forma.