



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

FUNDAMENTOS

La situación que hoy atraviesa SEFEPa, la empresa provincial que administra el funcionamiento del Tren Patagónico, podría calificarse de muy crítica en lo económico y en lo operativo, por cuanto se trata de la prestación de un servicio de fomento social, no rentable y con muy altos costos, debido a la falta de renovación de equipos, a la obsolescencia del material rodante y tractivo, y al deterioro progresivo de la infraestructura vial que obliga a su continua reparación y mantenimiento, afectando la normal prestación de las frecuencias del servicio de transporte que se brinda.

Este servicio ferroviario provincial se creó en 1992, ante la irreversible decisión del gobierno nacional de dismantelar el sistema ferroviario argentino, como respuesta, salvaguarda y preservación de lo que para los rionegrinos y, en especial para los habitantes de la Línea Sur, significaba y significa ese medio de transporte vital e imprescindible para atender las necesidades cotidianas de comunicación de esa extensa región.

Fue una quijotada quizá, el que la Provincia asumiera ese desafío con el único fin de sostener un servicio que desde siempre dio pérdida, por cuanto el objetivo de este ferrocarril, desde su concepción y construcción, iniciada en 1906 desde San Antonio Oeste, era precisamente el de ser una obra destinada a la integración de la Patagonia y, por consiguiente, constituir un nexo físico y social para alcanzar el equilibrio económico con que fomentar y promover el desarrollo de estas regiones. A pesar de tan nobles fines, en 1914 la línea no continuó más allá de Pilcaniyeu, tardando 20 años más en llegar finalmente a San Carlos de Bariloche.

Cuando en Río Negro se tomó la decisión política de que el Ferrocarril de la Línea Sur no se cerraba, a pesar del alto costo económico y financiero que significaba crear, equipar y organizar una empresa ferroviaria provincial a partir de material de rezago, la ciudadanía rionegrina toda estuvo de pie apoyando y aplaudiendo esta decisión, por cuanto estaban en juego valores superiores que hacen a los más profundos sentimientos de pertenencia e identidad compartidas y de las vivencias y anhelos comunes de quienes habitamos esta tierra patagónica.

Desde ese entonces hasta ahora el Tren Patagónico viene funcionando y cumpliendo su compromiso de brindar, de la mejor manera dentro de sus dificultades y carencias funcionales y operativas, la prestación de un servicio que beneficie en lo posible la calidad de vida de los pobladores de zonas de la



Legislatura de la Provincia de Río Negro

provincia condicionadas por las distancias y la incomunicación, por la falta de confort y de servicios públicos integrales, por el rigor del clima y la infertilidad de la tierra.

La mejor información sobre las necesidades del Tren Patagónico están dadas en lo manifestado por el Presidente del Tren Patagónico, Yamil Direne, quien aseguró que para que el servicio pueda funcionar bien la empresa necesita unos 30 millones de pesos anuales.

El referido funcionario manifestó en el 2008 que, " Con el apoyo del Ente de Desarrollo de la Región Sur, la empresa ferroviaria viene gestionando desde hace un largo tiempo ante el Gobierno Nacional la incorporación del Tren Patagónico a la Ley de Subsidios al Transporte Ferroviario. Si bien la ley no prevé subsidio para los trenes que no cumplan servicios interjurisdiccionales, el pedido, de carácter excepcional, se sustenta en la importancia que tiene el servicio ferroviario en la provincia y, sobre todo, en la Región Sur rionegrina.

"En este sentido, desde hace años se vienen realizando gestiones sin éxito ante la Secretaría de Transporte y se le presentó un pedido oficial a la presidenta Cristina Fernández de Kirchner, de quien se esperaba haga un anuncio al respecto el pasado miércoles en su visita a Los Menucos."

"Si bien Nación tiene un proyecto de recuperación de los ferrocarriles, obviamente no está priorizado el Tren Patagónico. También creo que no está la suficiente cantidad de fondos para dedicarle a todos los ramales ferroviarios", señaló Direne.

La provincia destina 8 millones de pesos anuales para el pago de los sueldo de los empleados y, entre algunos aportes especiales del gobierno más lo recaudado por venta de pasajes y el transporte de ALPAT, se financian las reparaciones. Pero no alcanza para mejorar el servicio.

A través del PLANIFER, Plan Nacional Anual de Infraestructura Ferroviaria, se firmó oportunamente un decreto a través del cual se le asignaban 30 millones de pesos al ramal ferroviario rionegrino, pero nunca se cumplió.

Según expresó Direne, la realidad es que:"En ninguna parte del mundo los ferrocarriles se autofinancian y mucho menos en lugares como estos donde hay distancias tan largas y la capacidad de transporte de pasajeros no es tanta como en la provincia de Buenos Aires. Son decisiones estratégicas que no se pueden mirar como una



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

ecuación económica. Siempre nos fue muy mal con la Secretaría de Transporte de la Nación.”

Entendemos que este es el meollo de los problemas que hoy afronta el Tren Patagónico: la imperiosa necesidad de urgente apoyo económico.

Quizá se nos plantee que la solución vendrá a través del Corredor Bioceánico, ya que se están haciendo estudios para determinar las necesidades de infraestructura y las adecuaciones que se requieren para lo que será la vía ferroviaria de ese proyecto transformador de la economía regional.

Pero lo que vemos es que mientras ese proyecto se implemente, para lo que obviamente pasarán muchos años, el Tren Patagónico está en un proceso irreversible de muy difícil recuperación si no se adoptan decisiones inmediatas.

Por ello es que creemos necesario motivar a todos los sectores involucrados en este tema tan sensible para la Provincia, por cuanto se relaciona con el desequilibrio de oportunidades entre rionegrinos por causas geográficas, climáticas y de coyuntura que no deben ni pueden ser resueltos con la fría mentalidad de atender sólo lo que sea rentable o autosustentable.

Para tal fin es que proponemos la creación de un ámbito multijurisdiccional, con profundo sentido de pertenencia e identidad rionegrinas, para abocarse a la gestión de buscar en todas las instancias posibles, principalmente de la administración nacional, los recursos financieros y técnicos que se requieren para recuperar sin demoras este imprescindible servicio provincial.

Así también, en el mismo sentido, se promueve el alcanzar acuerdos con los organismos responsables del reordenamiento ferroviario nacional, propiciando y coordinando ante los mismos la reimplantación del servicio ferroviario de pasajeros y de cargas entre Plaza Constitución y San Carlos de Bariloche y todas las acciones necesarias para la construcción de la conexión ferroviaria entre San Antonio Oeste y Choele Choel, prevista en la ley J n° 4314 de creación de la Comisión del Tren del Valle.

Ya 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



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

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 ha logrado la sanción de una ley regresando 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 las provincias y en especial a aquellas que han venido sosteniendo a su cargo y costo estos servicios.

Por ello propiciamos una Comisión que, a primera vista, puede parecer multitudinaria por el número de sus integrantes. Pero esto tiene su razón de ser en que lo que se busca, más allá de los prejuicios que provoca toda propuesta de crear Comisiones es precisamente eso: generar el espacio de debate y participación más amplio que exige este tema.

Promovemos un ámbito de trabajo mancomunado en el que se puedan volcar ideas, sumar iniciativas y, por sobretodo, generar conciencia sobre un problema que debe ser resuelto sin dilación, en el más corto plazo, en beneficio de los sectores que más necesitan que el Tren Patagónico pueda seguir funcionando a pleno y en las mejores condiciones.

Por ello:

Autora: Inés Soledad Lazzarini.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

**LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO
SANCIONA CON FUERZA DE
L E Y**

Artículo 1°.- De interés prioritario para el desarrollo económico, social y turístico de la región sur de la provincia, la reparación y reequipamiento del material rodante, tractivo y de infraestructura, y la reconversión operativa del servicio que el Tren Patagónico presta a través de la empresa SEFEPA, con el fin de fortalecer y asegurar la integración espacial de la costa atlántica con la cordillera, a través de esta histórica vía de comunicación.

Artículo 2°.- En el marco de este propósito, es objetivo inmediato de la presente ley generar un ámbito multijurisdiccional, con profundo sentido de pertenencia e identidad rionegrinas, en la búsqueda de los recursos financieros y técnicos que se requieren para recuperar sin demoras este imprescindible servicio provincial. Así también, en tal sentido, promover y alcanzar acuerdos con los organismos responsables del reordenamiento ferroviario nacional, propiciando y coordinando ante los mismos la reimplantación del servicio ferroviario de pasajeros y de cargas entre Plaza Constitución y San Carlos de Bariloche y todas las acciones necesarias para la construcción de la conexión ferroviaria entre San Antonio Oeste y Choele Choel, prevista en la ley J n° 4314 de creación de la Comisión del Tren del Valle.

Artículo 3°.- Con el fin de instrumentar el propósito declarado en el artículo anterior, créase la Comisión Especial para el Reequipamiento, Reestructuración y Reconversión Operativa del Tren Patagónico, la que estará integrada de la siguiente manera:

- a) Dos (2) representantes del Poder Ejecutivo que serán designados por el Gobernador de la Provincia de Río Negro.
- b) Dos representantes del Gobierno Nacional.
- c) Un representante de la Empresa SEFEPA SA.



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

- d) Un (1) representante por cada uno de los bloques que integran la Legislatura Provincial.
- e) Los representantes rionegrinos ante el Congreso Nacional.
- f) Dos (2) representantes del Ente de la Línea Sur.
- g) Un representante por cada Municipalidad servida por el Tren Patagónico desde Viedma hasta San Carlos de Bariloche.
- h) Un representante de la Corporación para el Desarrollo y Promoción del Corredor Bioceánico Norpatagónico creada por la ley E n° 4014.
- i) Un representante de la seccional Río Negro del Sindicato Ferroviario.

Artículo 4°.- El objetivo de la Comisión que se crea por esta ley, es coordinar, analizar, estudiar, investigar y acordar mecanismos e impulsar y gestionar propuestas e iniciativas tendientes a la pronta implementación de un proyecto integral para dotar al "Tren Patagónico" de los recursos financieros y operativos destinados a recuperar y poner en valor la infraestructura y el equipamiento de esta empresa rionegrina. De esta manera se incrementará el transporte de pasajeros y de cargas, en beneficio del desarrollo social, turístico y económico de la extensa región provincial que sirve. Asimismo se procurará reestablecer los servicios de la Trocha Angosto y los viajes a y desde la ciudad de Buenos Aires.

Artículo 5°.- La Comisión, que comienza a funcionar a partir de la publicación de la presente ley tras la designación e incorporación de quienes la integran, reglamentará su organización y funcionamiento y designará a sus autoridades. Está facultada para contratar los técnicos y profesionales necesarios, para alcanzar los objetivos de su cometido funcional. Debe elaborar pormenorizados informes trimestrales de avances de gestión y exponerlos, a través de sus representantes, en sesión especial ante esta Legislatura.

Artículo 6°.- Los integrantes de la comisión no cobran remuneración alguna por su participación en la misma, teniendo derecho a la percepción de viáticos y reconocimiento de gastos de movilidad, cuando correspondiere. Es obligatoria la asistencia a las reuniones fijadas con suficiente antelación.

Artículo 7°.- Los gastos que demande el cumplimiento de esta ley, serán afectados de la siguiente manera:



*Legislatura de la Provincia
de Río Negro*

- a) Cincuenta por ciento (50%) al Presupuesto de la Legislatura provincial.
- b) Cincuenta por ciento (50%) al Presupuesto del Poder Ejecutivo, en las partidas que dicho poder asigne a las respectivas áreas involucradas en la presente ley.

En el presupuesto 2010 se debe prever la asignación de las partidas establecidas en el presente artículo.

Artículo 8°.- De forma.