



CÁMARA DE DIPUTADOS
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

CÁMARA DE DIPUTADOS	
MESA DE MOVIMIENTO	
26 AGO 2010	
Recibido.....	15:20 Hs.
Exp. N°.....	24364 F.P. UCR

PROYECTO DE COMUNICACIÓN

La Cámara de Diputados de Santa Fe vería con agrado que el Poder Ejecutivo Provincial se dirija al Poder Ejecutivo Nacional con el fin de solicitarle:

a) Incluya en el proceso licitatorio correspondiente a la reactivación del Ferrocarril Belgrano Cargas a cargo de la ADIF SE, el traslado del ramal F1 de la mencionada empresa, en el tramo que va desde la ciudad de Rosario (calle Juan José Paso) hasta San Lorenzo (en el cruce a nivel con las vías del FC NCA), ubicándolo en la misma zona que ocupa actualmente la traza del FC NCA, o en otra zona a designar. En un todo de acuerdo al Proyecto de Comunicación aprobado por esta Cámara, N° de expediente 21.141, de la Resolución D 0683-03 de la HCDN, en cumplimiento a la Ley nacional 16.052, el Decreto provincial 07317/67 y al Proyecto Circunvalar Rosario.

b) Prevea los elementos de seguridad en cruces de vías, peatonales y vehiculares.

c) Se utilicen los terrenos así liberados y desafectados del uso ferroviario, para la remodelación de la Ruta Nacional 11.

b) Se transfiera a título gratuito a favor de la Municipalidad de Capitán Bermúdez, en el marco de los decretos 1090/97 y 837/98 del PEN, los terrenos que ocupa en su jurisdicción el ex Ferrocarril Belgrano, excluyendo el de la vía principal que se afectará a lo expresado en el inciso c) del presente proyecto, y el inmueble de la estación que será transferido cuando cese su uso como tal.


VICTOR HUGO DADOMO
Diputado Provincial
Frente Progresista Cívico y Social - U.C.R.

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

El FC Belgrano Cargas, constituido por una red de 7.437 Km. de vías férreas, es el más extenso de nuestro país por lo cual es sumamente valioso, en especial para el NEA y el NOA; desde la estación de Retiro en Buenos Aires llega hasta Chile y Bolivia recorriendo las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Luís, Mendoza, San Juan, La Rioja, Catamarca, Tucumán, Santiago del Estero, Chaco, Formosa, Salta y Jujuy.



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

El PEN a través del Decreto **1037/99** en el cual habilita al Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos para contratar con la Unión Ferroviaria de la empresa General Belgrano S.A. (que se liquida) la concesión del Servicio Público de Cargas, adjudicándose directamente a la empresa en formación Belgrano Cargas S.A. Anteriormente había fracasado un proceso licitatorio según la ley 23.696, que pretendía privatizar los servicios ferroviarios del FC GMB

Mediante el Decreto **454/04** se licita el pliego de bases y condiciones para la suscripción de nuevas acciones de la empresa Belgrano Cargas S.A. bajo la supervisión de la Secretaría de Transporte, dependiente del ministerio de Planificación Federal, Inversiones Públicas y Servicios, con la intención de incrementar, mejorar la infraestructura y el servicio; dado que no se habían cumplido las expectativas, dicha licitación es declarada desierta según Resolución Ministerial **1277/05**.

Esta situación derivó en la declaración del estado de emergencia del servicio de cargas y pasajeros a cargo de la empresa Belgrano Cargas S.A. El respectivo Decreto **446/06**, expresa además, como justificativo, el incumplimiento del Estado Nacional en la falta de inversión por la situación económica nacional, el déficit por parte de la empresa en la administración y prestación del servicio y el fracaso de la licitación para suscribir nuevas acciones. En los considerandos del mencionado Decreto, el PEN deja establecido con claridad que este emprendimiento para tener éxito debe sostenerse con **aportes estatales que viabilicen la explotación y el crecimiento de la capacidad de carga.**

Remarca que **el Estado Nacional ha decidido encarar un complejo plan de inversiones a fin de revitalizar y poner nuevamente en funcionamiento al sistema de cargas por ferrocarril con el objeto de acrecentar los procesos productivos de distintas provincias del País, así como ampliar la capacidad de transporte de bienes y servicios.**

El mismo decreto decide soportar mediante subsidios no reintegrables el costo del personal, la adquisición de insumos y equipamiento ferroviario, realizar obras básicas y cualquier otro gasto para garantizar el funcionamiento de la empresa Belgrano Cargas S.A., y faculta a la Secretaría de Transporte de la Nación para realizar las contrataciones que sean necesarias, buscar nuevos inversores y **propender al crecimiento de la capacidad de carga a fin de superar la emergencia declarada.**

La declaración de emergencia se estableció entonces por 180 días y podía prorrogarse dos veces por ese plazo. A partir de aquí se hace cargo del gerenciamiento la Sociedad Operadora de Emergencia S.A. (SOE SA) por cuenta del Estado Nacional.



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

Luego, la Ley **26.352** del año 2008 propone un nuevo reordenamiento ferroviario, creando la Administración de Infraestructura Ferroviaria Sociedad del Estado, ADIF SE, que tendrá a su cargo la administración de toda la actividad necesaria para optimizar la infraestructura existente y podrá realizar toda clase de actos de administración y disposición previstos en la legislación Civil y Comercial.

Crea también la Sociedad Operadora Ferroviaria S.E., SOF SE, que asume la administración de los servicios ferroviarios, ambas dependientes del Ministerio de Planificación Federal, Inversiones Públicas y Servicios que detenta de esa manera la planificación y el desarrollo estratégico del sector, mientras que la CNRT controlará todo lo referente a las prestaciones originadas por efecto de la citada norma.

El estado de emergencia se prorrogó hasta el 31 de diciembre de 2008 por el Decreto **1771/08**, el cual dispone el inicio de finalización del contrato de concesión, dejando en manos del Ministerio del Planificación Federal, Inversiones Públicas y Servicios la política ferroviaria y prorroga la gestión de la SOE S.A.

La Ley **26.612** del año 2010 aprueba la adhesión de la República Argentina al convenio de constitución de la Corporación Andina de Fomento, CAF, lo que le permite a nuestro país acceder a créditos (hasta 1.500 millones de dólares) parte de los cuales serán destinados a la reactivación del FC Belgrano.

A efectos de la difundida reactivación se prevén inversiones de alrededor de 2.000 millones de pesos por parte de la República China y de operadores bolivianos y chilenos. El Secretario de Transporte de la Nación, Ing Juan Pablo Schiavi, anunció a principio del corriente año licitaciones por \$ 650 millones. Se trata de cuatro licitaciones de las cuales tres corresponden al ramal C12 y la restante al ramal F1.

Sr. Presidente, nos preguntamos reiteradamente que pasó con el Proyecto Circunvalar Rosario, dada la íntima relación que el FC Belgrano tiene con ese difundido proyecto. En realidad debe decirse anteproyecto ya que la Unidad de Gestión aún analiza temas propuestos por las autoridades municipales y comunales, cuyas jurisdicciones serían afectadas por el PCR. No obstante nos asombra como se avanza con algunas obras en lugar de definir integralmente el proyecto ejecutivo; tal es el caso de la duplicación de la traza ferroviaria del FC NCA desde Rosario a San Lorenzo. Debemos añadir la promocionada reactivación del FC Belgrano sin que se mencione en tal propuesta la reformulación de la traza en la zona del Gran Rosario. Solución históricamente reclamada por legisladores de distintos partidos políticos que comprendieron que el desarrollo de la zona afectada debe armonizarse, entre otras cosas, con el tendido de los rieles. Hecho aceptado, como veremos más adelante por el propio Gobierno Nacional y quienes postulan el PCR. En realidad la ley **16.052** promulgada en 1962 **Reconstrucción de los accesos ferroviarios y camineros a la ciudad de Rosario** ya entonces reconocía la necesidad de una reformulación ferroviaria a cargo del Estado Nacional.



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

La Comisión Ferrouurbanística, Vial y Portuaria de Rosario planteó, en 1968, la necesidad de trasladar el ramal F1 del FC GMB llevándolo, como indica copia del proyecto que adjuntamos, al compartir el mismo corredor ferroviario del FC Gral. Bartolomé Mitre (hoy FC NCA) creando la red troncal norte, en sintonía con el Decreto Provincial **07317/67** en el punto 3.2.2 Normas Particulares/ Usos subsidiario/ De las circulaciones, inciso a) expresa:

Los accesos ferroviarios y sus instalaciones (playas de maniobras, de depósito de locomotoras, talleres de reparación, etc.) serán periféricas o tangenciales a la ciudad.

Como nada se hizo, los accidentes crecieron en número debido al incremento poblacional. En vano fueron los reclamos que a través del tiempo hicieron aquellos que advertían la perjudicial demora del Estado Nacional. El 5 de julio de 1988 (veintiséis años después de la promulgación de la Ley 16.052) se produce un terrible accidente en un paso a nivel sin barreras en la zona urbana de Capitán Bermúdez, una formación del FC Belgrano embistió un transporte escolar ocasionando la muerte de 5 niñas, fue entonces cuando el pueblo se concentró sobre las vías, quemó un vagón, cortó con sopletes un riel que arrojó a las puertas del edificio municipal. La reacción de la gente que no permitía el paso de trenes desembocó con la participación de la policía federal que debió desalojar la zona de vías, después de un día de huelga nacional de los trabajadores ferroviarios, pero esto se debió a tantos accidentes que se sucedían a través de los años que habían colmado la paciencia de los bermudenses superada por los momentos vividos en el accidente del 5 de julio de 1988.

Se firmó entonces un Acta acuerdo entre FFCC Argentinos y la Municipalidad de Capitán Bermúdez para trasladar el ramal F1, dicho acuerdo fue ratificado por el Consejo de Administración de la empresa estatal. Se colocaron barreras en el paso a nivel donde ocurrió el siniestro y el ramal sigue en el lugar de siempre. Por eso la difusión en el año 1998 del Proyecto Circunvalar Rosario que proponía sacar los trenes de los centros urbanos nos hizo pensar que la tan esperada reformulación ferroviaria se concretaría.

En el año 2003 la Cámara de Diputados de la Nación aprueba el Proyecto de Resolución D-0683, apoyado por los Concejos Municipales de Granadero Baigorria, Capitán Bermúdez y Fray Luís Beltrán, que reclama nuevamente al Estado Nacional por el traslado y la ampliación de la Ruta Nacional N° 11 cuya obra depende de la liberación de los terrenos que ocupa el FC Belgrano. El PEN contesta la mencionada Resolución, indicando que la obra estaría incluida en el Proyecto Circunvalar Rosario.

En el año 2008 la Cámara de Diputados de la Provincia aprueba un proyecto de Comunicación, Expediente N° 21141 en idéntico sentido y en el corriente año se presentan reclamos y propuestas técnicas por parte de la Municipalidad de Capitán Bermúdez ante la Secretaría de Obras Públicas de la Nación, Expediente N° 54121/10.



CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

La habilitación del Puente Rosario-Victoria, cuya cabecera es coincidente con la Ruta Nac. N° 11 ha sumado flujo vehicular a la ya atestada ruta que es una de las más significativas del MERCOSUR, y columna vertebral del Cordón Industrial, la doble traza de la misma se interrumpe abruptamente en jurisdicción de Capitán Bermúdez, dada la presencia de la traza del ramal F1 paralela y colindante en el recorrido hasta San Lorenzo. Hoy la ciudad de Capitán Bermúdez se desarrolla entre dos corredores ferroviarios distantes entre sí unos 500 metros, debe notarse el alto impacto ambiental que ello produce, las dificultades en el tránsito, el alto riesgo de accidentes, la polución debida a que por esas vías corren largas formaciones de carga, el condicionado desarrollo urbano y el deterioro de la calidad de vida de miles de personas.

Creemos que el tren es el elemento fundamental que un país requiere para cubrir las grandes distancias, pero estamos convencidos que debe ser en armonía con el desarrollo de las actividades humanas. La presencia de trenes de cargas por los centros urbanos es inadmisibles.

Sr. Presidente, la ADIF SE ha publicado los pliegos licitatorios para el mejoramiento de la estructura ferroviaria del FC Belgrano, aspiramos que en el proyecto de reactivación sea incluido el traslado del ramal F1 unificando, en un solo corredor ferroviario la trocha angosta del FC Belgrano y la Trocha ancha del FC NCA posibilitando así la ampliación de la Ruta Nacional N° 11 en beneficio de los ciudadanos de Granadero Baigorria, Capitán Bermúdez, Fray Luís Beltrán y San Lorenzo, por lo cual es indispensable la gestión del Poder Ejecutivo provincial ante el Gobierno Nacional. Por todo lo expuesto solicitamos a los Sres. Legisladores la aprobación del presente Proyecto de Comunicación.

VICTOR HUGO DADOMO
Diputado Provincial
Frente Progresista Cívico y Social - F.P.C.S.