



H. Cámara de Diputados
ENTRE RÍOS

LA CAMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE ENTRE RÍOS

DECLARA de interés de la Cámara de Diputados de la Provincia de Entre Ríos la reactivación del Ferrocarril General Urquiza, en especial el entramado de líneas férreas y trenes de pasajeros y de transporte de mercaderías en el territorio de la Provincia de Entre Ríos, solicitado esta Honorable Cámara de Diputados como iniciativa de participación ciudadana por la Institución Foro de Políticas Públicas de la Provincia de Entre Ríos, bajo el Numero de Expediente Administrativo nº 2269 con fecha de ingreso 26/10/2016.

FUNDAMENTOS

Señores Diputados de la Provincia de Entre Ríos, solicito su acompañamiento a la Declaración de Interés la reactivación del Ferrocarril General Urquiza, en especial el entramado de líneas férreas y trenes de pasajeros y de transporte de mercaderías

en el territorio de la Provincia de Entre Ríos, cuyos fundamentos esbozados en el Expediente ut supra mencionado, comparto en el presente proyecto y reproduzco en forma textual:

“En breve síntesis destacamos que el Ferrocarril General Urquiza, como parte de la red ferroviaria argentina, vincula la ciudad de Buenos Aires con el noreste del país, recorriendo la Mesopotamia Argentina. Existen conexiones con la red ferroviaria de Uruguay a través de la represa de Salto Grande, con Paraguay (puente internacional San Roque González de Santa Cruz y Brasil a través del puente internacional Agustín P. Justo-Getulio Vargas.

Tuvo su etapa fundacional como ferrocarril del Estado Argentino cuando el 13 de febrero de 1947 el gobierno nacional firmó el convenio de adquisición de los ferrocarriles de capital británico que operaban en el país, adquiriendo entre ellos al Ferrocarril Entre Ríos y al Ferrocarril Nordeste Argentino.

Luego, durante el año 1948, el P.E. Nacional dispuso una reestructuración total del sistema ferroviario, y el recientemente constituido Ferrocarril General Urquiza fue integrado por el F.C.C. Entre Ríos (ex británico), F.C.C. Nordeste Argentino (ex británico) F.C.C. Del Este (nacional) y F.C.C. Provincial de Corrientes (provincial). En ese mismo año se incorporó a la empresa el Ferrocarril Económico Argentino también perteneciente a la Provincia de Corrientes.

En 1950 toda la red ferroviaria argentina nacionalizada fue unificada bajo la administración de la “Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino”, luego llamada “Ferrocarriles Argentinos”.

Un giro total de la política ferroviaria -en orden a la privatización de los ferrocarriles y cancelación de ramales- se produjo a partir de 1995. Por Decreto 1039/95 la empresa “Ferrocarriles Argentinos” fue declarada en Estado de Liquidación y la administración y titularidad de toda la infraestructura ferroviaria pasó EN 1996 a un nuevo organismo: el ENTE NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE BIENES FERROVIARIOS (ENABIEF). Luego, el 1° de junio de 2000 el ENABIEF se fusionó con la Dirección Nacional de Bienes del Estado. A partir de esa fecha comenzó a funcionar el ORGANISMO NACIONAL DE ADMINISTRACIÓN DE BIENES (ONABE) cuyo objeto fue administrar y resguardar los bienes que no tuvieran afectación directa a las actividades propias del Estado (residual remanente luego de las privatizaciones).

Después de la inhabilitación y destrucción de buena parte de la red ferroviaria argentina (una de las más extensas del mundo en su mejor momento), en 2008, comienza a revertirse esa política. La Ley Nacional 26352 reorganizó toda la actividad ferroviaria creando dos Sociedades del Estado: la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS y OPERADORA FERROVIARIA (ADIF).

Posteriormente el Decreto 752/2008 y la Resolución 1413 del 28 de noviembre de 2008 determinaron que a partir del 1° de Diciembre de 2008 la ADIF se hiciera cargo de los bienes ferroviarios que le fueron transferidos por el ONABE.

A partir de 2015 la ADIF canalizó inversiones orientadas al mejoramiento del sistema de ferrocarriles, entre ellos el Belgrano Cargas y los ramales metropolitanos Roca, San Martín, Mitre, Sarmiento, Belgrano Norte y Sur y los corredores Buenos Aires-Rosario y Buenos Aires-Mar del Plata.

La Ley 26352 faculta a la DIF para:

-Administración, control e inspección de la infraestructura ferroviaria, de los bienes necesarios para el cumplimiento de su ejercicio y de los bienes concesionados a privados, cuando por cualquier causa finalice la concesión, o sean desafectados.

-Confeción y aprobación de proyectos de infraestructuras ferroviarias que formen parte de la red ferroviaria, su construcción, rehabilitación y mantenimiento.

-Control e inspección de la infraestructura ferroviaria que administre y de la circulación ferroviaria que se produzca en la misma.

-Definición de la red nacional primaria y secundaria y de las explotaciones colaterales.

-Percepción de cánones por utilización de infraestructura ferroviaria

-Confeción de un registro unificado y actualizado del material rodante ferroviario-

-Emisión de órdenes de emergencia dirigidas a las empresas ferroviarias, disponiendo medidas de aplicación inmediata, incluso de ser necesario la interrupción de las operaciones ferroviarias.

-Dirección o encomienda de investigaciones técnicas sobre materias relativas a la seguridad del transporte ferroviario.

Centrando el análisis en el FF CC Urquiza, hasta su desmantelamiento casi total en la década de 1990 la empresa tuvo su gerencia central en la ciudad de Concordia. Entre las principales ciudades unidas por la vasta red mesopotámica, a partir de Concordia, estaban: Salto –ROU- (mediante vías a través de la represa de Salto Grande), Corrientes, Apóstoles, Posadas, Asunción del Paraguay, Concepción del Uruguay, Paraná, y Buenos Aires.

En 1993 la empresa fue privatizada pasando a denominarse FERROCARRIL MEOSOPOTAMICO GENERAL URQUIZA. y desde 1999 fue operada por América Latina Logística (ALL), cuya concesión fue rescindida en junio de 2013.

Por las razones que pasamos a exponer, resulta de especial interés que asumamos un proyecto de Provincia integrada a la región, la Nación y los países

limítrofes, con alcance a los océanos Atlántico y Pacífico que comunican con el resto del mundo. Para todo ello asume especial importancia la reactivación en nuestro suelo del Ferrocarril General Urquiza.

Un Proyecto de Provincia que defina Políticas de Estado debe privilegiar el crecimiento y desarrollo armónico de las fuerzas productivas, tanto con relación a la producción primaria -sumando valor agregado mediante procesos de industrialización de carnes, lácteos, citrus, especies- como respecto a la producción Manufacturera, que aparece con crecimiento en diversas instalaciones de parques industriales, ciudades y pueblos de nuestro territorio. Asimismo debe fomentarse la ampliación del comercio de nuestra producción, que va trascendiendo al ámbito interprovincial y al internacional.

A esos fines es oportuno tener en cuenta que la Región Centro, conformada por Entre Ríos, Santa Fe y Córdoba, resulta ser privilegiada situación geográfica: ubicada en el centro de Argentina y forma eje de articulación entre el océano Atlántico y el Pacífico, en el cono Sur de América Latina.

El aprovechamiento de tal situación exige, entre otras cuestiones, la profundización de un entramado de comunicaciones terrestres que coordine las viales, (transporte de corta y media distancia), con las ferroviarias (transporte de media y larga distancia), facilitando el transporte de personas y de cargas. Por toda la región, en primer lugar, y el resto del país y países limítrofes, facilitando a su vez el acceso al transporte marítimo de nuestras exportaciones allende los mares.

Asumimos pues, que la reactivación del ferrocarril Urquiza será indispensable para dar fuerte apoyo logístico a las actividades productivas de Entre Ríos y de toda la Mesopotamia.

También facilitará la profundización de los contactos culturales, educacionales, turísticos deportivos y sociales entre nuestros pueblos.

En este estado, debemos señalar las ventajas comparativas del transporte ferroviario: después del transporte fluvial supera al transporte automotor de personas y cargas por abaratamiento de costos, menor polución ambiental y menor accidentología.

La mayor eficiencia del tren en medias y largas distancias –de 400 kms. en adelante- frente al camión es reconocida por innumerables estudios en la materia realizada por ONU, OEA, ONG (s) privadas y públicas.

Además, lo que resulta trascendente, es menos contaminante.

Por ello naciones con extenso territorio transportan el grueso de cargas hacia los puertos por ferrocarril, entre ellas: China **43%**, EEUU **49%** y Rusia el **96%**.

Es lamentable destacar que nosotros, también con extenso territorio, transportamos sólo **2,8%**.

Deteniéndonos comparativamente en el consumo de combustible de Trenes, Ómnibus y Camiones en el transporte de Personas y Cargas, advertimos a manera de ejemplo y en números redondos que:

Un tren de pasajeros con **trece** coches, remolcado por Locomotora de **1.300 hp**, puede transportar unas **550** personas.

Dieciséis ómnibus con motores de alrededor de 260 HP cada uno, que suman **4.160 HP** se necesitan para el transporte de dichas **550** personas

Ello implica la utilización por tales ómnibus de **3,2 veces más de potencia** (los 16 motores, respecto de la unidad energética de la locomotora), con consiguiente mayor gasto de combustible, mayores emisiones de gases de efecto invernadero y -por ello- más contaminación ambiental.

Con referencia al transporte de cargas, **un tren** con 36 vagones de 42 toneladas de carga c/u equivale a **1.500** Toneladas transportadas. El mismo volumen demanda la utilización de **cincuenta camiones** de 30 toneladas cada uno.”

Por ello resulta factor logístico necesario para facilitar el transporte de personas –uniendo a los centros poblados- y la comercialización de nuestros productos y manufacturas en todo el ámbito de la Provincia, de la Mesopotamia y del País.

Debemos bregar también para que un futuro que esperamos cercano construyamos un nuevo enlace ferroviario que nos una con la Provincia de Santa Fe y el resto del país.

Así podrá habilitarse el mencionado un eje de comunicación transversal Atlántico-Pacífico, para unir la República Oriental del Uruguay con Argentina y Chile, pasando por Entre Ríos.

Será posible también una comunicación ferroviaria de Entre Ríos con Salta, y por el actual cruce ferroviario del paso internacional Socompa, los productos entrerrianos podrían alcanzar los puertos chilenos de Antofagasta, Mejillones e Iquique.

Además, por Mendoza si se reconstruye la vía del tren trasandino de

Mendoza al puerto de Valparaíso, en la actualidad inhabilitada.

Podría establecerse también una traza de conexión ferroviaria de Entre Ríos con el Puerto de Rosario, ahorrando costos de transporte a nuestros productos y mercancías exportables.

Resta en estas consideraciones una especial mención sobre la cuestión ambiental.

Debemos enfrentar la difícil realidad de nuestro tiempo, enmarcada por el creciente calentamiento global producido por la quema a escala planetaria de combustibles fósiles, con las consecuencias que ya advertimos en cambios climáticos que están causando catástrofes de diversos grados.

Resulta por ello imperativo mitigar las consecuencias de la quema de combustibles fósiles y esta suerte de mandato debe formar parte tanto de una Política Energética como de Transportes.

Por ser el desplazamiento del ferrocarril menos contaminante que el carretero (como sucede con el fluvial), el crecimiento del transporte del Ferrocarril Urquiza en la Mesopotamia –como de las demás líneas en el resto del país-, sumará decidida contribución al esfuerzo que debemos asumir junto a los demás países del mundo para la preservación de la naturaleza y la vida de las generaciones futuras”.

Por todo lo expuesto, solicito a los Señores Diputados acompañen esta iniciativa.