EXPTE. D- 4100 /14-15

Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

H. C. DE DIPU FOLIO 1 Pcia. BS. AS.

PROYECTO DE RESOLUCION

LA HONORABLE CAMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

RESUELVE

Dirigirse al Poder Ejecutivo Provincial para que, a través del área que resulte competente se dirija al Ministerio de Interior y Transporte Nacional, para que en un plazo no superior a 15 días se restablezca, así sea en forma gradual el "Servicio Nocturno" del Ferrocarril Sarmiento entre las estaciones de Once y Moreno.

FERNANDO PEREZ
Diputado
H. C. Diputados Pcia. Bs.As.

H.C. DE DIP. FOLIO 2 Pcia. B.

FUNDAMENTOS

Hace casi tres años, los argentinos nos despertábamos con un sentimiento de angustia y desesperación al ver las imágenes que transmitían los diversos medios de comunicación sobre lo que se dio a llamar "La Tragedia de Once" que dejó un saldo de más de 50 muertos, y más de 700 heridos entre los pasajeros que se trasladaban en el Ferrocarril Sarmiento.

La tragedia de Once, no es más que una "Crónica de una masacre anunciada" a voces, por usuarios en general, desde hace más de dos décadas cuando por entonces el ex Presidente Carlos Saúl Menem, procedió a desmantelar la infraestructura ferroviaria argentina; para ello basta recordar la frase del "ramal que para, ramal que cierra" esta es la base de la política ferroviaria con la que desde hace más de dos décadas se digita la infraestructura ferroviaria nacional. Poco a poco esta política fue dejando millones de personas aisladas y convirtiendo una gran cantidad de pueblos del interior en verdaderos pueblos fantasmas.

El ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento, es una de las siete líneas de ferrocarril suburbanas de los Ferrocarriles Metropolitanos de Buenos Aires, en sus tres ramales une las cabeceras de Once de Balvanera, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, con las cabeceras de Moreno, Lobos y Mercedes de sus homónimos partidos.

El ramal eléctrico que se extiende entre las estaciones cabeceras de Once y Moreno a lo largo de su recorrido, que consta de 16 estaciones, conecta la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, con los partidos de Tres de Febrero, La Matanza, Morón, Ituzaingó, Merlo y Moreno, según datos oficiales hasta el año 2012 transportaba cerca de 90 millones de pasajeros al año.

La situación crítica del Ferrocarril Sarmiento no escapa a los anuncios oficiales que hizo el fallecido Nestor Kirchner para otras líneas ferroviarias, a mediados del 2006 el fallecido ex presidente anuncia el llamado a licitación para el soterramiento de la línea Sarmiento en su ramal eléctrico, dos meses después el mismo fallecido ex

H.C. DIPUTADOS FOLIO 3 BS.AS.

presidente encabeza el acto de adjudicación de las obras; para mediados del año 2007 anuncia la extensión del presunto soterramiento; en el año 2009 incluso el soterramiento se incluye en el presupuesto nacional; en el año 2011 el Gobierno Nancional lanza al mercado el fideicomiso para el financiamiento del soterramiento del ferrocarril Sarmiento, mediante una emisión de deuda garantizada con los activos que genera la recaudación del impuesto al gasoil.

Meses después llega al país la tunelera alemana que presuntamente cavaría la traza del tren Sarmiento.

Siete meses después de la tragedia, la actual Presidente Cristina Fernandez de Kirchner, dio por iniciada la marcha de la tuneladora "Argentina", que partió desde Haedo para avanzar con un ritmo de 20 metros por día, y si los cálculos o proyectos hubiesen sido ciertos, en estos momentos se llevarían cavados más de 18 kilómetros de tunel, y deberíamos rápidamente advertirles a los operarios que hace varios meses que se pasaron de la estación Once, y corren serio riesgo de caer al Río de La Plata.

Desde ya que la tuneladora, bautizada "Argentina" al igual que nuestro homonimo país desde el 2012, no avanzó siquiera 100 metros, el mega patio obrador que se emplazó en el lugar esta vacío desde la paralización definitiva de la obra para junio del año 2013.

Es así que los únicos tuneles que avanzan son los de los roedores, a pesar de haberse aprobado un crédito del Banco Nacional de Desarrollo de Brasil por U$S 1.500 millones, a la fecha se desconoce el destino de esos fondos, monto idéntico al préstamo requerido al BID para la electrificación del Ferrocarril Roca.

Fue así que presuntamente al inicio de las obras el Ministro de Interior y Transporte Randazzo, anuncia la suspensión del "servicio nocturno" por 60 días del Ferrocarril Sarmiento.

H.C. DE DIPUTADOS
FOLIO
4
Pcia. BS. AS.

Desde el 29 de julio del 2012, no hay trenes en el horario comprendido entre las 22:00 y las 04:00 los días de semana, y los domingos durante todo el día entre las estaciones de Liniers y Once.

Señalaba el Ministro Randazzo que "Esto afecta sólo al 5 por ciento de los usuarios" por entonces prometió la incorporación de 120 micros para facilitar el transporte de usuarios de esa línea.

Sin embargo, nuevamente como una crónica de una promesa anunciada, el plazo de 60 días o dos meses lleva hoy más de dos años y todavía el servicio nocturno del Ferrocarril Sarmiento no se normalizó.

Por otra parte para finales de octubre del 2014, el Ministerio del Interior y Transporte quitó los colectivos adicionales que a la mañana iban desde Morón e Ituzaingó hacia Once por autopista para complementar al tren. Mientras que a la tarde, desde las 17 y solo hasta medianoche, continúan circulando algunos desde Once hacia Morón, Castelar e Ituzaingó.

El Ministro de Interior y Transporte prometió que con la llegada de los nuevos trenes de China se mejorarían las frecuencias y se retomarían los servicios nocturnos, sin embargo a la fecha más de dos años y medio después de la suspensión del servicio nocturno eso no se cumple.

Por este motivo muchos pasajeros tuvieron que adaptar sus rutinas y viajar apiñados mientras existe el servicio hasta las 22:00 horas, esto provoca un gran caos y deja sin transporte -a confesión de parte relevo de prueba- a "el cinco por ciento de los usuarios del Ferrocarril Sarmiento"

En este sentido, los legisladores bonaerenses no podemos estar ajenos a esta situación, ya que hace más de cinco meses el doble del tiempo previsto para la suspensión del servicio nocturno, que los nuevos trenes chinos han llegado y están funcionando en el Ferrocarril Sarmiento, sin embargo la frecuencia del Servicio Nocturno no se normalizó el modo alguno.

H.C. DE DIPUTADOS
FOLIO
5
Pcia. BS.AS.

Que en este sentido es indelegable la competencia de la Provincia de Buenos Aires en brindar calidad de vida y seguridad para los habitantes de la Provincia y es incluso responsabilidad del Estado Provincial velar por el mejoramiento del nivel de vida de los ciudadanos en la aplicación concreta de políticas públicas tendientes a mejorar la calidad de vida, en este caso el transporte.

Por otra parte la prevención y solución de este tipo de situaciones son un mandato constitucional derivado de los artículos 11, 22, 27, 38 y 56 de la Constitución Provincial.

Es por la totalidad de los motivos expuestos, que solicito a los Señores Legisladores me acompañen con el voto favorable a esta iniciativa.

FERNANDO PEREZ
Diputado
H. C. Diputados Pcia. Bs.As.