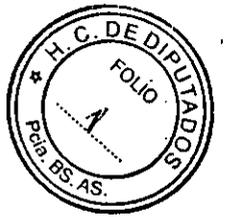


EXPT. D- 3318 /15-16



Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados

PROYECTO DE SOLICITUD DE INFORMES

La Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires

RESUELVE

Solicitar al Poder Ejecutivo a través de la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial el estado de como se encuentra la red Ferroviaria de la Provincia, material rodante (locomotoras y coches pasajeros y vagones de carga), el inmobiliario (estaciones), situación del personal, estado de las vías (renovaciones recientes), la señalización, los paso a nivel con barreras y sin barreras y los servicios que operan en la actualidad.

JULIO RUBEN LEDESMA
Diputado
Bloque Frente Renovador
H.C. Diputados de la Pcia. Bs. As.

Fundamentos

El 1857 es lejano en el tiempo aunque hace unos años el mundo ferroviario conmemoró los 150 años del ferrocarril en el país, desde la Estación Once a la localidad bonaerense de 9 de Julio fueron los primeros 257 km de los 44.000 que supimos tener.

El 1948 en tiempos más cercanos fue el año que nos devolvieron lo que era nuestro, con la nacionalización de Juan Domingo Perón.

Los '60 influenciados con el plan Larkin de EE.UU comenzó los cierres de una forma masiva de los ramales secundarios en nuestro país donde avanzó primero la "cuchara" de Alsogaray y Aleman en el 1961, luego vino la de José Martínez de Hoz en el 1978 y finalmente la de Domingo Cavallo en el 1991. Todos y "parejito" lograron dismantelar la red ferroviaria del país y de la Provincia de Buenos Aires. Cada uno de ellos a su manera y estando con signos partidarios distintos al frente de la cartera económica del país, lo hicieron.

En el caso de la Provincia de Buenos Aires bajo la consigna del presidente Carlos Menem; "ramal que para, ramal que cierra" y más tarde con el otro paradigma de que las provincias que lo quieran seguir utilizando "que se hagan cargo del Ferrocarril", apareció la figura del gobernador Eduardo Duhalde que se hizo cargo de la mayor red ferroviaria del país y comenzó a existir la figura de FERROBAIRES y que hoy persiste.

Los que vivimos en la Provincia conocemos el estado lamentable en que fue cayendo el Ferrocarril en la Provincia de Buenos Aires, una mezcla de abandono, desidia, corrupción y de presiones políticas ajenas al ferrocarril, o del juego de intereses de los operadores, portuarios, del comercio, de los seguros, y del transporte automotor y de los gremios.

Todos y cada uno contribuyó a que este noble medio de transporte decayera. La reciente preocupación del gobierno nacional de Cristina Fernández y de su ministro Florencio Randazzo post accidente de Once y al distanciamiento del gremios de Transporte, hicieron posible una "primavera ferroviaria" que se noto desde mediados del 2012 con importantes compras de material rodante y de vía y obra.

A partir de la catástrofe ferroviaria de ONCE cambió la política del Ministerio del Interior y de Transporte de la Nación entrando a partir del 2012 material ferroviario en cantidades importantes, parte de ello en principio llegó también a la provincia de Buenos Aires de diferente manera, desordenadamente y sin mucho juicio.

De hecho se abrieron, más vale decir se reabrieron algunas posibilidades de viajes al interior de la Provincia para pasajeros, en algunos casos se agregó material restaurado, aunque haya sido otra vez desordenada y producto de impulsos mediáticos, pero sin duda en el país se renovó material ferroviario.

La provincia también fue "despertada" en el 2011 por un accidente en la cercanías de la localidad bonaerense de San Miguel con otro choque fatal entre el "Tren a Junín" y el local del FF.CC San Martín que iban en la misma dirección hacia J.C. Paz.

Llegaron nuevas autoridades y un re-ordenamiento con pocos recursos calmo los ánimos.

En la Argentina colapsa la red, se suman los accidentes fatales, las muertes de inocentes, los costos adicionales y las demás cuestiones que atañen a este medio de comunicación.

La existencia de un nuevo gobierno posibilita dos cuestiones. Un sincera miento de como están realmente las cosas y la posibilidad de una política nueva, esperando en este caso por cierto algunas mejoras de fondo.

El sinceramiento es difícil por cierto de llevarlo a cabo, un laberinto de cosas y personas, pero el hacerlo ahora conlleva un nulo costo político, porque la culpa la tienen otros, pero realizarlo es fundamental para avanzar en la otra parte, la de una nueva política ferroviaria en la Provincia.

Además de que este pedido pueda ser bueno y útil para la Provincia lo puede ayudar en la gestión, teniendo en cuenta que el signo partidario de los que gobierna la Provincia tiene dos subyacentes estigmas, vienen de una corriente económica que han siempre sugerido la



eliminación del ferrocarril a su mínima expresión y en segundo lugar su alianza con el gremio de camioneros no es justo el aliado deseado para los que pretenden empujar el ferrocarril por obvias razones e intereses.

Finalmente es urgente, útil y necesario la respuesta de este pedido de informe para poder controlar y sugerir antes que sea tarde otra vez.

Por los motivos expuestos, solicito a las Señoras y los Señores Legisladores acompañar con el voto afirmativo en el presente Proyecto de Resolución.

JULIO RUBEN LEDESMA
Diputado
Bloque Frente Renovador
H.C. Diputados de la Pcia. Bs. As.