



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

EXPTE. D- 3030 /16-17

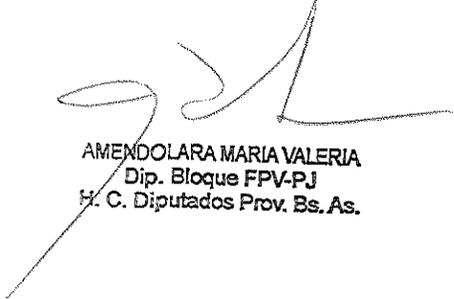


PROYECTO DE DECLARACIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires

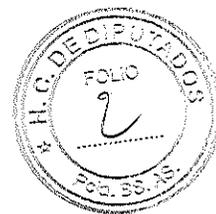
DECLARA

Que vería con agrado que el Poder Ejecutivo declare de Interés Provincial el “Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril General Roca Ramal Plaza Constitución – La Plata, programa BID N° 2982/OC-AR” que tiene por objetivo la renovación y electrificación del servicio ferroviario de pasajeros de dicho ramal.


AMENDOLARA MARIA VALERIA
Dip. Bloque FPV-PJ
H. C. Diputados Prov. Bs. As.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



FUNDAMENTOS

El “Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril General Roca Ramal Plaza Constitución – La Plata, programa BID N° 2982/OC–AR” tiene por objeto principal la renovación y electrificación del servicio ferroviario de pasajeros del Ramal Plaza Constitución – La Plata del Ferrocarril General Roca y, específicamente, contribuir a la reducción de tiempos de viajes y niveles de accidentalidad y la mejora de la confiabilidad y confort del servicio, incrementando como resultado la participación modal de este ramal ferroviario en el transporte de pasajeros del corredor Buenos Aires - La Plata.

El Proyecto en marcha se desarrolla territorialmente en los partidos de Avellaneda, Quilmes, Berazategui y La Plata. Posee un enfoque multidisciplinario que consiste en una radical modernización del ferrocarril con el objetivo de renovar y electrificar el servicio en sus 52,6 km. de extensión.

La electrificación del ramal Constitución – La Plata es parte fundamental del plan de modernización que comprende además un conjunto importante de obras. Entre ellas, la instalación del sistema de catenarias para el suministro eléctrico y una subestación eléctrica ad-hoc, el reemplazo de todas las unidades por trenes 0 km, la instalación de un nuevo sistema de señalamiento y seguridad, la construcción de modernos talleres de mantenimiento y la renovación de todas las estaciones del Ramal.

Al finalizar estos trabajos se acortarán los tiempos de viaje –pasarán de una hora y media a 55 minutos entre ambos extremos–, habrá una mayor frecuencias hasta llegar, en unos años, a correr trenes cada 8 a 10 minutos en hora pico.

Todas estas mejoras significan un cambio sustantivo en la calidad de vida de los usuarios que realizan actualmente 35 millones de viajes anuales en el Ramal, tal como ya viene sucediendo en el trayecto Constitución –



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



Berazategui, donde las nuevas unidades se encuentran en servicio y la demanda de pasajeros ha crecido aproximadamente un 40%.

No es necesario explicar los impactos positivos que se generan cuando los usuarios abandonan las modalidades de transporte con motor a combustión (colectivos, combis o autos particulares) para volcarse al transporte ferroviario electrificado

Desde el punto de vista de la financiación, es importante destacar que la misma se realiza principalmente a través del Programa del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) N° 2982/OC-AR, que cubre el 60%, y el resto a través de fondos del Tesoro Nacional. La implementación se realiza a través de la Unidad Ejecutora Central (UEC) del Ministerio de Transporte de la Nación.

Las obras y adquisiciones relacionadas con este Proyecto se describen sucintamente a continuación:

- a) Material Rodante. Incluye la adquisición del material rodante constituido por 300 unidades 0 km de fabricación china CSR, provistas con aire acondicionado, cierre automático de puertas, amplios asientos y espacios diseñados para personas con movilidad reducida. Las mismas pueden agruparse en ternas o triplas autopropulsadas. De esta manera pueden generarse formaciones de entre 7 y 9 vagones, para cubrir la demanda creciente del modo ferroviario.
- b) Electrificación mediante Catenaria. La Catenaria es la línea aérea que abastecerá de energía a los nuevos trenes. El tendido está compuesto de un hilo de contacto soportado por postes, que alimenta con energía al tren a través del colector de electricidad llamado pantógrafo ubicado en el techo de las unidades. El conjunto de la obra de la catenaria comprende además el tendido de otras líneas eléctricas para abastecer distintos circuitos del ferrocarril, como la Línea de Alimentación (LA) que permite la circulación parcial de la corriente proveniente de la subestación que le proporciona la energía; la Línea de Fuerza (LDF) que alimenta las estaciones, talleres y cualquier otra instalación para el uso



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



de iluminación y fuerza motriz; la Línea de Señales (LDS) que abastece de energía al nuevo sistema automatizado de señalamiento, y la Línea de Protección (LP) que sirve para eliminar las descargas atmosféricas o las fallas de aislación a tierra.

- c) Subestación Quilmes y Centro de Telemando. Consiste en la construcción de una Subestación Transformadora Eléctrica en Quilmes, destinada a aportar la cantidad de energía necesaria para poder abastecer a las líneas ya mencionadas anteriormente, así como también la instalación de un moderno Centro de Telemando en la estación Plaza Constitución para comandar todos los componentes del sistema eléctrico del que se alimentará el nuevo servicio. Este Centro supervisará y controlará la alimentación eléctrica desde un único punto, optimizando de este modo la seguridad y confiabilidad de todo el sistema en su conjunto que incluye, entre otros elementos, la subestación transformadora, los puestos de seccionamiento y los puestos de autotransformación.
- d) Señalización y Comunicaciones. Incluye el reemplazo total del actual sistema de señalización que funciona desde 1890, por un sistema moderno que utilizará la tecnología denominada ERTMS/ETCS1, desarrollada en Europa y de probada eficacia en el tránsito seguro de trenes. El sistema de señalamiento, que incluirá una renovación de las comunicaciones de toda la traza, manejará en forma confiable las autorizaciones de movimiento de las formaciones llevando la información al Centro de Control. Con esto se podrá lograr un significativo aumento de frecuencia, mayor seguridad y confiabilidad de toda la línea, automatización de las barreras en los pasos nivel, frenado automático en caso de emergencia, nuevo sistema de vigilancia por video en las estaciones, y colocación de postes S.O.S. en todas las estaciones.
- e) Nuevos Talleres Ferroviarios. El Proyecto de Mejora incluye la construcción del "Taller de Alistamiento y Depósito Tolosa", y del "Taller de Mantenimiento Kilómetro 5". El primero incluye las instalaciones



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



donde se realizará el mantenimiento mecánico, eléctrico y electrónico frecuente, lavado, acondicionamiento y estacionamiento de todas las unidades eléctricas que servirán al Ramal La Plata-Constitución. Los talleres originales –destinados a locomotoras– fueron construidos en 1940, pero en la actualidad se encuentran fuera de servicio y en estado ruinoso. Esta obra resignificará a Tolosa en su orgullosa estirpe ferroviaria. Su escala se define por los 17750 m² de superficie cubierta de talleres con tecnología avanzada, 10 km de vía nueva, 32 ADV (cambios de vía) y una parrilla ferroviaria que se conecta la vía principal en dos puntos, para asegurar el tránsito fluido de formaciones y garantizar el servicio día a día. El segundo se ubica en la localidad de Gerli, e incluye la construcción en dos etapas de las instalaciones destinadas al mantenimiento pesado de las formaciones, desarme de bogies, granallado y pintado de unidades, reparación y control de unidades motoras, y otras tareas indispensables para el correcto funcionamiento de los trenes a lo largo de su vida útil.

- f) Viaducto Ringuelet. Esta obra comprende la construcción de dos sistemas de puentes (viaductos) paralelos de 1.000 metros de extensión, entre las estaciones Ringuelet y Tolosa, que reemplazarán al terraplén existente, que históricamente presentó condiciones del suelo inestables, ocasionando limitaciones que son incompatibles con las expectativas de velocidad y confort que tendrá el servicio ferroviario luego de su electrificación. Adicionalmente, la remoción del actual terraplén redundará en una sustancial mejora de las condiciones hidráulicas en la zona del arroyo “El Gato”.
- g) Elevación de andenes y mejora integral de las estaciones. Incluye la elevación del nivel de los andenes de las 23 estaciones del Ramal y vía circuito para equiparar la plataforma al nivel de acceso directo al piso de los trenes. Esto permite a los pasajeros abordar el tren en mejores condiciones de seguridad con el fin de evitar accidentes, permitir la accesibilidad de personas con movilidad reducida, lo que no era posible en las condiciones previas a las del Proyecto de Mejora. Además, acomete la renovación de todas las estaciones de la traza, mediante la



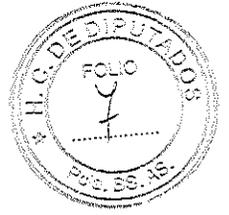
restauración y modernización de los edificios, mejoramiento de accesos y de entornos urbanos, adecuación completa a la Ley 24314 “Sistema de Protección Integral de los Discapacitados”, incorporación de módulos SUBE, adecuación informática y señalética y puesta en valor de los edificios históricos. Asimismo, en las estaciones de Avellaneda, Quilmes, Berazategui y La Plata se realiza una “mejora de entorno” que consiste en la adecuación de la infraestructura para conexiones con otros modos de transporte en las mismas.

- h) Pasos Bajo Nivel. Incluye la construcción de pasos viales y peatonales por debajo de las vías en distintos puntos del recorrido con el fin de mejorar la seguridad vial y peatonal, mejorando de manera radical las condiciones para estos dos modos complementarios del ferroviario. La situación de las personas con movilidad reducida se verá mejorada a partir del cumplimiento de la Ley de accesibilidad 24314 “Sistema de Protección Integral de los Discapacitados” en los principales encuentros multimodales.
- i) Renovación de vías y mejora de cercos. Comprende la mejora y/o renovación del material y tendido de vías en el Ramal, para generar unas condiciones de tránsito compatibles con el nuevo standard de confort y seguridad que el Proyecto de Mejora genera. Se suma también la colocación de cercos perimetrales a lo largo de la vía para evitar cruces indebidos y reducir la accidentalidad originada en el mal uso del sistema.
- j) Sobre la base de lo descripto anteriormente, resulta evidente que una vez finalizadas las obras del “Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril General Roca Ramal Plaza Constitución – La Plata” las condiciones de movilidad serán ampliamente superadoras de la situación actual.

En una escala regional, la mejora de la modalidad ferroviaria permitirá que una mayor cantidad de usuarios viajen con mayor comodidad y menores tiempos de viaje. Como consecuencia directa, se espera de esta manera una merma en los viajes de la Autopista La Plata – Buenos Aires. La



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

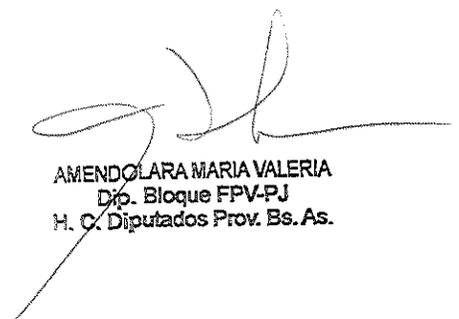


transferencia de viajes en automóvil particular o micros hacia la modalidad ferroviaria es un avance cualitativo en términos sociales, económicos y ambientales.

En una escala local, muchos de los viajes que actualmente se realizan en auto y colectivo por razones de trabajo, estudio o recreación, se volcarán al modo ferroviario, descomprimiendo no solamente las avenidas y rutas provinciales, sino también liberando espacios de estacionamiento en las zonas más urbanizadas.

En síntesis, el “Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril General Roca Ramal Plaza Constitución – La Plata” se encamina a resolver los históricos problemas de movilidad de la Región en la dirección que adoptan las grandes ciudades del mundo, priorizando los modos de transporte público más eficientes tanto desde el punto de vista socio-económico como ambiental, donde el modo ferroviario adquiere un protagonismo indiscutido frente a las otras opciones. Al mejorar sustancialmente las condiciones de esta modalidad, se produce naturalmente una disminución en el uso de los otros modos de transporte, ostensiblemente mucho menos eficientes, particularmente el uso del vehículo particular. Estos criterios resultan adecuados para los nuevos paradigmas de movilidad urbana, en donde el sistema de transporte automotor ha colapsado, convirtiendo la vida de los usuarios y peatones en un verdadero caos. De esta manera, el Proyecto constituye en uno de los ejes sobre el cual articular las soluciones racionales a los graves problemas que se arrastran desde hace décadas en esta materia del transporte en las grandes áreas urbanas.

Por lo expuesto, solicito a mis pares el acompañamiento de esta iniciativa.



AMENDOLARA MARIA VALERIA
Dip. Bloque FPV-PJ
H. C. Diputados Prov. Bs. As.