

EXPTE. D- 3623 / 17-18



Honorable Cámara de Diputados

Provincia de Buenos Aires

DECLARACION

Declarase de interés legislativo la puesta en funcionamiento del servicio ferroviario de pasajeros a las localidades de Tandil, Gardey y Maria Ignacia-Vela, así como la extensión de mismos hasta Benito Juarez.

Una firma manuscrita que parece ser 'IRIARTE'.

IRIARTE ROLDOFO ADRIAN
Dip. Bloque FPV-PJ
H. C. Diputados Prov. Bs. As.



Honorable Cámara de Diputados

Provincia de Buenos Aires

FUNDAMENTOS

El servicio ferroviario de pasajeros a Constitución desde Tandil fue recuperado en agosto de 2012, después de 15 años de paralización, cubriendo 340 kms. de extensión entre Tandil y Constitución, incorporando convoyes de cuatro coches, con muy buena calidad de servicio, paradas en Cañuelas, San Miguel del Monte, Las Flores y Rauch.

El servicio ejecutó más de 400 viajes y registró solo 5 incidentes (2 por fallas mecánicas y 3 por descarrilamiento de otras formaciones de carga, no de pasajeros).

Fue en julio de 2016 cuando se anunció la suspensión.

Ello surge como consecuencia de la Resolución 517-E/ 2017 del Ministerio de Transporte de la Nación, en la que se efectiviza el traspaso de los servicios ferroviarios de la Provincia a la Nación.

La recuperación del servicio de tren de pasajeros significó un logro colectivo de alta valoración para la comunidad tandilense, ya que durante casi 15 años distintos sectores y personalidades locales trabajaron para la vuelta del servicio, especialmente en Villa Italia y en todo el barrio de la estación.

Las tarifas accesibles, con descuentos a jubilados y estudiantes, brindaron una alternativa de transporte segura y de calidad, con alto impacto social para más de 80.000 pasajeros.

Por primera vez, nuevas generaciones accedieron al tren de pasajeros y se incentivó la experiencia intergeneracional, entre abuelos y nietos compartiendo un viaje en tren.



Honorable Cámara de Diputados

Provincia de Buenos Aires

El impacto del tren de fin de semana fue muy positivo para las localidades de María Ignacia-Vela y Gardey, en términos turísticos y económicos.

Se puso en marcha en agosto de 2014, estimulando el desarrollo del turismo rural.

Gracias al tren, gran cantidad de familias y turistas conocieron María Ignacia-Vela y Gardey.

Servicio los días sábados (ida por la mañana y vuelta por la tarde).

Promedio de ocupación superior al 75%.

Fue uno de los 15 trenes netamente turísticos de todo el país.

En julio de 2016, cuando se anunció el cierre del servicio, el Multimedios El Eco de Tandil realizó una encuesta consultando a los tandilenses su opinión sobre el servicio de tren de pasajeros. El resultado fue contundente, con niveles de aceptación cercanos al 70%.

En servicios de consultas para viajeros frecuentes por internet, como es el caso de Trip Advisor, se podían leer opiniones como esta, a pocos meses del cierre del servicio:

(Re: Viajar a Tandil en tren

23 de febrero 2016, 18.06

Hola! El tren funciona perfectamente, son los coches nuevos.

Llega a Tandil los martes y viernes a las 00:00 aproximadamente y se va de Tandil, los domingos y miércoles a las 22, deberías sacar los boletos con anticipación. De una semana más o menos.

Saludos.



Honorable Cámara de Diputados

Provincia de Buenos Aires

Se dijo que el cierre del servicio de tren de pasajeros Tandil-Constitución se basaba en un informe de la Auditoría General de la Nación, pero el mencionado estudio NO ANALIZÓ EL FUNCIONAMIENTO DEL TREN A TANDIL.

El informe de la AGN analizó el periodo que va desde enero 2010 hasta diciembre 2013. Hay que recordar que el servicio Constitución-Tandil se reactivó en agosto de 2012, mientras que el tren turístico a Vela y Gardey comenzó a funcionar en agosto de 2014.

De hecho, las principales observaciones de la Auditoría se centran –entre otros– en los siguientes corredores, tramos y servicios: corredor Buenos Aires – Mar del Plata; Mar del Plata- Miramar; Guido- Madariaga–Vivoratá; Servicio Plaza Constitución- Chascomús; Ramales A. Korn- Altamirano y Altamirano- Mar del Plata- Miramar; Corredor Aguará – Carmen de Patagones; Corredor Bahía Blanca – C. de Patagones; Corredor Once- Bragado- Mechita; Bragado- Mechita- Olascoaga; tramo Brandsen – Gral Guido / Gral Guido- Mar del Plata.

La Auditoría no incluyó el análisis del servicio de tren de pasajeros a Tandil cuando observó el estado de Pasos a Nivel, ni cuando identificó accidentes y sus causas, ni cuando evaluó el estado de estaciones y empalmes.

Tampoco incluyó el caso del tren a Tandil cuando presentó un cuadro sintético del estado en que se encontraban los ramales a cargo de la Unidad Ejecutora Provincial, para fines del año 2013.

Cuando el informe de la Auditoría se refiere al tren de pasajeros Tandil-Constitución, lo hace para señalar precisamente que debería haber un servicio más a la semana (página 67 del informe).

Los servicios se pueden recuperar rápidamente porque actualmente las vías que usaba el tren a Tandil están siendo utilizadas por otras formaciones, de carga o de pasajeros, sin inconvenientes.

Es el caso del tramo Constitución- Cañuelas- Las Flores, actualmente utilizado por el servicio de tren de pasajeros a Bahía Blanca



Honorable Cámara de Diputados

Provincia de Buenos Aires

Operado por Trenes Argentinos, sale los viernes desde Constitución y regresa los domingos desde Bahía Blanca.

Ofrece servicios en Primera, Pullman y Camarote, con calefacción, aire acondicionado y coche comedor, realizando paradas intermedias en San Miguel del Monte, Las Flores, Azul, Olavarría, General Lamadrid, Coronel Suarez, Pigüe y Tornquist.

No tiene sentido que hoy, para tomar el tren a Constitución, un tandilense tenga que trasladarse hasta Olavarría o Azul.

El otro tramo que usaba el tren de pasajeros de Tandil, es el que va desde Las Flores hasta Tandil.

Ese tramo está siendo utilizado actualmente por el servicio de cargas de Ferrosur Roca S.A., que llega hasta Barker.

Este servicio tiene una frecuencia de tres veces a la semana.

Hay que tener en cuenta que toda la red por la que corrió en tren de pasajeros Constitución- Tandil (más Vela y Gardey) es operada por la mencionada concesionaria Ferrosur Roca S.A., compañía mayoritariamente privada pero en la que el Estado Nacional Argentino posee el 16% del capital accionario.

Las restricciones que, según expertos, se registran en algunos puntos de los tramos Tandil/Las Flores y Las Flores/Cañuelas, son las mismas restricciones a las que hoy se adaptan los trenes de carga y de pasajeros que utilizan esas vías.

Por ese motivo, las velocidades en algunos tramos del recorrido no son las óptimas.

Por cierto, Ferrosur transporta cereales, minerales, frutas, soda caustica, productos cementeros, piedra, arena, cerámicos, etc. por esas vías sin



Honorable Cámara de Diputados

Provincia de Buenos Aires

Inconvenientes, como sucedía con los pasajeros hasta que se cerró el servicio.

Por supuesto que las inversiones en mejoras que pueda activar el Estado Nacional, en tanto accionista, redundarán en beneficio del servicio, así como las que ejecute el concesionario.

Así como el tren de cargas llega hoy a Barker vía Tandil, pasando por Azucena, es oportuno considerar la posibilidad de llegar a Benito Juárez tomando el tramo Gardey- Vela- Estación López, hasta llegar a la Estación Juárez.

El servicio en ese tramo también es administrado por Ferrosur Roca.

Se podría lograr la activación del tren de pasajeros desde Benito Juárez a Constitución, pasando por Tandil.

En momentos en que el gobierno Nacional está anunciando un llamado a licitación internacional por casi 3.000 millones de dólares para la renovación de servicios ferroviarios de pasajeros en manos del Estado, no tiene sentido descartar la posibilidad de recuperar el tren de pasajeros a Tandil, Gardey y María Ignacia-Vela, incorporando también a Benito Juárez. Por cierto, eso requiere ir más allá de las mejoras en los servicios del área metropolitana.

En lo que respecta al material rodante, el tren a Tandil contó con material adecuado que puede recuperarse sin gran esfuerzo. Además, dado que el gobierno Nacional planea comprar 1.850 nuevos coches y tiene previsto ampliar las formaciones en el área metropolitana, pasando de 160 metros a 205 metros, lo que implica agregar al menos tres coches por formación, no sería gran esfuerzo asignar una parte muy menor de ese material (el nuevo o el usado recuperado) al servicio de Tandil.



Honorable Cámara de Diputados

Provincia de Buenos Aires

Para lograr resultados, es indispensable acelerar el traspaso hacia trenes Argentinos. A principios de julio de 2016, se anunció que el traspaso de Ferrobaires a Trenes Argentinos iba a demandar – originalmente- un lapso de 180 días. Sin embargo, a mediados de febrero de 2017 se estableció oficialmente que el plazo se extendió por 90 días más.






Se trata de una decisión política. El gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte de la Nación y la SOFSE (Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado) deberían poner en claro su interés en recomponer y ampliar los servicios de pasajeros de larga distancia, incluyendo a Tandil como una de las prioridades

Dado lo expuesto también se debe considerar que el tiempo que demande la gestión administrativa del traspaso no debe ser impedimento para que el servicio se siga prestando o ser restablezca ya que si el ramal está siendo utilizado y es viable el servicio a las localidades mencionadas.

Por ello solicito a los señores Diputados acompañen la presente Declaración.

IRIARTE RODOLFO ADRIAN
Dip. Bloque FPV-PJ
H. C. Diputados Prov. Bs. As.

**FERROCARRIL NACIONAL GENERAL ROCA
ex FERROCARRIL DEL SUD**

-  Red concesionada a Ferrosur Roca
-  Red concesionada a Ferroejército Pampeano
-  Red a cargo de Ferrobaires
-  Sección sub urbana
-  Ramales clausurados / levantados

**EL SUD
AL SUD**

