

## **SESION 22/09/2010- EXTRACTO DE LA VERSION TAQUIGRAFICA**

VOTACIÓN DEL PROYECTO DE LEY DE CREACION DE LA EMPRESA MIXTA DE FERROCARRILES S.A

### **Palabras del Diputado Pablo Javkin, impulsor del proyecto:**

La verdad que es una gran satisfacción poder estar en este momento en el recinto tratando este proyecto.

Nosotros presentamos una idea en relación a avanzar en la Provincia de Santa Fe en la recuperación de los ferrocarriles hace dos años, luego recogimos una enorme cantidad de opiniones a lo largo de toda la Provincia, muchas de legisladoras y legisladores de todas las bancadas. Nos encontramos con la oportunidad enorme de recorrer clubes ferroviarios, asociaciones de amigos del tren, los talleres ferroviarios de la Provincia de Santa Fe, que tanto tienen que ver con la historia de la Provincia. Muchos pueblos y localidades de la Provincia que estuvieron vinculados desde su nacimiento al ferrocarril. Esta es una provincia que, cuando ve uno ve el mapa, se da cuenta de que estuvo construida a la vera del tren, y muchos de los problemas de vinculación que nuestra provincia tiene hoy, tienen mucho que ver con el hecho de que los trenes no estén en funcionamiento.

Estuvimos también tomando contacto con muchos legisladores locales, concejales, de todas las fuerzas políticas, que nos han mandado proyectos de adhesión a la Cámara, que han trabajado y trabajan hoy en la recuperación de los servicios ferroviarios, grupos de concejales como por ejemplo, los de San Cristóbal, San Justo y Santa Fe, y los pueblos intermedios que se han organizado al igual que los intendentes y presidentes comunales en pos de la recuperación del tren.

La historia del tren en la Argentina tiene tres momentos históricos trágicos. Una, señor presidente, que fue lo que se conoció con el Plan Larkin, primer plan de cierre de ramales que se consideraban secundarios, como nos contaba el diputado Simil que en el año '62 desapareció por ejemplo, el tren que vinculaba a Santo Tomé con San Javier. Luego, en el año '77, no casualmente en plena dictadura militar, fue el cierre de los servicios de pasajeros, servicios interurbanos, lo que se conoce como trenes de cercanía. Y, finalmente, en el año '92 el cierre y liquidación de la Empresa Ferrocarriles Argentinos implicó para la Argentina, no solamente la pérdida de una empresa que evidentemente merecía discusión en cuanto a su funcionamiento, pero nunca la tragedia que significó su cierre.

Desde ese año hasta acá, la Provincia de Santa Fe ha visto, año a año, cómo se degradaba su patrimonio ferroviario, hemos visto cómo servicios que funcionaban dejaban de hacerlo, pero también cómo desaparecían terraplenes, como se tapaban vías, cómo las planificaciones de transporte, de construcciones de conectividad, de

urbanización de las ciudades se hacían por sobre las vías del ferrocarril. Hemos visto crecer en nuestra Provincia, y creo que es la mejor manera de ver cuánto perdimos con la desaparición del ferrocarril es la consecuencia de no tenerlo, y tenemos en la Provincia una situación de inseguridad vial que constituye la principal causa de muerte en jóvenes. Tenemos una situación de absoluta saturación de las vinculaciones del transporte de carga y de transporte de pasajeros en Santa Fe. Situaciones que, además, tienen un enorme impacto ambiental que se visualiza a la hora de la salida de las cosechas que también afectan, rompiendo con esa creencia de que existe una oposición cerrada entre trenes y camiones, sino preguntémosle a los camioneros que tienen que llevar su carga a puerto y están siete u ocho días en puerto soportando, además, medidas de fumigación que directamente los afectan, para ver si en la Argentina no es necesario integrar creando un sistema de transporte multimodal.

Desde esa perspectiva, nuestra Provincia no pudo nunca, desde esa fecha hasta hoy, trabajar en pos de la recuperación del ferrocarril, a punto tal –y esto abarca a muchas administraciones de distintos signos– que no tenemos en todo el Estado provincial –que no es particularmente chico– ninguna dependencia destinada al tema ferroviario. La Provincia ha sido un actor ausente, los municipios y comunas sí han trabajado con organismos nacionales, primero en la cesión de bienes ferroviarios, luego en la cesión de tierras ligadas al ferrocarril y mientras esto sucedía, en algunos casos se preservaba el patrimonio ferroviario y en muchos otros casos se destinaban a otros usos; y hoy, evidentemente, la planificación de una política de transporte que integre el territorio de Santa Fe y que hace a las inversiones, al trabajo, a la vida de nuestros pueblos, se encuentra con las consecuencias de ese deterioro de tantos años.

A nosotros nos parece que es importante revertir este proceso y propusimos y tratamos de avanzar y, por suerte, hemos encontrado un consenso entre todas las fuerzas políticas de la Provincia –por eso creo que es muy importante tener este tema tratándose hoy en el recinto–, la necesidad de que la Provincia recupere su rol en la recuperación de los trenes.

Proponemos un modelo de empresa mixta de ferrocarril, que es mixta en muchos sentidos. Es mixta en relación al Estado Provincial; es mixta porque hay actores, porque el Estado Nacional es un actor; porque hay concesiones de cargas otorgadas a nivel nacional; porque los municipios son actores imprescindibles a la hora de planificar una recuperación de los servicios ferroviarios en la Provincia de Santa Fe; porque existen muchas cooperativas en la provincia que tienen que ver con el manejo de los talleres, con la producción del material ferroviario, y que van a ser, sin lugar a dudas, imprescindibles a la hora de esa recuperación y porque también hay que

pensar en integrar un momento el transporte ferroviario, común, que integre su formulación con los otros medios de transporte que tenemos en Santa Fe.

La propuesta de esta empresa mixta se complementa con una creación, transitoriamente, de una unidad de gestión ferroviaria, que haga que inmediatamente podamos empezar a trabajar.

Tenemos hoy, saliendo de la historia trágica del ferrocarril, una oportunidad única para recuperar los trenes en Santa Fe. Existe una suerte de exceso de material rodante en el país, material rodante que en muchos casos proviene de material que se dejó de usar en países como España y Portugal, en otros casos de convenios que la Nación Argentina está avanzando con, por ejemplo la República Popular de China, material rodante que puede ser perfectamente acondicionado para su uso localmente, y la paradoja, incluso, es que hoy ese material rodante se está reacondicionado en los talleres, por ejemplo, en los talleres de Laguna Paiva y luego esos coches, reacondicionados, circulan en otros lugares del país y no en la Provincia de Santa Fe.

Tenemos una oportunidad también, porque tanto se habla de las cadenas de valores y de los oficios y todavía estamos a tiempo, en la Provincia de Santa Fe, de recuperar una cadena de valor histórico en la Provincia, que tiene que ver con el oficio ferroviario y, fundamentalmente, con la capacidad instalada, en materia de construcción, de reparación de trenes, no sólo en Paiva, San Cristóbal, en Pérez, sino también en María Juana. Tenemos además, en estos momentos, gestiones de créditos internacionales que ha encarado la Adif a nivel nacional, que tiene que ver con al reestatización del Belgrano Cargas, y que impacta sobre el territorio Santa Fe más de 6 tramos de recuperación de vías, sin lugar a dudas, la inversión más cara en materia de inversiones ferroviarias, que es la recuperación de las vías, y que va a implicar una red de cientos de kilómetros de vías en la Provincia de Santa Fe, un territorio donde tenemos problemas de vinculación enorme, sobre todo en el centro norte de la provincia de Santa Fe.

Tenemos, además, una situación, a mi entender, valiosa a la hora de que muchos municipios han empezado a recuperar la idea del tren como medio de transporte, no sólo metropolitano, sino también urbano. Se ha firmado, hace poco, un convenio entre el municipio de Santa Fe y la municipalidad de Laguna Paiva, esperamos, nosotros y, de hecho, también se ha mencionado que ese convenio implique una pronta cesión de material ferroviario por parte de la Adif para que empiecen a circular los trenes.

Hay experiencias en la Provincia de Chaco, que se sienten desde el norte de Santa Fe, es el único tren que ingresa por el norte de nuestra provincia y llega a la localidad de Los Amores. Es un tramo, el de Vera-Los Amores, que nos parece

prioritario y, quizás, una de las grandes vergüenzas en materia de políticas públicas santafesinas, porque tenemos una parte central de nuestro territorio del Norte que no tiene vinculación ni por asfalto ni por ferrocarril.

Se ha hecho, producto de este crédito, un estudio socio ambiental en algunas zonas de la provincia, en los departamentos San Cristóbal, 9 de Julio, y es bastante gráfico ver en ese estudio cómo se relevan las personas que tienen que movilizarse a dedo en la ruta desde esos departamentos, como se relevó, como principal impacto socio ambiental, la falta de una vinculación de un tren de pasajeros en esa zona.

Tenemos múltiples situaciones para aprovechar, porque se nos pregunta siempre por el financiamiento, el financiamiento por supuesto, es muy variado, pero hay un financiamiento oculto, que tiene que ver con el impacto social del tren, y hay otro financiamiento oculto, que tiene que ver con que no dudamos muchas veces en invertir dos, tres o hasta cuatro veces lo que nos costaría recuperar el ferrocarril, en rutas que después duran poco tiempo, que son de alto costo de mantenimiento y que, además, en una provincia que tiene que sufrir su vinculación, que es ferroviaria, por una vinculación vial, implica cientos de kilómetros de caminos de acceso a los pueblos que permanentemente tienen problemas de mantenimiento, costos de mantenimiento, situación de deterioro, y que es lo que a veces permite no vincular.

Esto no es sólo en el norte de la Provincia. Si usted toma el corredor General Gelly-Rosario, hay tramos donde no tiene, de ninguna manera, medio de transporte, excepto el transporte particular.

No quiero explayarme para hablar sobre las ventajas de la modalidad del tren como transporte, desde el punto de vista económico, desde el punto de vista ambiental, desde el punto de vista de la seguridad vial, porque a esta altura yo creo que ya es una obviedad que asoma a partir de la foto trágica de haber perdido ese servicio en la Argentina.

Y pensamos, por supuesto, en una instancia de fomento y complemento, porque las empresas provinciales de ferrocarriles tienen sentido en el complemento del transporte ferroviario de larga distancia y de media distancia, en materia de pasajeros, y por supuesto también es el complemento de lo que, sin lugar a dudas, debe ser una obra de planificación nacional en materia de transporte de cargas.

Estamos entonces, en este punto, señor presidente, de tratar de reunir consensos que nos haga salir a todos de, quizás, una de las fotos más vergonzosas de los últimos veinte años de –digamos– gestión pública en la Provincia de Santa Fe. Y que –insisto– no tiene que ver estrictamente con una u otra gestión; tiene que ver con el abandono de una matriz, que fue el origen de esta Provincia y que luego se perdió. A lo largo de la experiencia de haber discutido esto en las distintas comisiones,

esa historia se palpa. Muchos de los legisladores y de las legisladoras son hijos o nietos de ferroviarios o han participado en áreas ferroviarias, o han viajado en tren, o tienen historias de ferrocarril.

Hicimos, desde esta Cámara de Diputados, gracias al apoyo de todos los diputados, un concurso sobre la idea del tren, con alumnos de quinto grado a quinto año de las escuelas de la Provincia de Santa Fe. Sobre todo, quiero agradecer a los legisladores que fueron jurado, porque se acordaron bastante de la tarea que tuvieron, que fue muy ardua, hubo 2.153 trabajos de alumnos de nuestras escuelas sobre el tema del tren, 1.436 fotografías y más de 700 relatos de todos los departamentos de la Provincia de Santa Fe. Son historias. Los trabajos premiados reflejan esa geografía. Fueron trabajos de la zona rural de Vera, de Esperanza, San Cristóbal, Rosario, Humboldt, San Lorenzo, San José de la Esquina, Bouquet, La Cabral, Fortín Olmos, Arroyo Seco, Maggiolo, y de Weelwright; es decir, de toda la geografía de la Provincia.

Y el objetivo es salir de la idea de que el tren es una cuestión del pasado por el que hay que sentir una nostalgia con cierta culpa por haberlo perdido y entender que estamos a tiempo de recuperar el tren como un medio de transporte que, como lo es en cualquier lugar del mundo, es el transporte del futuro, es un medio más seguro, es un medio sustentable. Y salir también de la idea de que en la República Argentina se hace imposible pensar en un sistema de transporte multimodal y andamos a los baldazos y pasamos del tren, al 96% del transporte automotor, y casi la desaparición del tren.

Yo creo que estamos en una oportunidad. Y me parece que se está dando en todos los niveles públicos, un consenso, que ojalá se profundice en la República Argentina, acerca de recuperar el tren como medio fundamental en el transporte multimodal, en un país que proyecta cifras realmente muy ambiciosas en materia de su producción, que proyecta también las fotos de problemas de vinculación territorial, de ocupación del territorio, de vinculación, de migraciones internas generadas por la falta de conectividad y de la falta de oportunidades en el trabajo, y que tiene, desde hace mucho tiempo, como bien se denominaba, un sistema constituido por venas de acero, que son las venas del ferrocarril, que son y fueron claves en el desarrollo del país.

En este sentido, señor presidente, el proyecto abarca esta creación de una Empresa Mixta, que busca, además, priorizar las labores de los talleres de Santa Fe, una empresa, una unidad de gestión que intente la recuperación del servicio de pasajeros. Tenemos un ejemplo muy cercano en la provincia de Entre Ríos, donde hoy se han reactivado varios servicios de pasajeros a partir de este modelo de unidad de gestión –insisto– tenemos la oportunidad de coordinar con la empresa de servicios

ferroviarios del Chaco, tenemos posibilidad de gestionar algunos servicios de media distancia, sobre todo en la vinculación con la Capital Federal o la vinculación entre Santa Fe y Córdoba, como un funcionario nacional anunciara el día martes.

En definitiva, estamos frente a una oportunidad. Para nosotros era un requisito que este sea un proyecto que reuniera el más amplio consenso porque va a abarcar, en su funcionamiento, a varios gobiernos y probablemente a gobiernos de distintos sectores políticos y, a nuestro entender, había un requisito que, por suerte –y lo agradezco sincera y profundamente– diputados de todos los bloques participen de esta idea de volver a una instancia de recuperación del ferrocarril en la provincia de Santa Fe.

Así que, reitero el agradecimiento, sobre todo a los diputados que en las comisiones de Transporte, Presupuesto y Hacienda y Asuntos Constitucionales y Legislación General trabajaron en el proyecto, a los que nos han acercado ideas, propuestas. En el proyecto de ley van a encontrar algunas de las líneas que nosotros proponemos recuperar en sus tres niveles pero que, obviamente, abarca muchas otras hacia delante y, en definitiva, el objetivo central es que volvamos a tener, como Estado Provincial, una instancia en la cual volvamos al tren, que es un objetivo que –creo yo– abarca y trasciende a casi todos los sectores políticos del país. Muchas gracias.