



Honorable Concejo Deliberante
Mitre 38 - Chascomús
“2008 Año de la Educación y Emergencia Vial”

Chascomús, 24 de octubre de 2008

Sra. Intendente Municipal
Liliana Elsa Denot
Su despacho.

De nuestra mayor consideración:

Tenemos el agrado de dirigimos a usted a efectos de comunicarle que en la Sesión Ordinaria del día 23 de octubre de 2008, fue tratada y aprobada la siguiente:

COMUNICACIÓN N° 1659

VISTO:

La deficiente prestación del servicio ferroviario (frecuencias, puntualidad, infraestructura, estado de los coches), Ramal Ciudad Autónoma de Buenos Aires – Mar del Plata, que afecta a la comunidad de vecinos usuarios del Partido de Chascomús, y

CONSIDERANDO:

Que se ha tomado conocimiento del informe producido por el señor Secretario de Transporte de la Nación, Ing. Raúl Ricardo Jaime, dirigido al entonces Señor Jefe de Gabinete de Ministros Don Alberto Ángel Fernández, de fecha 1º de febrero de 2008, en referencia y respuesta a la Declaración D 1667 /07-08, de la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires;

Que la referida declaración tuvo su origen en un proyecto legislativo del Diputado Provincial Juan Alberto Gobbi, referido a la situación del servicio ferroviario en el ramal Buenos Aires – Mar del Plata;

Que el corredor Buenos Aires - Mar del Plata, y los demás servicios oportunamente concedidos a la provincia de Buenos Aires retornan al ámbito de la Nación, mediante una transición por la que ésta se hará cargo de los mismos, pero en forma paulatina;

Que los servicios ferroviarios que venía brindando la UEPFP, al momento de iniciarse la transición, según la Secretaría de Transporte de la Nación se desarrollan en un estado de suma criticidad, sobre todo en el Corredor Buenos Aires Mar del Plata, y con muy baja calidad de servicio;

Que del informe referido surge claramente la involución producida en la frecuencia, tiempo de viaje, seguridad general, y calidad de los servicios, desde el año 1998 a la fecha, al punto que sólo para el caso de la temporada estival se produjo una reducción de 12 a 3 trenes diarios (ambos sentidos) y en el caso del denominado Marplatense se redujo de 5 a 1 frecuencia diaria;

Que a la fecha el servicio opera con una insuficiente oferta de frecuencias, consistente en dos formaciones desde Chascomús a Plaza Constitución (3:15 y 14:20 hs.) y dos en sentido contrario (9:20 y 23:10 hs.), con un servicio especial los días viernes (16:45), oferta que con seguridad contemplará despachos adicionales de formaciones, durante la temporada estival;

Que en cuanto a pasajeros transportados, siempre según lo expuesto por la autoridad nacional en el informe citado, la reducción desde 1991 al 2006 de 1.706.000 a 875.000;

Que siempre según el informe, al año 2007 la situación empeoró, ya que *"...el estado de vías de dicho corredor si bien en general es bueno requiere la realización de un mayor mantenimiento general, rectificación de curvas de Chascomús y Dolores, mejoras en el señalamiento y comunicaciones y construcción de desvíos dinámicos".....En los últimos diez años durante las operaciones que efectuó la UEPFP los flujos de pasajeros han disminuido en un 48% (1.700.000 viajes a 1992 los 11 trenes diarios en verano y 4 en baja temporada, con 4 trenes diarios en verano y 3 en baja temporada) y paralelamente, ha declinado la calidad de los servicios siendo su actual situación: **crítica**;*

Que como si esto resultara poco para constatar el estado de desastre en que se encontró el servicio, mas adelante el informe sigue: *"a) Respecto de la tracción: la misma es poco confiable y escasa. Resulta necesario reparar al menos entre 10 a 12 locomotoras. b) Respecto del material rodante: **el mismo se encuentra en malas condiciones de confort o deteriorado totalmente.**"* (lo resaltado es textual del informe original);

Que en cuanto a la seguridad del sistema expresa: *"...* A ello se agrega que existe un potencial peligro de accidentología potenciado, pues se exceden las velocidades de circulación entre 15 a 20 Km./h por encima de lo permitido por el estado de las vías. Ello ha sido detectado reiteradamente por la CNRT. También hay graves problemas operativos..... Respecto del estado de las vías" las mismas presentan muchos puntos críticos, mas aun para las velocidades que se desarrollan en el corredor entre 90 y 120 Km./h y desde Maipú a Cobo para desarrollar los 130 Km./h de el Marplatense.....A este respecto desde que la UEPFP tomó a su cargo la operación de este servicio **no se ha realizado el mantenimiento mecanizado anual de vía que es indispensable para poder mantener la geometría de vía, la que es indispensable para poder mantener el servicio de pasajeros...."**;*

Que a continuación de este alarmante panorama, se cita el informe de la CNRT titulado Análisis General de la Seguridad Técnica de los Servicios de Pasajeros a Mar del Plata de UEPFP, en el que se afirma que el sistema demuestra la gravedad del estado operativo del corredor, *"...lo que llevó a gravísimos incidentes que por fortuna no llegaron a accidentes de incalculable gravedad, como encontrarse dos trenes de frente en vía sencilla entre Chascomús y Lezama..."*;

Que en virtud del gravísimo estado de situación reconocido por la propia Secretaría de Transporte de la Nación, oportunamente se habrían planteado una serie de opciones estratégicas, a saber:

- Mejorar el actual servicio (120 Km./h)
- Establecer un servicio de altas Prestaciones (160 Km./h)
- Generar un servicio de alta Velocidad (250/300 Km./h) lo que implica construir un nuevo corredor ferroviario para un servicio de alta velocidad.

Que como emergente de dichas opciones, el Gobierno Nacional ha adoptado algunas decisiones, tales como, la mas relevante, la transferencia del corredor y otros servicios concesionados a la Provincia de Buenos Aires, ante la ineficacia y decrepitud del servicio ofrecido por la provincia, proceso que se inicio con la firma, el 8 de Febrero de 2007, de un acta-acuerdo, entre las autoridades nacionales y el entonces Gobernador Ing. Felipe Solá, y el Arq. Daniel Kats, intendente de Mar del Plata a la fecha, estableciendo el traspaso a la órbita del Estado Nacional de los servicios oportunamente concesionados. En dicha acta se dispuso que habría un período de transición, creando una unidad de Gestión integrada por funcionarios de ambas jurisdicciones.-

Que otra de las decisiones adoptadas, consistió en proceder a la Licitación del Tren de alta Velocidad (TAVE) entre Buenos Aires y Mar del Plata, que incluyó la formulación integral del anteproyecto, propuesta de desarrollo y ejecución de la obra, oferta

económica con propuesta de financiamiento, mantenimiento, provisión de material rodante y mantenimiento para el servicio ferroviario de ciudad autónoma de Buenos Aires – Mar del Plata (Provincia de Buenos Aires) línea del ferrocarril General Roca.-

Que complementariamente, en el marco del proceso de cogestión referido se habrían definido los Servicios de contingencia para el período 2008 – 2009.-

Que para el servicio buenos aires Mar del Plata se habría considerado necesario implementar:

En Invierno:

- 3 servicios diarios en ambos sentidos.
- 1 servicio adicional los fines de semana.
- En Verano:
- 5 servicios diarios en ambos sentidos.
- 1 servicio adicional los fines de semana.
- 3 servicios semanales mas un tren ordinario (Clase Turista y Bar y Automovilera) en horario nocturno.

Que según lo expresado en el mismo informe citado mas arriba el objetivo estratégico es mostrar a la sociedad usuaria del corredor y a la sociedad en general, que el Gobierno Nacional no solo prevé la Alta Velocidad para este corredor, sino que además y mientras se concrete este proyecto, encara un Plan de contingencia para ir mejorando la calidad de los nuevos servicios que implementarán en el corto plazo, una vez asumido totalmente por la Nación, para el corredor Buenos Aires - Mar del Plata;

Que la reseña efectuada deja en evidencia de la desidia y la indiferencia del Estado Provincial, caracterización de la que no escapan ninguna de las sucesivas administraciones de nuestra Provincia, desde que se produjera la concesión a favor de la jurisdicción provincial, con el agravante de que se trata del sistema o modalidad de transporte mas utilizada por los sectores de menores recursos, especialmente en los distritos del conurbano bonaerense;

Que en tal sentido, resulta paradójico, o mas bien aparece como un sarcasmo y una burla a la sociedad, lo expresado por el entonces Gobernador Solá, en oportunidad de anunciarse, en agosto de 2004 una primera y frustrada licitación de un servicio de alta velocidad (en aquella ocasión por iniciativa unilateral de la provincia), jornada en la que resaltó *"...la importancia del ferrocarril como instrumento de integración y desarrollo.....trabajar en los trenes, imaginar una Argentina integrada por corredores ferroviarios, es pensar en la gente"*;

Que el calamitoso estado del servicio a cargo de la provincia, al menos hasta el comienzo del período de transición, es la irrefutable evidencia de la verdadera importancia que la gestión del Ing. Solá le asignó a los trenes, la que contrastada con sus dichos mueven a la indignación y el rechazo;

Que la calidad y confort, seguridad, frecuencias, estado del material rodante, y demás condiciones del servicio, son de suprema importancia, tanto en lo que hace a las necesidades de los vecinos de Chascomús, usuarios del mismo, como las alternativas de traslado para un considerable porcentaje;

Por ello, el Honorable Concejo Deliberante aprueba la siguiente:

COMUNICACIÓN

Artículo 1º: El Honorable Concejo Deliberante de Chascomús, se dirige a las autoridades del Gobierno Nacional, con el objeto de requerir información, sobre el servicio de transporte ferroviario, Ramal Ciudad autónoma de Buenos Aires – Mar del Plata, solicitando para ello se sirva informar a este cuerpo:

- Si se han revertido a la fecha, desde el inicio del período de transición de la transferencia, las deplorables condiciones de operación del servicio, y "*el estado de suma criticidad*", expuestos en el informe elaborado por el señor Secretario de Transporte de la Nación, Ing. Ricardo Raúl Jaime, de fecha 1 de Febrero de 2008, al que se hace referencia en el exordio.-
- Si a partir del inicio de la gestión compartida, a través de la Unidad de Gestión bijurisdiccional, pueden garantizarse las mas elementales condiciones de seguridad en cuanto a material rodante, infraestructura de vías y sistema de señalamiento seguridad, tanto para los usuarios transportados, como para peatones y vehículos que se movilizan en las área de influencia del ramal.-
- Si han comenzado a operar los servicios de contingencia previstos para el ramal referido, y en caso de ser así, el grado de ejecución y servicios que contempla (frecuencia, coches, paradas, etc.), particularmente, aquellos que impliquen beneficios y/o mejoras para los usuarios del tramo Chascomús – Plaza, y vuelta.-
- Cantidad de servicios, coches por formación, frecuencias, y horarios de los servicios con parada en la ciudad de Chascomús, en ambos sentidos, previstos para la temporada estival.-
- Fecha estimada de traspaso de servicios de la jurisdicción provincial a la Nacional, en forma definitiva y completa.-
- Estado de tramitación y/o ejecución del proyecto de Tren de Alta Velocidad (TAVE), características del servicio, fecha probable de puesta en funcionamiento, y si en el proyecto se contempla la habilitación de la traza extra-urbana proyectada, sin habilitar, en el tramo correspondiente a la ciudad de Chascomús.-
- Respecto de este último punto, si se ha previsto retomar el proceso licitatorio que se implementara oportunamente, llegando a la adjudicación de la obra de completamiento de la nueva traza ferroviaria, y que posteriormente habría sido dejada sin efecto;

Artículo 2º: Notifíquese al Poder Ejecutivo Nacional, (Jefatura de Gabinete de Ministros de la Nación), Poder Ejecutivo Provincial, (Ministerio de Infraestructura y Vivienda) Honorable Cámara de Diputados de la Nación, Honorable Cámara de Senadores de la Nación, Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires.-

Artículo 3º: Comuníquese al Departamento Ejecutivo, regístrese, publíquese y archívese.-

Artículo 4º: De forma