Editorial

Trenes de cercanía para Santa Fe

Proyectos que permitirán mejorar en cantidad y calidad la oferta de transporte ferroviario de cargas y de personas en la región para lograr mayor competitividad provincial y regional.

Los trenes de cercanía o trenes suburbanos son un sistema de transporte de pasajeros de corta distancia, que presta servicios entre el centro de una ciudad y sus alrededores con su extensión metropolitana y regional.

El desarrollo de estos servicios de trenes ha crecido en el mundo debido tanto al incremento de radicación de las poblaciones en la periferia de las grandes ciudades, como al aumento de la conciencia pública de los efectos de la contaminación ambiental producida por la congestión vehicular y los combustibles fósiles.

Los trenes de cercanía poseen algunas características distintivas:

- Son más rápidos que los automóviles y los ómnibus, particularmente en horas de embotellamientos en rutas y vías de acceso al centro de las áreas metropolitanas.
- Habitualmente comparten vías con servicios de trenes de pasajeros de larga distancia o de carga. No obstante, para hacer más eficiente su operación y disminuir los tiempos de traslado, suele separarse parcial o totalmente en su recorrido de los trenes de carga.
- Los vagones, comparados con los de pasajeros de larga distancia, habitualmente tienen menos espacio interior, carecen de portaequipaje y, en algunos casos, de servicio sanitario a bordo.

En Argentina, cuentan con trenes de cercanía el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) y otras ciudades del interior. Los llamados ferrocarriles metropolitanos de Buenos Aires componen una extensa red conformada por siete líneas de trenes suburbanos y seis líneas de subterráneos, completando una extensión total de aproximadamente 817 km. Alrededor de 1.000 millones de pasajeros utilizan anualmente el servicio ferroviario, que cuenta con un total de 305 estaciones.

En Mendoza. el Metrotranvía cuenta con una línea comprendida entre la Estación General Gutiérrez en Maipú y el parador Avellaneda, en Las Heras, un trazado aproximado de 18 kilómetros de extensión. En Córdoba, existe un servicio que une Córdoba Capital con localidades del Valle de Punilla. En Salta, desde el 2012 hay un servicio frecuente desde la Estación Central Salta hasta la Estación de Gral. Martín Miguel de Güemes.

Y en el resto del mundo se identificó claramente que el tren es el medio más económico y eficiente de transporte masivo de personas hasta el centro de las ciudades.

En lo referido a las posibilidades de este tipo de servicios en la provincia de Santa Fe, cabe hacer notar que el gobierno nacional ha manifestado su disposición para desarrollar proyectos de trenes de pasajeros y procurar que cada provincia se haga cargo, en el futuro, de los servicios que pueda administrar.

En esa dirección, en octubre del año pasado, el gobierno nacional, a través de Administración de Infraestructura Ferroviaria – ADIF (hoy Trenes Argentinos Infraestructura), anunció una inversión de 580 millones de dólares para avanzar

BCR

PROPIETARIO: Bolsa de Comercio de Rosario
Córdoba 1402 - S2000AWV Rosario - ARG
Tel: (+54 341) 5258300 / 4102600
contacto@bcr.com.ar - www.bcr.com.ar

Este material, que se encuentra inscripto en el Registro de la propiedad intelectual bajo el Nº 5.234.463, puede ser reproducido de manera total o parcial citando como fuente Revista Institucional de la Bolsa de Comercio de Rosario.

con el desarrollo y la ejecución de una traza ferroviaria de circunvalación de la ciudad de Santa Fe y la modernización de la red ferroviaria de accesos a los puertos localizados al norte y al sur de la Región Metropolitana de Rosario. Esa inversión no sólo aportaría soluciones al problema de las cargas ferroviarias –que es su principal objetivo–, sino que además abriría una oportunidad para el desarrollo de los trenes de pasajeros al liberar ramales completos.

En la última década, la población rosarina subió 5 por ciento mientras que localidades del Gran Rosario aumentaron entre un 30 y hasta 70 por ciento, como ocurrió en Funes, el caso más emblemático, pero también en Roldán, Granadero Baigorria, Pérez, Puerto General San Martín, San Lorenzo y Pueblo Esther. Se trata de un proceso similar al que atravesaron otras grandes ciudades del país, donde se amesetó su crecimiento poblacional como eje urbano y en simultáneo creció su área metropolitana. Esto determina un desplazamiento cada vez mayor de gente en horarios pico hacia y desde la ciudad central, lo que ocasiona embotellamientos y demoras, además de contaminación ambiental. La implementación de una red metropolitana de transporte sobre rieles, recuperando las infraestructuras ferroviarias existentes donde resulte conveniente, permitirá contar con una movilidad amigable y eficiente, reduciendo los niveles de contaminación a valores menos nocivos.

En Rosario, en cuya región metropolitana se desplazan diariamente alrededor de un millón y medio de personas, el principal interés en materia de trenes de cercanía sería reactivar el servicio entre Rosario Norte y Cañada de Gómez, un tramo de alrededor de 70 kilómetros, que en el pasado fue muy utilizado y que se presenta con un gran potencial. También se piensa en el servicio entre Rosario y Casilda (de aproximadamente 57 kilómetros de extensión), el relanzamiento del servicio entre Rosario y San Nicolás, y otros como Rosario-San Lorenzo, Rosario-Pergamino y Rosario-Gálvez.

El proyecto de tren entre Rosario y Cañada de Gómez contempla la recuperación de dos ramales principales y diferenciados, y el emplazamiento de nuevas estaciones a lo largo de su recorrido –entre ellas, una en la proximidad del Aeropuerto "Islas Malvinas"–, reconectando los diferentes entramados urbanos y suburbanos. Los desafíos más importantes para la concreción del proyecto serían la reubicación de unas 500 familias instaladas a la vera de las vías, la recuperación de las estaciones y disponer de pasos a nivel adecuados. De contar con el material ferroviario y las obras referidas, el tiempo de recorrido podría acotarse a una hora cuarenta y cinco minutos.

Cabe hacer notar que, en la provincia de Santa Fe, la Unidad Especial de Gestión Ferroviaria es el organismo que coordina todas estas acciones en materia ferroviaria en el territorio. Fue creada a instancias de la ley provincial N° 13.242 de Reactivación del Sistema Ferroviario Santafesino, sancionada en 2012, siendo impulsada por Pablo Javkin, actual Intendente de Rosario, cuando era diputado provincial.

La ley tuvo como objetivo la recuperación del servicio ferroviario de pasajeros y de cargas, y para tal fin se previó la creación de la Empresa Mixta Ferrocarriles de Santa Fe S.A. (EFESA), cuyo capital social contaría con una participación del Estado Provincial no menor al 50%. Hasta el momento no se avanzó en el trámite de constitución, tarea que depende de la Unidad Especial de Gestión Ferroviaria.

Los proyectos enunciados permitirán mejorar en cantidad y calidad la oferta de transporte ferroviario de cargas y de personas en la región y con ello lograr mayor competitividad provincial y regional, así como también mejores condiciones ambientales y aprovechamiento energético.

La concreción de estas iniciativas en Santa Fe en general y Rosario en particular, son temas que demandarán lógicamente el impulso articulado de las autoridades y de las entidades representativas de la provincia.

BCR

PROPIETARIO: Bolsa de Comercio de Rosario
Córdoba 1402 - S2000AWV Rosario - ARG
Tel: (+54 341) 5258300 / 4102600
contacto@bcr.com.ar - www.bcr.com.ar

Este material, que se encuentra inscripto en el Registro de la propiedad intelectual bajo el Nº 5.234.463, puede ser reproducido de manera total o parcial citando como fuente Revista Institucional de la Bolsa de Comercio de Rosario.