

**COPIA DE LA NOTA REMITIDA AL MINISTRO DE VIDO: En base a la Resol MINPLAN 1081/2006 y por el acuerdo del Consejo portuario argentino y los ferrocarriles de carga de trocha ancha respecto a la necesidad de prever un gálibo apto para el desarrollo futuro en las docenas de nuevos puentes que el Estado Nacional estaba construyendo.**

Buenos Aires, Agosto de 2007

Señor  
**Ministro de Planificación Federal,  
Inversión Pública y Servicios de la Nación  
Arquitecto Julio DE VIDO  
H Irigoyen 250 – C. Autónoma de Buenos Aires**  
Presente:

**Ref.: Nuevas obras de puentes sobre el ferrocarril. Limitación de su altura mínima. Trenes de pasajeros de doble piso y doble pila de contenedores.**

Nos dirigimos a usted en relación al Plan de Recuperación Carretera y Ferroviaria delineado por el Ministerio a vuestro cargo en el marco de la proyecto de desarrollo nacional que encabeza el Excmo. Sr. Presidente de la Nación, Dr. Nestor Kirchner.

Al analizar la potenciación de la accesibilidad a los puertos que esta iniciativa generará, entendemos que **la cantidad de puentes nuevos sobre el ferrocarril, en los próximos cinco años, será superior a la de todos los construidos con anterioridad.**

Pero, es en ese tema particular, donde queremos acompañar al Gobierno y a los intereses del Desarrollo Económico y Social de nuestro País, solicitándole, Señor Ministro, disponga la generalización del Gálibo de Trocha Ancha y Media a 7,52 metros de altura para que las nuevas construcciones transversales en altura sean adecuadas **para la circulación en el mediano plazo de trenes de carga con contenedores en doble pila y trenes de pasajeros en doble piso.**

Esta urgente aplicación generalizada de la norma CNRT GVO 3234 (que prevé 7,52 metros de altura mínima para interferencias en caso de vías susceptibles de ser electrificadas), a todos los puentes que se construirán (Incluyendo los ya aprobados, pero no iniciados), permitirá que, con una relativa mínima inversión, **varios corredores troncales de contenedores y pasajeros puedan implementar trenes de carga en**

**doble altura y coches de doble piso**, potenciando las ventajas competitivas de nuestro País sobre el comercio exterior (Por la baja en los fletes), y turística y de desarrollo humano, por el mayor flujo de trenes de pasajeros sin aumentar la cantidad de vías ni grandes inversiones en señalamiento.

Hacemos hincapié sobre los puentes ya diseñados y autorizados o en vías de autorizarse, pero aún no construidos, porque son tantos, que harían imposible en forma definitiva la circulación futura **de estos trenes, dejando al País en amplia desventaja competitiva frente a otras naciones.**

Cumpliendo con ese objetivo marcado por el Gobierno Nacional, en los proyectos del Circunvalar Rosario y de Reestructuración de los Accesos Ferroviarios al Área Metropolitana de la Bahía (Bahía Blanca – Punta Alta), hemos realizado los suficientes análisis como para entender **que es necesario prever la factibilidad de circulación de trenes de contenedores en doble pila y de pasajeros en doble piso para el futuro cercano.**

Como la cantidad de obras de rutas y otros sobre las vías han sido pocas, cuando no, inexistentes, **la cantidad de interferencias con alturas bajas de puentes que no permitirían la circulación de este tipo de trenes de doble altura** es mínima frente a las ventajas económicas para el País que sería la implementación de trenes de carga en doble altura.

Es por ello, Señor Ministro, que solicitamos en nombre de los Puertos Argentinos que integran el Consejo Portuario y de las firmas Concesionarias de los Ferrocarriles de Trocha Ancha y Media, que habilite a la CNRT y a la Secretaría de Transportes que arbitren los medios para que las nuevas obras, incluso las que todavía no se han iniciado, pero han sido autorizadas, para que sea limitada su altura al máximo Gálibo de 7,52 (A excepción de las obras ubicadas sobre ramales que se demuestre que jamás serían electrificados, permitiendo 6,50 metros de altura mínima).

Esta altura que solicitamos sea establecida como la mínima, responde a la del Gálibo Ferroviario para Trocha Ancha que especifica la CNRT (GVO 3234), para vías susceptibles de ser electrificadas, **y su adaptación para el tránsito de trenes de carga con plataformas deprimidas con contenedores ubicados en doble pila (Double Stack), y trenes de pasajeros de alta prestación con coches de dos pisos.**

Esta adaptación surge del análisis de la Norma Plate H de la AAR (Asociación Americana de Ferrocarriles), que establece las dimensiones máximas de vehículos y mínimas de infraestructura para la circulación con contenedores High Cube (2,90 metros), ubicados en doble

pila, más el análisis de amplitud libre para el pantógrafo y la catenaria con sus soportes.

Además, como la norma argentina de 7,52 metros existe y está aprobada, no sería necesaria, inicialmente, la generación de una nueva norma, sino establecer en forma general a esa altura para las interferencias futuras como única y, para el caso de otras necesidades y, cuando se determine que un determinado ramal o tramo de vía, jamás será electrificado, entonces sí, la altura debería limitarse a 6,50 metros, los que son suficientes para la circulación de contenedores en doble pila y coches de pasajeros de doble piso sin electrificar.

Sin más, quedamos a vuestra disposición a los efectos de evacuar las consultas que estime adecuado, descontando la recepción favorable a nuestra solicitud de aplicación generalizada de la norma existente antes referenciada.

Adj.: **“Trocha Ancha con Gálibo Alto”**

