



H. Cámara de Diputados de la Nación

Expediente 1431-D-2013

PROYECTO DE LEY

La Cámara de Diputados y el Senado de la Nación

SANCIONAN CON FUERZA DE LEY

COMISION ESPECIAL DE SEGUIMIENTO OBRAS DEL FERROCARRIL SARMIENTO

Artículo 1°.- Créase en el ámbito del Congreso de la Nación, la Comisión Especial de Fiscalización, Seguimiento y Control de las Obras de Remodelación del Ferrocarril Sarmiento.

Artículo 2°.- Dicha Comisión estará compuesta por diez (10) senadores nacionales y diez (10) diputados.

Serán designados por las respectivas Cámaras, una mitad a propuesta de los bloques oficialistas y la otra a propuesta de los bloques de la oposición.

Deberán incluir representantes de las Provincia de Buenos Aires y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Artículo 3°.- Se invitará a participar como integrantes de la Comisión a tres (3) delegados de los trabajadores/as del Ferrocarril Sarmiento y a tres (3) representantes de organizaciones sociales de reconocida trayectoria en la materia.

Artículo 4°.- La Comisión designará a su presidente/a, entre los senadores y diputados que la integran en representación de los bloques de la oposición.

Artículo 5°.- Funciones.

- a) Estudiar el plan de obras de remodelación del Ferrocarril Sarmiento que está ejecutando el Gobierno Nacional.
- b) Controlar la calidad de dichas obras y verificar el cumplimiento de los plazos de ejecución previstos.
- c) Realizar un seguimiento de los recursos destinados a la financiación del plan.
- d) Proponer ajustes al mismo y dictaminar - con carácter previo a su instrumentación - sobre las iniciativas dirigidas a modificarlo.
- e) Fiscalizar el acatamiento de la normativa vigente en materia de transporte ferroviario y la correcta implementación de las medidas de seguridad que dispongan.
- f) Recomendar modificaciones a dicha normativa, cuando resultar insuficiente o inadecuada.
- g) Elevar el detalle de sus actuaciones a ambas Cámaras del Congreso de la Nación, en forma bimestral.

Artículo 6°.- Atribuciones.



H. Cámara de Diputados de la Nación

- a) Dictar su propio reglamento interno.
- b) Requerir a cualquier dependencia de la Administración Nacional centralizada y descentralizada, así como a las empresas prestadoras del servicio, toda la información y documentación que considere necesaria para el desempeño de sus funciones.
- c) Citar a los funcionarios públicos involucrados en la materia de su competencia y a los representantes de las empresas prestadoras del servicio.
- d) Convocar a expertos en la materia y personalidades del ámbito académico.
- e) Realizar inspecciones oculares de las obras.
- f) Convocar a la Auditoría General de la Nación y la Defensoría del Pueblo de la Nación, a que expresen su opinión sobre las características y avances del plan de obras de remodelación.

Artículo 7°.- Garantizase la publicidad de toda la información suministrada a la Comisión, que deberá facilitar el acceso a la misma por parte de las víctimas y familiares de la tragedia de Once.

Artículo 8°.- Comuníquese, etc.

Roy Cortina
Diputado de la Nación



H. Cámara de Diputados de la Nación

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El pasado 22 de febrero, se conmemoró el primer aniversario de la tragedia de Once, que dejó el doloroso saldo de cincuenta y un personas fallecidas - entre ellas una mujer embarazada - y más de setecientas heridas.

No se trató de una casualidad ni un accidente. Fue un hecho fatídico atroz y previsible, consecuencia inevitable del modelo de gestión privatista que heredamos de los '90, carente de planificación estratégica e inversiones fuertes en infraestructura y material rodante; así como de toda política seria de control estatal.

Frente a la magnitud de las repercusiones públicas de la tragedia, casi a una semana de ocurrida, el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación dictó la Resolución 199/2012, en la que dispuso "*la intervención administrativa técnica-operativa temporal*" del contrato de concesión para la explotación de los servicios ferroviarios de pasajeros de las Líneas General Mitre y Sarmiento, a cargo de la empresa Trenes de Buenos Aires S.A.

Recién tres meses después, el 24 de mayo de 2012, el Gobierno Nacional rescindió ese contrato celebrado en 1995, a través del Decreto 793/12. En el anuncio, el Ministro Julio De Vido, buscando deslindar responsabilidades, atribuyó el hecho a la "*culpa exclusiva de la concesionaria por sus graves y reiterados incumplimientos*" en la administración de los servicios de transporte de pasajeros e informó que la empresa acumulaba doscientas cincuenta multas por setecientos millones de pesos.

La argumentación oficial quedó desvirtuada por los fundamentos del fallo de la justicia federal que resolvió, entre otros, el procesamiento de los ex secretarios de transporte de la Nación, Ricardo Jaime y Juan Pablo Schiavi, por abuso de autoridad e incumplimiento de los deberes de funcionario público.

Allí se hizo referencia a una política empresarial que "*privilegió la maximización del rédito económico para enriquecerse y enriquecer las empresas asociadas con total desprecio por la seguridad de los usuarios*", pero también se llamó la atención respecto a que el Gobierno Nacional podría haberle sacado la concesión a TBA S.A. antes del choque y no lo hizo.

La gestión de las Líneas Ferroviarias que manejaba esa empresa quedó en manos de una unidad de supuesta emergencia conformada por otras dos empresas del sector, Ferrovías y Metrovías, pese a que su desempeño no había sido muy diferente al de TBA S.A.

En los primeros días del mes de junio de 2012, la Presidenta de la Nación hizo pública la decisión de traspasar la Secretaría de Transporte a la órbita del Ministerio del Interior, cuyo titular - al poco tiempo - dio a conocer el plan de obras de remodelación del Ferrocarril Sarmiento, cuya concreción exigía una inversión de ochocientos millones de pesos y tardaría un año.

Lamentablemente, este cambio de jurisdicción no se ha traducido en una transformación sustancial de las políticas ejecutadas y distintos episodios que se



H. Cámara de Diputados de la Nación

fueron sucediendo, son una muestra de cómo no se han registrado avances significativos hasta la fecha.

El 30 de agosto de 2012, un tren de la Línea Sarmiento chocó a una camioneta en Floresta en el cruce de Venancio Flores y la Av. Segurola, habiendo testigos que denunciaron que la barrera no funcionaba y no había banderillero.

El 11 de septiembre del mismo año 2012, antes de las 18 hs., un desperfecto técnico produjo una explosión en uno de los vagones de una formación que quedó detenida en la Estación Villa Luro. Algunos pasajeros sufrieron golpes leves y el servicio entre las Estaciones Liniers y Once, se vio interrumpido por cerca de una hora.

El 26 de febrero de 2013, otra avería provocó una humareda dentro de un tren cargado de pasajeros que estaba en el andén de la Estación Caballito, por lo que se suspendió el servicio durante más de treinta y cinco minutos.

El 6 de marzo pasado, alrededor de las 14 hs. también descarriló la locomotora de un tren vacío, cerca de la Estación Haedo.

Estos y otros acontecimientos similares, nos permiten concluir que habiendo pasado más de seis meses de anunciado el plan de obras de remodelación del Ferrocarril Sarmiento, no se ha avanzado mucho más que en un lavado de cara de las formaciones, sin mejorar las condiciones de viaje ni darle a los pasajeros ninguna seguridad. En las Estaciones se colocaron carteles con los horarios y es posible bajar una aplicación a los celulares que informa una frecuencia del servicio que muchas veces no se respeta.

Frente a este escenario, en uno de los actos centrales realizado en el marco del primer aniversario de la tragedia de Once, las víctimas y sus familiares reclamaron la conformación de una comisión parlamentaria de seguimiento de ese plan de obras:

“Las obras anunciadas se están ejecutando sin ningún tipo de control ni de gastos ni de plazos. Exigimos que, de acuerdo al compromiso ya asumido por la Comisión de Peticiones Especiales, en cuanto se reinicie la actividad parlamentaria, el Congreso le dé tratamiento urgente al proyecto de creación de una Comisión Bicameral para el control de las obras. Falta mucho por hacer, ya que los cambios profundos siguen sin aparecer, por eso es necesaria una supervisión profunda realizada por diputados de distintas fuerzas políticas, en nombre de todos nosotros”.

El Congreso Nacional tiene entre sus funciones, la de ejercer un control de naturaleza política de lo actuado por el Poder Ejecutivo y los Reglamentos de ambas Cámaras prevén la posibilidad de conformar comisiones especiales y bicamerales (artículo 86° - Senado y 104° - Cámara de Diputados) para el estudio de *“materias cuya complejidad o importancia lo hagan necesario”.*

Sin dudas, la situación del Ferrocarril Sarmiento es una de esas materias y la fiscalización de la calidad, el financiamiento y los plazos de las obras que se están llevando adelante para su recuperación, ameritan la conformación de una instancia parlamentaria específica como la que venimos a proponer.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Un ámbito con representación del oficialismo y la oposición, pero también de los trabajadores/as ferroviarios y las organizaciones sociales de reconocida trayectoria en la materia, que tenga la capacidad de requerir toda la información y documentación relativa al plan de remodelación; de citar a los funcionarios públicos y empresarios involucrados en su implementación; de convocar a expertos y académicos; e inspeccionar las obras.

Nuestro deber como representantes del pueblo de la Nación, es velar por la seguridad y la salud de todos sus habitantes. Estamos convencidos que el presente proyecto contribuye al cumplimiento de esa obligación y por eso es que solicitamos su aprobación.

Roy Cortina
Diputado de la Nación