

(S-3004/11)

PROYECTO DE RESOLUCION

El Senado de la Nación

RESUELVE:

Citar al Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, Arq. Julio Miguel De Vido con el objeto de interpellarlo, conforme artículo 71 de la Constitución Nacional, a fin de que brinde explicaciones en cuanto al desempeño de su cartera a la fecha, y en particular respecto al accidente ocurrido el día 22 de febrero del corriente en que se produjo una tragedia con una formación ferroviaria de la Línea Sarmiento en la estación de Once –Capital Federal-, en todo lo concerniente al estado de las concesiones ferroviarias, y demás responsabilidades que competen a su ministerio, en particular a la Secretaría de Transportes a cargo del Ing. Juan Pablo Schiavi, y la subsecretaría de Transporte Ferroviario, a cargo del Sr. Guillermo Antonio Luna.

Juan C. Marino. – Luis P. Naidenoff. –Eugenio J. Artaza. –Marta T. Borello. Emilio A. Rached. –Mario J. Cimadevilla.

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

La tragedia ocurrida el día 22 de febrero del corriente, que arrojó un saldo de –hasta ahora- 50 muertos y 676 heridos, refleja el grave estado en que se encuentra no sólo la infraestructura y el servicio ferroviario en general, sino la falta de control y sanciones oportunas a quienes tienen a su cargo dichas concesiones, lo que provoca a diario un maltrato constante a los usuarios, y en caso particular, ha quitado la vida medio centenar de personas.

No puede desconocerse el estado real de situación, y desde el Poder Legislativo, debemos utilizar la herramienta constitucional que nos otorga la facultad de convocar al pleno de la Cámara a quien encabeza el Ministerio de que depende la secretaría de transporte de la Nación; esto es, al Arq. Julio De Vido.

El caso amerita una breve síntesis de las obligaciones y principales acciones que tiene a su cargo dicha cartera, en especial la subsecretaría de transporte ferroviario: Intervenir en la elaboración,

ejecución y control de las políticas, planes y programas referidos al transporte ferroviario, de carga y de pasajeros; coordinar los estudios para la actualización de la normativa vigente en lo referente a modalidades operativas, aptitud técnica de equipos, seguros, régimen tarifario y toda otra normativa vinculada con las acciones de su competencia; elaborar y proponer políticas sobre permisos y/o concesión de explotación de los servicios de transporte ferroviario; intervenir en la planificación y estructuración del transporte ferroviario en el Area Metropolitana de la CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES en el área de su competencia; elaborar los pliegos de bases y condiciones para llamados a concurso y/o licitaciones, así como también intervenir en los procesos licitatorios, para el otorgamiento de concesiones o contrataciones, que se efectúen con motivo de las acciones vinculadas al área de su competencia; participar de las reuniones de consulta, reuniones técnicas o negociaciones con autoridades de transporte ferroviario, provinciales o de otros países; asistir en la supervisión respecto del funcionamiento de las empresas de cuyo capital social el ESTADO NACIONAL tiene participación accionaría: FERROCARRIL GENERAL BELGRANO SOCIEDAD ANONIMA; NUEVO CENTRAL ARGENTINO SOCIEDAD ANONIMA; FERROEXPRESO PAMPEANO CONCESIONARIA SOCIEDAD ANONIMA; FERROSURROCA SOCIEDAD ANONIMA; FERROCARRIL MESOPOTAMICO URQUIZA SOCIEDAD ANONIMA; BUENOS AIRES AL PACIFICO SAN MARTIN SOCIEDAD ANONIMA; BELGRANO CARGAS SOCIEDAD ANONIMA; participar en el ámbito de su competencia en todo lo atinente al FONDO FIDUCIARIO FEDERAL DE INFRAESTRUCTURA REGIONAL creado por la Ley N° 24.855.

Estas acciones son concretamente competencia de esta dependencia, que de modo tangible ha fallado al menos en el control previo y continuado respecto al efectivo cumplimiento de normas de seguridad, chequeos técnicos, y demás previsiones legales.

Es menester hacer hincapié en las acciones correspondientes a la Dirección de Transporte ferroviario, ya que es el organismo específico que tiene a su cargo asistir al señor Subsecretario de Transporte Ferroviario en la formulación de políticas, en la elaboración y actualización normativa referida al transporte ferroviario, de pasajeros y de cargas bajo su jurisdicción, así como intervenir en la definición del Régimen Tarifario; debe también elaborar los estudios para la actualización de las normas reglamentarias referidas a aspectos técnicos, operativos y funcionales del transporte ferroviario; asistir en la elaboración y propuesta de políticas sobre los contratos de concesión de los servicios de transporte ferroviario; asistir en la elaboración de los pliegos de bases y condiciones para llamados a licitación como así también intervenir en los procesos licitatorios para el otorgamiento de concesiones que se efectúen con motivo de las

acciones vinculadas al área de su competencia; realizar los estudios para la interpretación y modificación de los contratos de concesión del transporte ferroviario de superficie; proponer las modificaciones al funcionamiento del sistema de transporte ferroviario de su competencia, en lo relativo a: renovación y/o caducidad de concesiones, modalidades operativas, estaciones terminales, estaciones de intercambio, aptitud técnica de los equipos, seguros y régimen tarifario, evaluación psicofísica del conductor y demás asuntos relacionados con la seguridad; asistir en los aspectos operativos de las concesiones ferroviarias referidos al ordenamiento y circulación como autoridad de tráfico; participar en todo lo atinente a las obras a ejecutar con los recursos del FONDO FIDUCIARIO FEDERAL DE INFRAESTRUCTURA REGIONAL creado por la Ley N° 24.855.

Las obligaciones y responsabilidades de cada funcionario son contudentes.

Vale destacar que el Ministerio de Planificación Federal y Obras Públicas, fue creado al comienzo de este gobierno, configurando una concentración alarmante de potestades y presupuesto. Es oportuno transcribir parte de los considerandos del decreto que creara dicho Ministerio (1283/03): “Que por otra parte y a los fines de reflejar con mayor precisión las metas de gobierno fijadas, en especial en materia de planificación de la inversión pública tendiente a un equilibrado desarrollo geográfico regional que consolide el federalismo, se estima aconsejable proceder a la creación de un MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, al que, en atención a la especificidad de los cometidos a asignar, le es transferido las áreas de energía y comunicaciones, provenientes del actual MINISTERIO DE ECONOMIA; lo atinente a las obras públicas, la temática hídrica, el desarrollo urbano, la vivienda y la energía atómica, entre otras, desde la órbita de la PRESIDENCIA DE LA NACION; mientras que todo lo atinente al sector minero y del transporte, desde el actual MINISTERIO DE LA PRODUCCION.

Y finalmente dice “Que la necesidad de la puesta en marcha en forma inmediata de los aludidos Ministerios configura una circunstancia excepcional que hace imposible seguir los trámites ordinarios previstos por la CONSTITUCION NACIONAL para la sanción de las leyes.” Inquieta que tanta celeridad se imprima en algunos casos, y en el particular, previendo y habiendo sido alertados tanto por Congreso como por los diferentes organismos de control - como ha sido el trabajo realizado por la Auditoría General de la Nación-, haya concluido con decenas de muertes injustas y centenares de heridos. Un dato más: dicha modificación ministerial se ha realizado bajo el amparo del art. 99 inc. 3 de nuestra Carta Magna, más conocido como DNU.

Mediante el Decreto N° 1683 de fecha 28 de diciembre de 2005 se aprobó el Programa de Obras, Trabajos Indispensables y Adquisición de Bienes a fin de garantizar la rehabilitación de los servicios interurbanos ferroviarios de pasajeros y fortalecer y desarrollar el Sistema Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo del AREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES.

El Decreto N° 1917 de fecha 7 de diciembre de 2010 se eximió del pago del derecho de importación, tasa de estadística y tasa de comprobación, a la importación definitiva para consumo, de los bienes, nuevos o usados, con destino a la provisión, modernización y desarrollo del Sistema Ferroviario Nacional. Y sin embargo, nada ha evolucionado en la efectiva prestación de servicios.

Ya en 2007 presentamos un proyecto, que por supuesto ha perdido estado parlamentario -por lo que fue necesaria su representación-, que contenía explícitamente un apartado titulado “Sistema Ferroviario Multimodal de Transporte de la Región Metropolitana de Buenos Aires: Elaboración de un Plan Maestro”, recogiendo el reclamo social del grave estado en que se presta el servicio ferroviario, previendo una mejora plausible del servicio.

El grupo que controla la línea de trenes Sarmiento y Mitre es “TBA”, que en 2010 recibió 588 millones de pesos, en 2011 por presupuesto recibió \$ 455 millones y un plus por ajuste mediante un Decreto de Necesidad y Urgencia por lo que llegaron a \$ 981 millones. Para el año 2012 el presupuesto es de 831 millones, y se prevé que con el ajuste llegue a –al menos- 1.200 millones. A lo que debe adicionarse que desde 2003 a 2011 recibieron \$ 726 millones aparte, del “Sistema Integral de Transporte”.

Detalla el portal de la cadena Univisión: “Tragedia en las vías. Los accidentes ferroviarios en Argentina no son nada nuevo. Desde 2009 estos choques han dejado cerca de 70 personas muertas y más de mil heridos, siendo el más reciente el ocurrido en el barrio de Once. Estos son los 10 accidentes de trenes más recientes de Argentina: 28 de febrero de 2009: En la estación Constitución, una locomotora chocó contra un tren de la línea Ferrobaires proveniente de Bahía Blanca, al sur de Buenos Aires dejando 14 heridos; 31 de diciembre de 2010: El choque del Ferrocarril Mitre en un puente que cruza la calle Belisario Roldán en la Capital Federal, cerca de los bosques de Palermo, dejó un saldo de 50 personas heridas; 16 de febrero de 2011: Un tren de la empresa Ferrobaires que se dirigía a la ciudad de Junín (al noroeste de Buenos Aires) , chocó contra un tren de la empresa San Martín que estaba detenido cerca de la estación San Miguel. El saldo fue de cuatro personas muertas y más de 100 heridas; 4 de abril de 2011: Tan sólo dos meses después, siete

personas resultaron heridas luego de un choque entre una locomotora y un tren de pasajeros, también de la empresa Ferrobaires, en la zona de Lezama, cerca de Buenos Aires; 18 de agosto de 2011: En Lomas de Zamora, al centro de la capital, un tren de la línea Roca embistió a un autobús de pasajeros, dejando ocho personas lesionadas; 13 de septiembre de 2011: Un mes más tarde se registró un choque en el barrio porteño de Flores, entre dos ferrocarriles de la línea Sarmiento y un autobús que había cruzado aún con la barrera baja. Este accidente dejó once personas muertas y cerca de 200 heridas; 2 de noviembre de 2011: Seis niñas y dos profesores de una escuela católica murieron y otras 41 personas resultaron heridas cuando el autobús en el que viajaban fue embestido por un tren de carga en un cruce vial en la ciudad de Zanjitas, provincia de San Luis; 18 de diciembre de 2011: Una locomotora chocó contra un tren de la línea General Roca que estaba detenido en la estación de Temperley, en Lomas de Zamora. Este incidente dejó 18 heridos, entre ellos, un bebé de dos meses; 4 de enero de 2012: Ocho personas resultaron heridas al caer a las vías cuando viajaban en los escalones de un vagón del tren de la línea San Martín. El incidente ocurrió cerca de la estación Palermo; 22 de febrero de 2012: Un tren embistió el paragolpe de la terminal ferroviaria urbana Once de Buenos Aires. Hasta el momento se habla de 49 muertos y más de 600 heridos.”

Es menester destacar que informes elaborados por la Auditoría General de la Nación son también claros y contundentes respecto a los incumplimientos y desperfectos en materia ferroviaria.

Es por estas razones que solicito la interpelación al Ministro como responsable del Ministerio de Planificación Federal y Obras Públicas, a fin de dar las explicaciones e informes de los gastos, subsidios, estado de las concesiones, controles, medidas de seguridad, y demás cuestiones que han derivado indefectiblemente en la tragedia que el día de ayer ha enlutado a nuestro país.

Juan C. Marino. – Luis P. Naidenoff