

H.Cámara de Diputados de la Nación

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

Texto facilitado por los firmantes del proyecto. Debe tenerse en cuenta que solamente podrá ser tenido por auténtico el texto publicado en el respectivo Trámite Parlamentario, editado por la Imprenta del Congreso de la Nación.

Nº de Expediente	6153-D-2012
Trámite Parlamentario	116 (04/09/2012)
Firmantes	NEGRI, MARIO RAUL - ALFONSIN, RICARDO LUIS - GIUBERGIA, MIGUEL ANGEL - GARRIDO, MANUEL.
Giro a Comisiones	TRANSPORTES.

La Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional que, a través del Ministerio de Planificación Federal y/o el Ministerio del Interior y Transporte, responda el siguiente cuestionario motivado en las contingencias - dramáticas algunas- ocasionadas por los reiterados descarrilamientos de las formaciones de trenes de la ex línea Mitre, específicamente en los tramos que une la estación Retiro en la ciudad de Buenos Aires con distintos puntos de la provincia de Buenos Aires.

1) Visto los programas anunciados tiempo atrás (diciembre de 2009) con el objetivo de mejorar y/o controlar la calidad del servicio de trenes de la ex línea Mitre, informe cuál es el motivo del evidente retraso o falta de cumplimiento de la ejecución de dichos programas.

2) ¿Qué medidas se han adoptado para asegurar el adecuado mantenimiento del material rodante por parte del concesionario de la ex línea Mitre, teniendo en cuenta que el plan de obras anunciado años atrás (diciembre de 2009), no pudo realizarse?

3) Con motivo de los últimos tres episodios de descarrilamientos ocurridos los días 6 y 7 de Agosto -uno de ellos con 33 heridos-, ¿se ha aplicado alguna sanción a la empresa concesionaria? Si la respuesta fuera afirmativa: ¿en qué estado del trámite se encuentra? ¿Qué acciones adicionales se han llevado a cabo para la percepción de multas y la reversión de los incumplimientos detectados?

4) Como consecuencia de estos sucesos, el Ministerio del Interior y Transporte anunció un "plan de acción" cuyo objetivo sería frenar el deterioro de la ex línea Mitre en cuestión. Teniendo en cuenta que existen tres ramales "eléctricos" y dos ramales "diesel", nuestra pregunta es ¿el "plan de acción" anunciado tiene como objetivo el mejoramiento de la totalidad de los ramales o solo de alguno o algunos en especial?

5) ¿Cuántas etapas compondrán dicho plan? ¿Se abordará el mantenimiento del tercer riel y la seguridad y operatividad de las estaciones?

6) ¿Cuál será el esquema de emergencia a aplicar y por dónde comenzarán las obras?

7) Con respecto a lo que le solicitará la nueva concesionaria UGOMS, sobre los servicios discontinuos y los levantamientos de servicios. ¿Cuál será la posición del Ministerio?

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

Las redes ferroviarias en nuestro país han servido para mejorar la comunicación entre los pueblos, ha sido vía de acceso a muchas localidades, formación de nuevos pueblos y ciudades, un medio económico y rápido de acortar distancias.

Muchos entendemos que es un bien que el estado debe mantener en forma estratégica, ya que es un medio idóneo para comunicar y noble como herramienta para nuestras economías regionales. Refuerza de esta manera nuestro federalismo y la cooperación entre las provincias, con los municipios y éstos con los pueblos más remotos y recónditos.

Desde la implementación del neoliberalismo de los años 90, el ferrocarril fue víctima de un gran desguace producto de la política de privatización y entrega característica de esa década, que tuvo entre sus "botines" más preciados a este fiel exponente del federalismo, la solidaridad, la integración y el desarrollo regional.

Desde entonces el deterioro del sistema ferroviario ha sido constante. Ello estuvo acompañado de controles ineficientes -por desidia o corrupción- y omisión por parte de autoridades ejecutivas de recomendaciones explícitas formuladas oportunamente por organismos de control, a iniciativa de legisladores y funcionarios de la oposición. Una serie de trágicos acontecimientos, que han tenido al tren como protagonista, nos muestran de forma descarnada a lo que puede llevar tales omisiones o incumplimientos.

Este principio de año fuimos testigos de una de las peores tragedias que recuerde la historia del ferrocarril en nuestro país, aquella del 22 de febrero, que dejó un saldo de 51 muertos y cientos de heridos en la estación de Once del ex ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento, en la ciudad de Buenos Aires. Este hecho nos obliga a indagar sobre la responsabilidad que le cabe al estado en su función de regulador y contralor de las empresas de servicios públicos en general y de transporte de pasajeros en particular.

De innumerables maneras, éste y otros hechos venían alertando sobre la precariedad del sistema: descarrilamientos, suspensión del servicio, demoras en la salida y llegada de las formaciones, deficiencias en las medidas de seguridad, falta de mantenimientos de los rodados, falta de seguridad en los andenes, falta de control de las formaciones, pésimo estado en las estaciones, abandono de las normas de salubridad, falta de cubrimiento del tercer riel, de los cruces a nivel y puentes peatonales...

En el caso tanto de la línea de pasajeros del ex ferrocarril Domingo F. Sarmiento, como de los ramales de la ex línea Mitre, además de las múltiples investigaciones periodísticas y las numerosas expresiones de los pasajeros que utilizan diariamente su servicio, existen las observaciones formuladas por la Auditoría General de la Nación la Numero 303/09 y en el informe

aprobado por Resolución AGN 23/2008 que, de haber sido escuchadas y consideradas, quizás hubieran ayudado a evitar el desenlace trágico que lamentáramos aquel mes de febrero de 2012.

En las últimas semanas, tres descarrilamientos en un lapso tan breve de dos días (uno de ellos el 6 de agosto y dos el 7 de agosto); cabe mencionar que estos sucesos se produjeron en años anteriores también, producto en el 90% de los casos por falencias en el material rodante, y por el estado de infraestructura vial. El atraso en la ejecución de obras en la ex línea Mitre dejó como saldo seis coches eléctricos fuera de servicio. A ello hay que agregar innumerables inconvenientes en el servicio, el trauma cotidiano de los pasajeros que viajan hacinados y la falta de condiciones mínimas de seguridad y respeto hacia el usuario mencionadas más arriba.

La gestión de control de la CNRT da cuenta de un alto grado de deterioro de la infraestructura de vías y obras debido a la falta de mantenimiento en forma metódica y sistemática. Por su parte TBA justificaba la falta de mantenimiento de la infraestructura de vías, producto del atraso de las inversiones a cargo del estado concedente: actuación AGN N° 303/09.

Entre las observaciones de la AGN se señalan, entre otras cosas, falencias de mantenimiento y falta de inversión comprometida y no ejecutada:

- Se advierte que los distintos componentes del sistema de vía presentan un estado deficitario, ante lo cual -y como paliativo de la situación- se imponen restricciones a las velocidades máximas de circulación de las unidades y deficiencia en los pasos a nivel, entre otras.

- Con relación al material rodante, el concesionario no ha realizado el mantenimiento adecuado ni tampoco ha brindado ni brinda respuestas técnicas a las irregularidades detectadas por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) mediante sus inspecciones de seguridad a dicho material. Esto ya había sido observado por informes anteriores (diciembre de 2009), bajo el número de expediente S01: 0013559/2008 donde se señalan recurrentes faltas de respuesta del concesionario ante pedidos de información de la CNRT: El Concesionario no da respuesta a los pedidos de información y/o aclaratoria respecto a los planes de mantenimiento 2005 de vía y obras presentados oportunamente... Incumplimiento de TBA en la presentación en tiempo y forma de información bimestral establecida contractualmente.

Por otra parte, los operativos de control realizados por la Gerencia de Seguridad en el Transporte (GST) dejaron claras muestras de la negligencia con que se maneja el concesionario TBA: "Si se analizan las observaciones efectuadas en los operativos de control realizados por la GST, surge que las falencias más frecuentes, y en general recurrentes en casi todas las unidades inspeccionadas, que tienen directa relación con la falta de mantenimiento, son: falta de certificado de habilitación o certificados de habilitación técnica vencidos; falta de indicación visible del sistema de despresurización de puertas para casos de emergencias; freno de mano inoperante; volante de freno de mano faltante; ventanas c/ rejas de alambres fijas; cilindro de freno inoperativo; zapada de freno fuera de banda de rodadura o acanalada; banda de rodadura deformada o exfoliada o acanalada o con lengüetas de material; pestañas de ruedas fuera de norma; pedestal de ruedas figurados; falta collar de control de ultrasonido; falta de redentores de puertas; faltas de luces de cola. En todos los casos se recomendó corregir las anomalías constatadas antes de poner las unidades en servicio.

Los recientes hechos que afectaron a la ex línea Mitre deben llamar la atención y alertar por el grave daño y estado de deterioro que tiene nuestro sistema ferroviario argentino, para no seguir lamentando hechos fatales. Hace falta una verdadera política ferroviaria, garantizar la seguridad en el transporte, asegurar que los recursos destinados a mejorar el servicio se efectivicen donde

corresponde y encarecer la responsabilidad de quienes tienen en sus manos el destino de miles de pasajeros y de quienes controlan. Los entes que sirven como medio auditor deben ser escuchados minuciosamente en sus informes para minimizar la ocurrencia de accidentes.

Este "plan de acción" lanzado desde el Ministerio del Interior es fundamental. De ahí que cómo se destinen sus recursos y cómo se los distribuya en función de las necesidades de la ex línea Mitre y del sistema ferroviario en su conjunto, es crucial para asegurar un servicio seguro y confortable a los pasajeros.

Por los motivos expuestos, señor Presidente, solicitamos la aprobación del presente proyecto de Revolución.