



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

Proyecto de Solicitud de Informes

La Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires

RESUELVE

Dirigirse al Poder Ejecutivo para que, por intermedio del organismo que corresponda, informe a la brevedad y por escrito sobre los siguientes puntos que son de interés de este Cuerpo Legislativo.

- 1) Informe cuales han sido las actuaciones de la Unidad Operativa de Transferencia (UOT), creada en fecha 11/06/2016 a través de la Resolución Ministerial N°499/16, cuyo objeto es el traspaso de la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (Ferrobaires) a la órbita del Estado Nacional;
- 2) Informe cual es el estado actual del proceso de transferencia al Estado Nacional de los servicios de Ferrobaires;
- 3) Informe el motivo por el cual se ha prorrogado el plazo original de ciento ochenta (180) días para efectuar las acciones estipuladas en la cláusula 3° del Convenio de Transferencia suscripto entre el Gobierno Provincial y el Estado Nacional (relevamiento, inventario, situación patrimonial, inversiones, etc.);
- 4) Remita a este Cuerpo copia del acto administrativo mediante el cual se prorrogó el plazo de ciento ochenta (180) días para efectuar las acciones estipuladas en la cláusula 3° del Convenio de Transferencia;
- 5) Informe que resultado arrojó el relevamiento del personal establecido en el cláusula 3° inciso e) del mencionado Convenio de Transferencia;
- 6) Informe que ramales restablecerá la sociedad Trenes Argentinos Operadora Ferroviaria, indicando fecha y cuál será la frecuencia y regularidad de la prestación de los servicios;
- 7) Informe si el gobierno provincial ha implementado acciones, de carácter administrativo y/o judicial, contra los funcionarios responsables de gerenciar Ferrobaires, con motivo de las graves denuncias de incumplimientos, falta de control y falta de mantenimiento revelados en el Informe de la Auditoría General de la Nación, Actuación AGN N°816;



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

- 8) Informe el destino que recibirá el Simulador de Conducción de Locomotoras adquirido por el Gobierno Provincial para Ferrobaires en el año 2012 cuando se efectivice la transferencia.
- 9) Informe cuál fue el costo de adquisición del Simulador mencionado y remita copia de la documentación respaldatoria por la cual se tramitó la adquisición del mismo;
- 10) Informe cualquier dato relevante sobre el tema tratado.

RUBEN CARLOS GRENADA
Diputado
Bloque GEN-PROGRESISTAS
H. C. Diputados Pcia. de Bs. As.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

Fundamentos

Como es de público y notorio conocimiento los servicios de transporte ferroviario proporcionados por la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (Ferrobaires) fueron suspendidos con fecha 1 de Julio de 2016 tras el accidente ocurrido en la madrugada del día 30 de Junio en cercanías de la estación de Rawson, cuando se produjo una colisión frontal entre una formación de pasajeros de Ferrobaires y una formación de la empresa Belgrano Cargas, dejando un saldo de 28 heridos.¹

Exactamente un día antes del accidente, con fecha 29 de Junio de 2016 el Colegio de Auditores de la Auditoría General de la Nación aprobó y publicó un Informe elaborado por la Gerencia de Control de Entes Reguladores y Empresas Prestadoras de Servicios Públicos, Departamento Control Sector Transporte, titulado: SECRETARIA DE TRANSPORTE - ADIFSE - CNRT – FERROBAIRES - Mantenimiento, Seguridad Operativa e Inversiones realizadas por el Estado Nacional – Gestión. Este informe estudia las actuaciones de los citados organismos nacionales sobre la empresa provincial Ferrobaires² siendo el período auditado los años 2010 – 2013. Las conclusiones del informe –ominosas, alarmantes, y al parecer premonitorias– se confirmaron al día siguiente con el mencionado siniestro. Entre las conclusiones del lapidario informe de la AGN reproducimos las siguientes conclusiones:

- “En lo que respecta a la gestión de los activos, se ha podido comprobar que, desde el inicio de las concesiones en el año 1993, a la fecha de cierre de la presente auditoría, no se aprobaron los Inventarios Definitivos previstos en los convenios. Asimismo, no se registró evidencia de la creación del Registro de Material Rodante en el ámbito de la ADIFSE, tal como prevé la ley 26.352 de Reordenamiento de la Actividad Ferroviaria. La carencia de estos registros, implica un riesgo significativo en el control, seguimiento, actualización y custodia de los bienes dados en concesión.
- En lo que respecta al mantenimiento, la CNRT observó que los planes presentados por la UEPFP en general no cumplían con los requisitos de la Resolución Nº 1770/08, presentando imprecisiones y falencias y concluyendo que lo programado por el Operador no alcanzaba el mantenimiento necesario.
- En lo relativo a la infraestructura de vía, señalamiento y telecomunicaciones a cargo del Operador, de la labor fiscalizadora de la CNRT en el período auditado, surge un marcado deterioro de las instalaciones debido, principalmente, a la insuficiente implementación de las tareas de mantenimiento.
- En tal sentido, se destaca que el estado de la infraestructura de vía fue la principal causa de los descarrilos ocurridos en ramales a cargo de la UEPFP, durante el período 2010/2013, como así también factor preponderante en la decisión de retirar del

¹ <http://www.telam.com.ar/notas/201606/153401-choque-trenes-rawson-chacabuco.html>

² http://www.agn.gov.ar/files/informes/2016_127info.pdf



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

servicio a las unidades TALGO IV utilizadas en el corredor Plaza Constitución - Mar del Plata.

- En cuanto a la flota de material rodante concesionada a la UEPFP, se encontraba con un importante deterioro y faltantes. El material inspeccionado por la CNRT fue observado por presentar serias deficiencias en los sistemas de seguridad y confort; consecuencia de insuficientes tareas de mantenimiento a cargo del Operador. Con relación a esto, la UEPFP no brindó soluciones a lo observado por el Órgano de Control.
- En síntesis, el estado de los bienes que a la fecha de inicio de la concesión ya contaban con más de 30 años de uso e importantes diferimientos de mantenimiento, sumado a un inadecuado sistema de resguardo y mantenimiento de los mismos durante la concesión, así como a un histórico proceso de desinversión, hicieron que dichos bienes presentaran, en el período auditado, un alto grado de deterioro, llegando en muchos casos al estado de inoperatividad.
- Téngase presente, que a la finalización de las tareas de campo, sólo el 8% de material rodante concesionado se encontraba en servicio activo.
- Por otra parte, en lo que respecta a la operación de los servicios ferroviarios proplamente dicha, la UEPFP incumplió reiteradamente, en el período auditado, las obligaciones referidas a Prácticas Operativas, lo que generaba un servicio con bajos niveles de seguridad. Incidía en esta situación la falta de respuesta a las observaciones emitidas por el órgano de control, tal como se señalara en los párrafos anteriores.
- La situación descrita en relación al defectuoso estado del material rodante como de la infraestructura de vía, coadyuvó a que la UEPFP no preste la totalidad de los servicios de transporte de pasajeros comprometidos en los convenios vigentes.
- Por otra parte, se señala que la falta de subcontratación del servicio con un operador privado tornó abstracto el régimen sancionatorio previsto en la normativa vigente. Asimismo, el Concedente tampoco ejerció la facultad de resolver la concesión, aun cuando mediaron reiterados y graves incumplimientos del Concesionario.”³

El Informe de la Auditoría General de la Nación, Actuación AGN N°816, revela toda una serie de irregularidades e incumplimientos por parte de los funcionarios que gerenciaron la empresa desde el año 1993 al año 2016, situación que requiere el correspondiente deslinde de responsabilidades. Por ejemplo:

- El artículo 11° del Convenio de Traspaso entre el Estado Nacional y el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, establecía la realización de un “Inventario Definitivo” del material mueble e inmueble cedido a cargo de la Unidad

³ Actuación AGN N° 816/13. Pág. 74 - 76



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial. Dicho inventario jamás se realizó.⁴

- La CNRT observó que los planes de mantenimiento presentados por la UEPFP en general no cumplían con los requisitos de la Resolución N° 1770/08⁵. Los mismos tenían imprecisiones y falencias, y su programación no alcanzaba el mantenimiento necesario, dificultando el adecuado control a su cargo.⁶
- De las inspecciones realizadas por la CNRT a la infraestructura de vía, señalamiento y telecomunicaciones durante el periodo auditado, surge un marcado deterioro de las instalaciones debido a la insuficiente implementación de las tareas de mantenimiento. Por su parte, la UEPFP no brindó soluciones a lo observado por el Órgano de Control, en cuestiones que afectan el estado de los bienes y la seguridad del sistema ferroviario.⁷
- El material tractivo y rodante perteneciente a la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial contaba en el año 2014 con 863 unidades. De ese número, habían en esa misma fecha un total de 316 unidades, es decir el 37% del total, que se “desconoce el paradero”, desconociéndose ubicación y destino.⁸
- El material rodante inspeccionado por la CNRT es observado por presentar serias deficiencias en los sistemas de seguridad y confort; consecuencia de insuficientes tareas de mantenimiento a cargo de la UEPFP y de terceros concesionarios u operadores a cargo de la infraestructura sobre la cual brinda servicio la UEPFP.⁹
- La Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial incumplió reiteradamente las obligaciones referidas a Prácticas Operativas, lo que generó un servicio de transporte ferroviario de pasajeros con bajos niveles de seguridad. Contribuía a esta situación la falta de respuesta a las observaciones emitidas por el órgano de control.¹⁰

Creemos que lo denunciado por el Informe de la AGN, reproducido *ut supra*, es de una gravedad tal que requiere que la nueva gestión provincial establezca claramente responsabilidades con nombre y apellido, y se instruyan las actuaciones administrativas y judiciales, civiles y penales, correspondientes. La pérdida de la cultura de la seguridad y del mantenimiento preventivo, la desinversión y la utilización de la empresa como “caja” política, son las causas que están detrás de los innumerables accidentes que

⁴ Actuación AGN N° 816/13. Pág. 19

⁵ <http://servicios.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/145000-149999/145097/norma.htm>

⁶ Actuación AGN N° 816/13. Pág. 23

⁷ Actuación AGN N° 816/13. Pág. 33

⁸ Actuación AGN N° 816/13. Pág. 45

⁹ Actuación AGN N° 816/13. Pág. 47

¹⁰ Actuación AGN N° 816/13. Pág. 54



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

afectaron los servicios de la empresa y la seguridad e integridad de los pasajeros. El deterioro de Ferrobaires a su actual estado de descomposición, y el consiguiente costo en términos humanos, materiales, y económicos, no se produjo por causa de un desastre natural, es el resultado de las acciones y decisiones de los funcionarios que tuvieron a su cargo la empresa y que deben dar cuenta de sus actos. (Recomendamos leer las respuestas del auditado –Ferrobaires– incluidos en el Informe, y como las mismas son refutadas por la AGN). A diez meses de la publicación del Informe de la AGN queremos conocer qué medidas ha tomado el gobierno provincial al respecto sobre los funcionarios responsables de la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial.

Con respecto a la suspensión de los servicios, previamente a tomarse esta decisión, Ferrobaires operaba cuatro (4) ramales con cabecera y salida desde Retiro y Constitución, con destino a: Tandil, Bahía Blanca, 25 de Mayo y Junín. A la fecha, Trenes Argentinos Operaciones¹¹, sirven parcialmente dos (2) ramales: Constitución – Bahía Blanca y Retiro – Junín, con un único servicio semanal. Si ya con anterioridad a la suspensión de los servicios en julio de 2016 el nivel de servicios de Ferrobaires era una pálida imagen de lo que supo ser (hasta 10 servicios diarios a Mar del Plata en el año 1993 y con 1099 kilómetros de vías extras) los servicios brindados por Trenes Argentinos Operadora Ferroviaria son completamente deficitarios y no logran satisfacer las necesidades de transporte ferroviario de la población.

Este estado de situación es inaceptable, ya que más de un centenar de pueblos del interior de la Provincia de Buenos Aires han recibido un doble perjuicio: han quedado prácticamente aislados; y se les ha incrementado enormemente sus costos de transporte por medios alternativos. Con el agravante de que ni el gobierno nacional ni el gobierno provincial se han pronunciado respecto de una fecha cierta de restablecimiento del servicio. Es por ello que queremos conocer el estado de avance del proceso de transferencia a la órbita de la Nación.

Con fecha 7 de Julio de 2016 ésta Legislatura aprobó un pedido de informes del Diputado Guillermo Kane referido al tema Ferrobaires. Transcurridos nueve (9) meses, el Poder Ejecutivo no lo ha respondido. Motiva la presentación del actual pedido de informes, no solo el hecho del tiempo transcurrido sin respuesta, sino que además se han producido hechos nuevos, como el acuerdo efectuado entre el gobierno nacional y el gobierno provincial de fecha 19 de Julio de 2016, por Resolución Ministerial 499/16¹², que consiste en la conformación de una “Unidad Operativa de Transferencia (UOT)” que pone en movimiento el convenio de transferencia de los servicios de Ferrobaires a la órbita nacional, cumpliendo el mandato establecido por el Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 1.021/07, refrendado por la Ley Provincial N° 13.705¹³. En relación a esto, otro hecho nuevo es que se ha cumplido holgadamente el plazo de ciento ochenta (180) para efectuar las acciones estipuladas en la cláusula 3° del Convenio de Transferencia suscripto entre el Gobierno Provincial y el Estado Nacional

¹¹ <https://www.sofse.gob.ar/portal/index.php>

¹² <http://www.gob.gba.gov.ar/legislacion/legislacion/r-mi-16-499.html>

¹³ <http://www.gob.gba.gov.ar/legislacion/legislacion/l-13705.html>



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*

(relevamiento, inventario, situación patrimonial, inversiones, etc). Y, por sobre todo, la realización de reiterados reclamos de los vecinos de los pueblos afectados que solicitan el retorno de los servicios y a quienes nadie les ofrece una respuesta valedera ni un plazo cierto para el restablecimiento de los servicios.

Siendo que la transferencia es un proceso en marcha, también nos resulta de interés el destino que tendrá el Simulador de Conducción de Locomotoras adquirido por el Gobierno Provincial durante el año 2012¹⁴ para equipar a Ferrobaires con ésta tecnología. Nunca se pudo conocer el costo de la adquisición de este aparato, ni quien fue su proveedor, ni la modalidad de adquisición del bien, información que resulta de interés y que requerimos. A su vez, queremos conocer cuál será el destino final de este equipamiento pagado con fondos provinciales una vez que se efectivice la transferencia de Ferrobaires al Estado Nacional.

Finalizando, el proceso de transferencia de Ferrobaires al Estado Nacional está en marcha pero no existe información sobre cuando este proceso concluirá y cuando se reanudarán los servicios, y bajo qué condiciones. La comunicación a través de la red ferroviaria provincial y los servicios de larga distancia es vital para los pueblos del interior de la Provincia de Buenos Aires, y los bonaerenses reclaman con todo derecho que se les brinde información, la cual es solicitada a través de la presente.

Por todo lo expuesto, solicito a mis pares Legisladores a que acompañen con su voto positivo el presente Proyecto de Solicitud de Informes.

RUBEN CARLOS GRENADA
Diputado
Bloque GEN-PROGRESISTAS
H. C. Diputados Pcia. de Bs. As.

¹⁴ <http://www.ferrobaires.gba.gov.ar/ferrobaires/web/index.php/1/532/prensa/primer-simulador-de-latinoamerica>