



Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires

### PROYECTO DE SOLICITUD DE INFORME

La Honorable Cámara de Diputados de la Legislatura de la provincia de Buenos Aires resuelve dirigirse al Poder Ejecutivo para que, a través del Ministerio de Infraestructura, el Ministerio de Transporte de la provincia de Buenos Aires o quien corresponda, solicite un informe en forma escrita y urgente para este Honorable Cuerpo sobre las siguientes cuestiones:

- 1) Causas de por qué las empresas concesionarias del FFCC Sarmiento no realizaron las obras de los pasos bajo nivel y "aéreos" establecidos desde la primera concesión.
- 2) Detalle por qué la solución actual al problema del paso a nivel es el soterramiento del FFCC Sarmiento y no la realización de obras de pasos bajo niveles y "aéreos" tal como se estableció en la primera concesión.
- 3) Análisis de costo-beneficio de obras de soterramiento similares que se hayan realizado.
- 4) Detalle sobre los costos de la obra del soterramiento por kilómetro.
- 5) Información sobre el dinero recibido hasta el momento, por cada una de las empresas concesionadas de la obra.
- 6) Detalle sobre los costos de la obra del soterramiento en materia energética.
- 7) Estudios sobre el impacto ambiental causado por la obra. Así como también detalle los organismos encargados de dicho análisis.
- 8) Información sobre el proceso de licitación. Detalle de quienes fueron los oferentes.
- 9) Causas por las que se adjudicó la licitación de obra al consorcio de Odebrecht-Ghella-Iecsa.
- 10) Análisis de la actividad del ferrocarril con dicha obra en proceso.
- 11) Estimación de la duración de la obra del soterramiento y fecha de finalización.
- 12) Toda información que se considere pertinente para clarificar el tema planteado en la presente solicitud.

  
MONICA SCHROTTHAUER  
Diputada  
H. Cámara de Diputados  
de la Provincia de Buenos Aires



Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires

## FUNDAMENTOS

La obra del soterramiento del Ferrocarril Sarmiento fue anunciada varias veces desde 1998. En febrero de 2006, por medio de la Resolución N° 82 de la Secretaría de Transporte de la Nación a cargo de Ricardo Jaime, se anunció el inicio del proceso de licitación de la obra. La licitación se convocó en 2007 bajo el gobierno de Néstor Kirchner y la adjudicación final para “el soterramiento del corredor ferroviario Caballito-Moreno” se realizó por medio del decreto 151/2008 de la entonces presidenta Cristina Fernández de Kirchner. Del decreto se desprende que el ganador de la licitación resultó ser el consorcio integrado por “IECSA Sociedad Anónima – Construtora Norberto Odebrecht Sociedade Anonima – COMSA Sociedad Anónima – Ghella Societa per Azioni”. En la ley de Presupuesto nacional de 2008 se designaron \$ 10.000 millones (equivalentes a 3 mil millones de dólares) para la realización de la obra y en el decreto 797/2016 la obra aparece presupuestada por un valor similar en dólares (equivalente a \$ 45 mil millones de entonces).

Sin embargo, a diez años de la licitación y adjudicación, y tras varios actos que anunciaron la puesta en marcha de la tuneladora y las obras (los últimos dos realizados por el presidente Mauricio Macri y el ministro de Transporte Guillermo Dietrich en febrero y octubre de 2016), de hecho aún no se ha avanzado ni un centímetro en la primera etapa del proyecto entre las estaciones Castelar y Caballito.

Los cuestionamientos a la realización del soterramiento han provenido, por un lado, de los trabajadores ferroviarios de la línea Sarmiento y organizaciones de usuarios. Por otro, en los últimos años, tras la tragedia en la estación de Once en nuestro país y con las denuncias de corrupción en la megacausa conocida como “Lava Jato” en Brasil, han comenzado a surgir fuertes críticas al proceso de licitación y adjudicación de la obra. Tales cuestionamientos, sumados a que la obra de hecho no ha comenzado, llevan a la necesidad de establecer su suspensión inmediata y la anulación de la licitación.

Los trabajadores ferroviarios de la línea Sarmiento, por medio de su Cuerpo de Delegados/Comisión de Reclamos y la Seccional Gran Buenos Aires-Oeste de la Unión Ferroviaria, han hecho público un informe que cuestiona la necesidad de la obra (Informe de la Seccional GBA-Oeste de la Unión Ferroviaria de abril de 2017). El informe señala que ante la propuesta del soterramiento, como solución a la interferencia entre la línea ferroviaria y el tránsito vehicular, existen como alternativa la creación de “cruces a distinto nivel” que ya se vienen aplicando en la Ciudad de Buenos Aires y más lentamente en los municipios de la provincia de Buenos Aires. Entre las ventajas de esta solución se señalan el “bajo impacto económico” y el “bajo impacto en el entorno”. En referencia al impacto económico del soterramiento afirman que la obra actual “no tiene un presupuesto final cerrado”, pudiendo transformarse en una sangría económica permanente. Denuncian, también, los efectos del soterramiento en términos de aumento del “consumo eléctrico”, “emisión de gases” y “consumo de agua”. Asimismo señalan que la sola puesta en marcha de la obra ya viene “perturbando el normal funcionamiento del servicio ferroviario”. Cuestionan que el soterramiento “rompe la conectividad entre las líneas ferroviarias actuales” de carga e interurbanos, “cierra vías alternativas” y proyecta “cerrar

MONICA SCHLOTTHAUER  
Diputada  
H. Cámara de Diputados  
de la Provincia de Buenos Aires



Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires

las playas de Liniers y Caballito” atentando contra la actividad de los trabajadores y el servicio. Tras la tragedia de Once, que los ferroviarios califican de “masacre” ya que habían advertido con varias denuncias previas que podía suceder, el informe puntualiza sobre las dificultades y requerimientos de seguridad que representa que formaciones que “trasladan a 2.500 pasajeros circulen a 20 metros bajo tierra”, tal y como propone el proyecto de soterramiento. Finalmente, en su informe los ferroviarios proponen, como alternativa, la creación de “50 pasos bajo nivel entre Caballito y Moreno” como solución viable.

Por otra parte, el proceso de licitación y adjudicación de la obra en el que resultó ganador, como hemos señalado, el consorcio IECSA-Odebrecht-COMSA-Ghella, también ha quedado cuestionado por sospechas de corrupción, que involucran a funcionarios de los gobiernos de Néstor Kirchner, Cristina Fernández de Kirchner y Mauricio Macri.

El pasado 11 de mayo, Leonardo Meirelles, financista de Odebrecht, declaró por teleconferencia ante el juez federal Sebastián Casanello y el fiscal Federico Delgado. En su declaración informó que pagó “coimas” al actual titular de la Agencia Federal de Inteligencia (AFI), Gustavo Arribas, por la adjudicación de la obra de una planta potabilizadora de agua en la municipalidad de Tigre. Confirmó, en este caso, cinco giros por un total de 850 mil dólares. Su declaración en esta causa se suma a otra anterior en la que confirmó el pago de cinco giros por 594 mil dólares a Arribas que serían utilizados para la adjudicación de la obra del soterramiento del Ferrocarril Sarmiento. Por esta causa, el juez Rodolfo Canicoba Corral sobreescribió a Arribas a fines de marzo, mientras que el fiscal Federico Delgado denunció la falta de cooperación de Cancillería para impulsar exhortos que solicitaban información de las cuentas de Arribas en el exterior.

La denuncia de Meirelles es una continuidad de la megacausa “Lava Jato” de Brasil. En aquella causa se ha comprobado que la constructora brasileña contaba con una estructura operativa con organizados mecanismos de pago de sobornos a funcionarios de gobierno a través de la figura de intermediarios. Por el “Lava Jato” se encuentra preso el titular de la constructora, Marcelo Odebrecht. Las derivaciones del caso en nuestro país, cuestionan el mecanismo de licitación y adjudicación de obras, y aporta elementos que apuntan a la responsabilidad de funcionarios del gobierno actual y anterior, los cuales actuaron en la adjudicación de la obra como funcionarios o representantes de las empresas que resultaron ganadoras de la licitación. Apunta, en particular, al primo del presidente Macri, Ángel Calcaterra, entonces presidente de IECSA.

Ante tales cuestionamientos es que solicitamos a los Sres. Legisladores que acompañen con su voto este proyecto de solicitud de informe.

  
MONICA SCHLOTTHAUER  
Diputada  
H. Cámara de Diputados  
de la Provincia de Buenos Aires