

PROYECTO DE SOLICITUD DE INFORMES

La Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires

RESUELVE:

Se dirige al Poder Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires y por su intermedio a la Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (UEPFP Ferrobaires) a los fines que:

1.- Informe si los servicios de “limpieza” y “coche comedor” en cada tren de los diferentes ramales bajo su responsabilidad, se encuentran tercerizados. En cada caso, se solicita informe sobre la modalidad contractual y características principales de dichos servicios en cada ramal.

2.- Informe el nombre o la razón social de la totalidad de las personas jurídicas responsables por los servicios descritos en el artículo anterior y acompañe copia de los actos administrativos, pliegos licitatorios y contratos respectivos que los motivaron.

3.- Informe la nómina completa de trabajadores destinados a la prestación de los servicios descritos en el artículo 1 se encuentren tercerizados o no; incluyendo el nombre, apellido, DNI, remuneración, antigüedad laboral, lugar y/o servicio donde desempeña tareas, horario y jornada de trabajo, categoría y Convenio Colectivo de Trabajo aplicable.

4.- Informe en su caso, el plazo por el cual se concesionaron los servicios, fecha de inicio del mismo, el monto del canon asignado como contraprestación y eventuales cambios en la persona del concesionario.

5.- Informe toda otra cuestión que resulte de interés a la presente requisitoria.

FUNDAMENTOS

La Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial, también conocida como Ferrobaires, es el órgano responsable de los Servicios Ferroviarios de la Provincia de Buenos Aires.

La grave crisis que atraviesan los trenes provinciales tiene una larga historia desde el proceso de privatizaciones de los años '90, pasando por las promesas incumplidas de re-nacionalización, hasta la última intervención de la UEPFP por parte del Gobernador Scioli.

Tras producirse dos accidentes de gran magnitud e impacto en la opinión pública: San Miguel el 16/02/2011 con un saldo de 4 fallecidos y 120 heridos; y Lezama el 04/04/2011 con 70 heridos, se decide una nueva intervención de Ferrobaires. Se repite el esquema producido en el ferrocarril Sarmiento y la tragedia de Once: el sistema se fue degradando lentamente y se trabajaba en pésimas condiciones operativas, hasta que –como era esperable– se produjo un accidente importante con muertos, solo ahí y ante la presión de la opinión pública el poder decide ocuparse del tema.

A las 18:45 horas del 16 de Febrero de 2011 se produce el luctuoso accidente de San Miguel donde una formación de Ferrobaires con destino a Junín impacta contra una formación detenida del ferrocarril General San Martín (UGOFE) incrustándose en el furgón. La respuesta de Scioli fue intervenir Ferrobaires por 180 días a través del Decreto 119/11 de fecha 18/02/2011 y nombrar interventor al Ing. Antonio Maltana.

Si bien las demoras y la suspensión de servicios fue continua a lo largo de la historia reciente de Ferrobaires, destaca el hecho que durante la temporada veraniega 2013 se produjo el levantamiento del servicio económico (18 de Enero de 2013) "por tiempo indeterminado" que la empresa ofrecía con destino a mar del Plata debido a la mala condición en que se encontraban los vagones. En el año 1993 la empresa ofrecía 10 servicios diarios con destino a la ciudad turística más importante de la provincia. El cierre del servicio se produjo luego de una seguidilla de hechos que tomaron estado público donde se mostraba la degradación y mala calidad del servicio.

En declaraciones radiales reproducidas por diario La Nación del 18/1/2013 el Ing. Maltana reconoció los serios problemas que sufre el servicio de limpieza de los trenes: *"Ayer fui personalmente y entendí que el tren, en las condiciones de limpieza que está, no está en condiciones de ser abordado con cierta comodidad"*.

Durante el mes de Marzo del corriente año, el Diputado que suscribe en su carácter de Presidente de la Comisión de Transporte, procedió a comprobar personalmente el estado del servicio Constitución-Bahía Blanca que duró 14 horas. En dicho viaje se pudo constatar que el estado de las vías es pésimo, producto de la falta inversión, que los vagones están totalmente oxidados, que los coches de primera tienen los tapizados rotos, que algunas ventanas no cierran, que los baños salieron sucios de Buenos Aires y que la formación no llevó el vagón comedor por encontrarse suspendida la concesión del servicio a cargo de una empresa privada.

Esta situación de deterioro y abandono no se corresponde con las enormes sumas presupuestarias asignadas a la UEPFP para el año 2013 que ascienden a más de 430 millones de pesos (\$427.558.800) y la gran cantidad de personas que se encuentran nombradas en dicho órgano (2.699 empleados), habiendo ingresado 800 personas al plantel efectivo el último año.

Por otra parte ha disminuido enormemente los servicios cumplidos por Ferrobaires, efectuándose poco más de tres servicios diarios entre todos los recorridos cubiertos.

No obstante ésta realidad de hoy de menos servicios y más personal, todavía persisten servicios tercerizados que podrían ser efectuados por personal propio.

Atento lo expuesto, resulta necesario hacer pública la información sobre la existencia de tercerización de los servicios de limpieza, coche comedor y en otros trenes de Ferrobaires, con el objeto de mejorar la calidad de las políticas públicas del transporte provincial y al mismo tiempo evitar situaciones propicias para el trabajo precario e informal.

Solicito por ende a mis pares me acompañen en el presente proyecto.