



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

Proyecto de Solicitud de Informes

La Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires

RESUELVE

Solicitar al Poder Ejecutivo Provincial a que se comunique con el Poder Ejecutivo Nacional y por su intermedio se informe, a la brevedad y por escrito, sobre los siguientes elementos que resultan de interés para éste Cuerpo

- 1) Informe si las obras del soterramiento del Ferrocarril Sarmiento han sido auditadas por la Comisión de Análisis de Precios de Obras y Provisión de Servicios y Bienes Ferroviarios creada por Resolución 870/2012.
 - 1) a) En el caso que la respuesta sea positiva remita copia del correspondiente informe.
- 2) Informe si el Estado Nacional ha abonado el anticipo financiero del 15% del precio correspondiente a la Etapa I, estipulado en el punto 29.3 de la clausula vigésimo tercera del Contrato original.
- 3) Informe cual será el costo de la obra de soterramiento del Ferrocarril Sarmiento luego de aplicar la correspondiente readecuación de precios.
 - 3) a) Informe desagregando cada una de sus etapas.
- 4) Informe si la empresa Contratista realizo la entrega de Certificados de Obra.
 - 4) a) En caso que la repuesta sea positiva informe monto erogado a la fecha.
- 5) Informe cuál es el estado de avance de las obras a la fecha.
- 6) Informe la fecha en que fue suscripta el Acta de Inicio de Obra (Según clausula séptima del Contrato original)
- 7) Informe cuales son las consecuencias economías y financieras producidas como consecuencia de la paralización de las obras.
- 8) Informe cuál es el costo mensual de mantener sin actividad la maquina tuneladora TBM Herrenknecht (Tunnel Boring Machine), su personal técnico y obreros encargados de asistirla y conservarla.
- 9) Informe si se ha estudiado implementar algún mecanismo y/o fuente de financiamiento alternativo para que se reinicien las obras.
- 10) Informe que destino se dará a los inmuebles pertenecientes al Ferrocarril Sarmiento liberados por el soterramiento.
- 11) Informe cual es el estado del proyecto de soterramiento del Ferrocarril General Roca en el tramo Tolosa – La Plata, según Resolución 427/2006 de la Secretaria de Transporte.
- 12) Informe si la empresa AySA se hará cargo de la obra de soterramiento del Ferrocarril Sarmiento.
 - 12)a) En caso que la respuesta sea positiva informe sobre el particular y remita copia del contrato.



FUNDAMENTOS

El Ferrocarril Sarmiento es un medio de transporte utilizado principalmente por los habitantes de la zona oeste del conurbano bonaerense quienes cada mañana viajan desde sus hogares hacia sus lugares de trabajo localizados en la Capital Federal para retornar por la tarde - noche. El Ferrocarril Sarmiento transporto durante el año 2011 más de 88 millones de pasajeros¹ siendo una de las líneas de ferrocarriles más utilizadas y una de las que genera mayor nivel de demanda por parte de sus usuarios quienes han visto decaer constantemente la calidad en la prestación del servicio, hasta culminar con la luctuosa tragedia del 22/02/2012 que ocasionara la pérdida de 52 vidas y más de 700 heridos.

El Ferrocarril Sarmiento es un medio de transporte vital para la zona oeste del conurbano bonaerense y estructuralmente seguirá siéndolo durante muchas décadas, por lo que las obras de infraestructura relacionadas con el mismo resultan de sumo interés ya que las mismas afectan (positiva o negativamente) la vida diaria de los bonaerenses, no solo de los usuarios del servicio, sino también de los usuarios del transporte público automotor o de vehículos particulares, ya que el tránsito automotor es permanentemente obstaculizado por la presencia de 52 pasos a nivel existentes a lo largo de la traza del Ferrocarril Sarmiento.

Por ello fue bienvenida el anuncio en el año 2006 de incorporar al programa de obras de los ferrocarriles metropolitanos la obra de soterrar el Ferrocarril Sarmiento, plan que se venía postergando desde su concepción original que data del año 1900 (aunque con 4 vías y no con 2 como en la obra actual).

Según un Informe Especial del Ministerio del Interior y Transporte los beneficios que traería la obra, serían, entre otros:

- *“No habrá más barreras ni pasos peatonales que impliquen accidentes con formaciones ferroviarias, ni demoras en la circulación vehicular.*
- *La eliminación de la traza en superficie, con sus barreras y pasos, darán continuidad a las calles transversales a las vías, logrando una plena integración urbana. Además permite la máxima recuperación de los terrenos ferroviarios, tanto en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires como en la Provincia de Buenos Aires, para su desarrollo urbanístico.*
- *La nueva infraestructura permitirá mejorar sustancialmente el servicio, logrando frecuencia de 3 minutos entre formaciones. A su vez, la puesta en funcionamiento de las formaciones de doble piso, aumentará de manera significativa la capacidad de transporte y el confort del pasajero.*
- *El proyecto contempla también la renovación y modernización total de la infraestructura de electrificación, señalización y control de trenes, como así también la instalación de los sistemas antiincendios y de evacuación que exigen las normas internacionales para esta tipología de proyectos.*
- *Las obras generarán 10 mil nuevos puestos de trabajo: 2 mil relacionados en forma directa a la construcción, y 8 mil asociados indirectamente a la provisión de los distintos servicios, materiales y equipos que conforman el proyecto.”*²

En cuanto a la obra civil y de ingeniería, la misma se dividía en tres Etapas, a saber:

¹ <http://www.cnrt.gob.ar/estadisticas.asp>

² http://www.transporte.gov.ar/content/acciones_soterramientodelfe_1316116697/



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

Etapa I: Caballito – Haedo (16,67 km)

- Construcción de 12.190 m de túnel.
- Soterramiento de 8 estaciones (Caballito, Flores, Floresta, Villa Luro, Liniers, Ciudadela, Ramos Mejía y Haedo).
- Construcción de talleres de mantenimiento en Francisco Álvarez, Luján y Lobos.
- Construcción rampas de conexión a superficie en Caballito y Haedo.

Etapa II: Haedo – Castelar (3,95 km)

- Construcción de 3.371 m de túnel.
- Soterramiento de 2 estaciones (Morón y Castelar).
- Construcción rampa de conexión a superficie en Castelar.

Etapa III: Castelar – Moreno (14,09 km)

- Construcción de 9.102 m de túnel.
- Soterramiento de 5 estaciones (Ituzaingó, Padua, Merlo, Paso del Rey y Moreno).
- Construcción de rampa de vinculación del túnel con el taller de Francisco Álvarez en Moreno.³

Téngase en cuenta que según un informe técnico⁴ de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) durante el período comprendido por los años 1996 – 2010 hubo un total de 488 accidentes de colisión de formaciones ferroviarias con automóviles en los pasos a nivel del Ferrocarril Sarmiento (Ex – TBA) con un saldo de 114 víctimas fatales y 263 personas heridas. Además, como producto de accidentes de arrollamiento de personas por formaciones del Ferrocarril Sarmiento se produjo durante el período antes mencionado un total de 1.187 víctimas fatales y 371 personas heridas. Por lo cual, la realización de esta obra no solo redundara en un ahorro de tiempo en el tránsito, por la eliminación de los pasos a nivel, o de ahorro del tiempo de los usuarios al realizarse el recorrido en menor tiempo, sino que se evitaran accidentes que cuestan vidas.

La Historia de la Licitación del Soterramiento del Sarmiento

Con fecha 28/12/2005 el Poder Ejecutivo Nacional promulga el **Decreto N° 1683/05**⁵ mediante el cual se aprobaba el “Programa de Obras, Trabajos Indispensables y Adquisición de Bienes a fin de garantizar la rehabilitación de los servicios interurbanos ferroviarios de pasajeros de largo recorrido y fortalecer y desarrollar el Programa de Obras del Sistema Público de Transporte Ferroviario de Pasajeros de Superficie y Subterráneo del Área Metropolitana de Buenos Aires” mediante el cual se iniciaba una serie de obras civiles y adquisición de material ferroviario con destino a reconstruir el sistema ferroviario.

Seguidamente, con fecha 21/02/2006 la Secretaria de Transporte, organismo dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, formula la **Resolución ST N° 82/06**⁶ la que mediante su Artículo 1° incorporaba al Anexo I del Decreto 1683/05 la obra de “Soterramiento del Corredor Ferroviario en el tramo CABALLITO - LINIERS y la construcción de pasos a distinto nivel, vehiculares y peatonales, en el tramo LINIERS - MORENO de la línea SARMIENTO” A su vez, por Artículo 2° de esta resolución se llamaba a “Licitación Pública Nacional e Internacional

³ http://www.transporte.gov.ar/content/acciones_soterramientodelfe_1316116697/

⁴ Comisión Nacional de Transporte. Red Ferroviaria Argentina. Informe Estadístico 2010 – 2011 <http://168.101.24.238/informeffcc2010/INICIO.htm>

⁵ <http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/110000-114999/112753/norma.htm>

⁶ <http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/110000-114999/114471/texact.htm>



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

para la contratación del Proyecto de Ingeniería, Proyecto Ejecutivo y Ejecución de Obra con Financiamiento” y se aprobaba el Pliego de Bases y Condiciones.

Las empresas que se presentaron y fueron preclasificadas para participar de la compulsa de la licitación fueron:

- 1) Benito Roggio e Hijos SA;
- 2) Consorcio IECSA - ODEBRECHT - COMSA Empresa Constructora – GHELLA S.P.A. ;
- 3) GRUPO ISOLUX CORSAN SA – ESUCO SA – UTE.

Por intermedio de la **Resolución 327/07**⁷, de fecha 07/06/07, se procedió a modificar el alcance de la obra la cual a juicio de los técnicos de la Secretaria de Transporte de la Nación y de la CNRT resultaba conveniente soterrar en toda su traza entre las estaciones de Caballito y Moreno, por lo cual debían readecuarse los pliegos de bases y condiciones y modificarse el Artículo 1º de la Resolución ST N° 82 la cual quedaba redactada de la siguiente manera: *"Soterramiento del Corredor Ferroviario CABALLITO – MORENO, de la Línea SARMIENTO, conformado por la ETAPA I: CABALLITO LINIERS (CIUDADELA); ETAPA II: LINIERS (CIUDADELA) – CASTELAR ; ETAPA III: CASTELAR – MORENO"*. En síntesis, en Febrero de 2006 se pensaba soterrar la traza del ferrocarril Sarmiento entre las estaciones de Caballito y Liniers y construir nuevos pasos a nivel entre las estaciones de Liniers y Moreno, un año y medio después se decidió soterrar toda la traza desde la estación de Caballito hasta Moreno. Cabe mencionar que el Artículo 8º de la Resolución 327/07 establecía que: *"... la obra se contratará por el sistema de ajuste alzado y unidad de medida y que el presupuesto oficial estimado, preliminar y condicionado a la especificidad técnica de la propuesta, para la Etapa I CABALLITO - LINIERS, es de PESOS TRES MIL CUATROCIENTOS CINCUENTA Y OCHO MILLONES SEISCIENTOS SESENTA Y SEIS MIL NOVECIENTOS DOS (\$ 3.458.666.902.-)"* A su vez, el Artículo 12º de la citada resolución establecía que: *"La erogación emergente de lo dispuesto en el artículo 8º de la presente resolución, se atenderá con imputación a la Jurisdicción 56, Programa 55, Partida 5.2.6, Fuente de Financiamiento 11 – Tesoro Nacional."*

Por **Decreto 151/08**⁸, de fecha 23/01/2008, fue adjudicada la obra al Consorcio IECSA - ODEBRECHT - COMSA Empresa Constructora – GHELLA S.P.A., en base a haber realizado la oferta más baja y haber recibido el dictamen favorable del Comité de Evaluación y Calificación y teniendo en cuenta el informe presentado por la Universidad Tecnológica Nacional. La oferta realizada por Iecsa SA – Odebrecht SA – Comsa SA – Ghella fue de \$ 2.798.956.410, mientras que la oferta del grupo Isolux Corsan SA – Esuco SA UTE, fue de \$ 3.618.323.013.

El Pliego de Condiciones Particulares de la licitación establecía en su artículo 22 que los Oferentes debían incluir en su oferta uno o varios programas de crédito, inversión considerada en la Etapa I y presentar una Carta Compromiso, respecto de las Etapas II y III, donde constare el deber de gestionar el financiamiento correspondiente para dichas etapas. El Consorcio adjudicatario cumplimentó dicha exigencia a través de la oferta en firme de los Bancos DEPFA BANK PLC y CREDIT SUISSE SECURITIES (USA) LLC. Pero al desatarse la crisis financiera internacional del año 2008 (posterior a la firma del Decreto 151/08) la firma DEPFA BANK manifestó su imposibilidad de financiar el proyecto y se retiró quedando el financiamiento en su totalidad a cargo del CREDIT SUISSE SECURITIES (USA) LLC. Con este panorama, y habiendo acordado suspender los plazos para la culminación de los acuerdos de las operaciones de crédito⁹, con fecha 23/12/2008, se promulgó el **Decreto 2227/08**¹⁰ mediante el cual se suscribía el Contrato de Obra Pública entre la Secretaria de Transporte de la Nación del Ministerio de Planificación Federal y el Consorcio Iecsa SA – Odebrecht SA – Comsa SA – Ghella. Tanto el Estado Nacional como el Consorcio suscriben un contrato a sabiendas que el financiamiento internacional de la

⁷ <http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/125000-129999/129027/norma.htm>

⁸ <http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/135000-139999/137031/norma.htm>

⁹ Información extraída de los considerandos del Decreto 2227/08.

¹⁰ <http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/145000-149999/149323/norma.htm>



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

obra estaba en la más completa incertidumbre. Para salvar este inconveniente se le ordena a la Administración de Infraestructura Ferroviaria Sociedad del Estado (ADIFSE), empresa estatal creada por Ley 26.352¹¹ y facultada para gestionar la realización de operaciones financieras y bancarias con instituciones de crédito oficiales o privadas, del país o del exterior, para el cumplimiento su objeto societario (reordenar la actividad ferroviaria). La Secretaria de Transporte le ordena a la ADIFSE a que se encargue de solucionar el tema del financiamiento de la Etapa I de la obra del soterramiento, y la ADIFSE termina concretando un acuerdo de financiamiento con la ANSES (Administración Nacional de Seguridad Social) a su vez la financiación comenzaba a realizarse con recursos provenientes de la Fuente de Financiamiento 11 - Tesoro Nacional - y 22 - Crédito Externo, incluidos en el Presupuesto para el ejercicio 2009 y sus correlativos en la órbita de la Jurisdicción 91 (Obligaciones del Tesoro). Los considerandos del Decreto 2227/08 establecían que: *“una vez que resulten propicias las condiciones de un financiamiento sustentable, en el marco de la estabilización de los mercados locales e internacionales, los acuerdos de financiamiento que se suscriban deberán prever que, con los recursos que se obtengan del mismo, se detraerá una suma proporcional que se acreditará con destino a la mencionada Fuente de Financiamiento 11 – Tesoro Nacional – y 22 – Crédito Externo, en concepto de devolución del pago de los montos correspondientes a la Etapa I de la obra y/o a la devolución de los fondos obtenidos en estructuras de financiamientos transitorias destinadas a la etapa en cuestión.”*

Con fecha 09/01/2009 se promulgan las **Resoluciones Conjuntas 19/09 y 5/09**¹² de los Ministerios de Planificación Federal y Economía respectivamente, mediante las cuales se aprueba una nueva tipología en la redeterminación de precios de las obras aprobadas en el marco del Decreto 1683/05 (infraestructura ferroviaria). Según los considerandos de la Resolución de marras se mencionaba que: *“...en el marco del reordenamiento de la economía que se dio luego de la sanción de la Ley N° 25.561, y durante el lapso de tiempo en que se han ido gestionando la aprobación y ejecución de las obras ferroviarias previstas en ambos programas, se han producido incrementos de precios en el rubro de la construcción ferroviaria, materiales y equipos, que provocan desajustes respecto de los montos cotizados y aprobados. Que para dar solución a los referidos problemas que dificultan o demoran la ejecución de obras ferroviarias, resulta necesario establecer metodologías que permitan restablecer el equilibrio perdido en los contratos actualmente en ejecución y en los que se ejecuten en el futuro en caso de corresponder”*

Con fecha 29/04/2009 se promulga el **Decreto 600/2010**¹³ mediante el cual se aprueba la **1º Addenda al Contrato de Obra Pública** "Soterramiento del Corredor Ferroviario Caballito - Moreno" de la Línea Sarmiento. Los considerandos del decreto justifican esta Addenda ya que *“...se estimó necesario instrumentar una fase denominada SUB-ETAPA I, dentro de la ETAPA I del contrato de marras, la cual comprenderá la realización de la ingeniería de las Obras Civiles e Instalaciones de las Etapas I, II y III y el desarrollo del Sistema Integral Ferroviario del tramo ONCE - MORENO (incluido Topografía, Estudios de Suelos y de Impacto Ambiental), montaje de obradores y plantas elaboradoras. (...) se devengará el anticipo previsto en el contrato, en forma proporcional a la realización de la SUB-ETAPA I.”* De esta forma, el Artículo 4º de la Addenda establecía: *“Dentro de los diez (10) días de ratificada la presente addenda el Contratista percibirá un primer desembolso del anticipo financiero establecido en la cláusula Vigésimo Tercera, apartado 23.9 del CONTRATO, equivalente al 15% del precio de la SUBETAPA I de la ETAPA I, que a valores de fecha de oferta representa un monto de VEINTIUN MILLONES SETENTA Y NUEVE MIL DOSCIENTOS SETENTA Y UNO CON 53/100 (\$ 21.079.271,53) y el saldo del anticipo se abonará de acuerdo al cronograma a convenir entre el Comitente y el Contratista.”* Llama la atención la cláusula 5º de la Addenda la cual estipula que: *“La suscripción de la presente Addenda, no implica el inicio del cómputo de los plazos de ejecución de la OBRA, en orden a lo dispuesto en las cláusulas Sexta y Séptima del Contrato de Obra Pública.”*

¹¹ <http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/135000-139999/138931/texact.htm>

¹² <http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/145000-149999/149337/norma.htm>

¹³ <http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/165000-169999/166768/norma.htm>



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

Posteriormente, con fecha 15/02/2011, por intermedio de la **Resolución ST 25/2011**¹⁴ de la Secretaria de Transporte de la Nación, se aprueba la **2º Addenda al Contrato de Obra Pública** "Soterramiento del Corredor Ferroviario Caballito - Moreno" de la Línea Sarmiento. Esta addenda se origina en una propuesta de la contratista por la cual se planteaba la posibilidad de invertir el sentido de la excavación del soterramiento iniciando el avance desde Ciudadela (Prov. Bs As) hacia Caballito (Ciudad de Bs As), instalando el obrador principal en la localidad de Haedo. Además se proponía la ejecución adicional de 5 pasos vehiculares provisorios a distinto nivel en los Municipios de Morón, Merlo, La Matanza, Ituzaingo y Moreno. La ADIFSE, análisis técnico mediante, considero la propuesta como positiva en base a que *"el reordenamiento de las etapas constructivas conlleva al logro de incorporar en forma más temprana a los beneficios del proyecto a los usuarios ferroviarios y vecinos de las localidades de Ramos Mejia y Haedo y solucionar la mayor porción de los sectores más conflictivos en materia de interferencia urbana entre el tren y el entorno, que exhibe el sistema metropolitano de la Línea Sarmiento."* Además, en lo referente a la erogación del gasto que demande la ejecución de las modificaciones introducidas por la addenda, las mismas se afrontarían con los recursos aprobados por el Decreto N° 2227/2008 y hasta agotar su alcance, siendo responsabilidad del Contratista la obtención de la financiación necesaria para poder cumplir con el objeto contratado.

Finalmente, con fecha 05/12/2012, el Ministerio del Interior y Transporte formula la Resolución 870/12¹⁵ mediante la cual se crea la "Comisión de Análisis de Precios de Obras y Provisión de Servicios y Bienes Ferroviarios." El objeto de esta comisión es emitir *"... dictámenes específicos acerca de los costos de las obras, así como de la provisión de servicios y bienes ferroviarios que se eleven a su consideración. La Comisión tendrá a su cargo la producción de información que permita la confección de indicadores de precios, llevando adelante estadísticas sobre precios del sector ferroviario."* A la fecha esta es la última norma emitida en relación al tema que nos convoca.

El último acto de esta historia ocurre el lunes 02/07/2012 cuando en acto público presidido por el Ministro Florencio Randazzo la maquina tuneladora TBM Herrenknecht, bautizada "Argentina" encargada de realizar el túnel, fue descendida a la trinchera y puesta en funcionamiento.¹⁶ Sin embargo, al poco tiempo comenzaron a tomar trascendencia pública una serie de problemas en la financiación de la obra, hecho que habría determinado la detención de la misma. Según información periodística publicada en diversos medios, las tareas de perforación en el obrador ubicado en la calle Rivadavia al 16.400 en donde se ubica la trinchera de ingreso a la obra (de 120 metros de largo por 16 metros de ancho y 22 metros de profundidad) están detenidas desde hace varios meses.

En este punto nos surge la primera duda, ¿En qué fecha se firmo el Acta de Inicio de Obra? Ya que a partir de esa fecha comienzan a regir los plazos del contrato, y por consiguiente, pueden aplicarse los Artículos 41º y 42º del Pliego de Bases y Condiciones Generales, los cuales estipulan:

"ARTICULO 41. RESCISION CON CULPA DEL ADJUDICATARIO / CONTRATISTA

La AUTORIDAD DE APLICACIÓN tendrá la facultad de proceder a la rescisión unilateral del CONTRATO por culpa del CONTRATISTA, sin que a este le corresponda indemnización alguna, en los siguientes casos:

c) Abandono de la OBRA o cesación de los trabajos en la misma por un plazo mayor de DOS (2) días continuos o CINCO (5) discontinuos, siempre que no mediaren causas de fuerza mayor aceptadas por la AUTORIDAD DE APLICACIÓN;

ARTICULO 42. RESCISIÓN POR CAUSAS IMPUTABLES A LA AUTORIDAD DE APLICACIÓN
El CONTRATISTA tendrá derecho a resolver el CONTRATO en los siguientes casos:

a) Cuando el CONTRATISTA por causas que le sean imputables exclusivamente a la AUTORIDAD DE APLICACIÓN no pudiera iniciar los trabajos dentro de los

¹⁴ <http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/180000-184999/181202/norma.htm>

¹⁵ <http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/205000-209999/205796/norma.htm>

¹⁶ <http://www.telam.com.ar/nota/30260/>



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

SESENTA DÍAS (60) computados a partir del Acta de Iniciación de los mismos, previa intimación a regularizar el incumplimiento dentro del plazo de DIEZ (10) días.”

Vinculado a lo anterior, en el caso que tomemos como inicio de la obra la fecha 2 de Julio de 2012 a la fecha ya ha transcurrido 10 meses ¿Cuánto se avanzó en ese tiempo? Tomemos en cuenta que ese período representa casi el 30% del plazo de 36 meses estipulado para la primera etapa de la obra.

La siguiente duda que nos surge refiere a la redeterminación de precios de la obra. Teniendo en cuenta que el contrato original data del año 2008, y que la última addenda data de principios del año 2011 ¿Cómo ha influido el factor inflación en los costos de la obra? ¿Ha intervenido la “Comisión de Análisis de Precios de Obras y Provisión de Servicios y Bienes Ferroviarios”? creada a tal efecto en el ámbito del Ministerio del Interior y Transporte por Resolución 870/12. Por ejemplo, en el Anexo IV del contrato original figura la cotización detallada de la Etapa 1 de la obra. En la misma podemos observar que tan solo para el subsistema “Túnel” (excavación del túnel + revestimiento + obra civil) el monto asciende a \$1.306.651.364 de pesos del año 2008, luego de la inflación acumulada ¿a cuánto asciende ese monto?

Según el índice de precios de la construcción publicado por el Indec¹⁷, a la fecha de firmarse el contrato original en el año 2008 (Diciembre 2008), era del 329,0 mientras que según la última medición disponible (Marzo 2013) este índice se ubica en el 665,1, es decir casi exactamente el doble. Con ese incremento exponencial de los costos ¿Quién y cómo financiara esta obra? ¿Se realizara finalmente la obra, si ésta fue presupuestada originalmente en \$ 11.702.929.915 y el costo actualizado estaría por encima de los \$ 20.000.000?

Finalmente, la última información sobre el soterramiento del Ferrocarril Sarmiento, indica que se estaría estudiando que la obra y/o el manejo de los fondos de la obra, pasen a la órbita de la empresa AySA (Agua y Saneamientos Argentinos SA) esta información fue anunciada por el diario La Nación quien publicó en noviembre del 2012 que: *“El soterramiento del ferrocarril Sarmiento, la mayor obra ferroviaria del país, recaerá en manos de AySA, la empresa estatal de saneamiento de aguas y cloacas. Aunque todavía la decisión del Gobierno no fue formalizada, según pudo confirmar La Nación con diversas fuentes del sector, ya existe un contrato que está a la firma del Ministerio del Interior, de quien depende desde hace algunos meses el área de Transporte, y de la Secretaría de Obras Públicas, que está bajo la órbita del Ministerio de Planificación.”*¹⁸

No queremos que el Estado Nacional malgaste recursos en una obra que, en virtud de la evidencia, está lejos de ser llevada a cabo. Se debe tomar una decisión definitiva sobre esta obra, de continuarla, reiniciar las obras a la brevedad; de cancelarla, tomar la decisión de una vez, diseñar un plan alternativo y realista, y dejar de derrochar fondos públicos y generando falsas expectativas en la población.

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

¹⁷ Índice del Costo de la construcción en el Gran Buenos Aires. Serie empalmada de desde 1970 en adelante. <http://www.indec.com.ar/indec.gov.ar.htm>

¹⁸ <http://www.lanacion.com.ar/1526002-aysa-manejara-los-fondos-de-la-mayor-obra-del-sarmiento>



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

ANEXO

El precio del Contrato de Obra Pública para la Soterramiento del Corredor Ferroviario Caballito – Moreno de la Línea Sarmiento, aprobado por Decreto 2227/08 de fecha 23/12/2008, (Contrato Original) era el siguiente:

Clausula Cuarta del Contrato: Precio (2008)	
Precio Total de la Obra	\$ 11.702.929.915,72 (IVA incluido)
Etapa I	\$ 4.074.309.610,56 (IVA incluido)
Etapa II	\$ 3.145.257.393,82 (IVA incluido)
Etapa III	\$ 4.483.362.911,35 (IVA incluido)

Clausula Sexta del Contrato: Plazo de Ejecución de los Trabajos	
Etapa I	36 Meses
Etapa II	36 Meses
Etapa III	37 Meses



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

Tipos de accidente	Año															
	Datos	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Arrollamiento de Personas	Accidentes	85	97	108	109	122	139	111	113	87	89	94	88	121	87	95
	Nº Muertos	73	87	92	89	91	104	91	92	61	67	69	62	91	53	65
	Nº Heridos	11	10	19	20	34	36	20	22	27	23	27	27	33	33	29
Colisión con Vehículos	Accidentes	19	30	18	12	34	34	23	24	34	44	50	45	44	37	40
	Nº Muertos	4	13	11	0	15	8	10	3	9	10	8	10	3	6	4
	Nº Heridos	9	8	10	0	18	33	11	13	14	23	33	31	20	17	23
Pasajeros Golpeados o Caídos	Accidentes	3	13	13	5	0	0	0	0	13	36	43	104	138	85	73
	Nº Muertos	2	3	3	3	0	0	0	0	1	1	4	2	1	2	5
	Nº Heridos	1	10	10	2	0	0	0	0	12	39	42	102	138	82	71
Descarrilamientos	Accidentes	0	0	1	14	8	4	4	0	7	2	12	15	6	13	9
	Nº Muertos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Nº Heridos	0	0	1	0	0	0	6	0	0	0	11	0	0	0	0
Choque de Trenes	Accidentes	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	1	0
	Nº Muertos	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Nº Heridos	0	0	0	0	0	14	6	0	0	0	0	0	0	1	0
Otros	Accidentes	4	1	2	1	3	5	2	1	4	4	3	8	7	2	0
	Nº Muertos	2	0	1	0	0	2	2	0	0	0	1	4	0	1	0
	Nº Heridos	1	0	0	0	5	8	0	10	1	3	2	4	4	1	0
Total Accidentes		111	141	142	141	167	184	141	138	145	175	202	260	316	225	217
Total Nº Muertos		81	103	107	92	106	115	103	95	71	78	82	78	95	62	74
Total Nº Heridos		22	28	40	22	57	91	43	45	54	88	115	164	195	134	123

Fuente: Comisión Nacional de Transporte. Red Ferroviaria Argentina. Informe Estadístico 2010 – 2011

<http://168.101.24.238/informeffcc2010/INICIO.htm>