



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

PROYECTO DE SOLICITUD DE INFORMES D-807-04-05

**La Honorable Cámara de Diputados
de la Provincia de Buenos Aires**

RESUELVE

Solicitar al Poder Ejecutivo Provincial y por su intermedio a los organismos que correspondan, que informe a la mayor brevedad y en forma escrita, sobre los siguientes tópicos de interés de esta Cámara:

1. Que gestiones ha llevado adelante el Poder Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires a efectos de garantizar el derecho a la vida y seguridad, y los derechos de consumidores y usuarios en la relación de consumo, a la protección frente a los riesgos para la salud y su seguridad, expresados en la CONSTITUCIÓN DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES, en la prestación del servicio de Transporte Público que presta la Empresa Concesionaria Transportes Metropolitanos General San Martín S.A.
2. Si tiene conocimiento acerca que se hayan corregido y normalizado las importantes deficiencias detectadas por la Auditoría General de la Nación indicadas en el Informe de dicho organismo, la Actuación AGN N°536/03 con fecha 3 de diciembre del 2003, respecto a las faltas e incumplimientos llevadas a cabo por la Empresa Concesionaria Transportes Metropolitanos General San Martín S.A.
3. Cuales han sido las medidas concretas para sancionar a las empresas privatizadas concesionarias de servicios del sistema de transporte ferroviario de pasajeros, que incumplen sus obligaciones contractuales, principalmente en lo referido a seguridad y calidad en la prestación de los servicios.
4. Si desde el Poder Ejecutivo Provincial se han solicitado medidas a las empresas privatizadas tendientes a garantizar la seguridad y buena calidad de la prestación del servicio y a preservar la integridad física de los pasajeros.
5. Cualquier otra información pertinente.



Honorable Cámara de Diputados Provincia de Buenos Aires

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

Las conclusiones que ofrece la Actuación AGN N°536/03, cuyo objeto fue realizar un exhaustivo control sobre la Empresa Concesionaria Transportes Metropolitanos General San Martín S.A. en lo referente al "Mantenimiento, Seguridad y Verificación del cumplimiento de la Ley N° 22.431 y Decreto N° 914/97 sobre el Sistema de Protección Integral de los Discapacitados, respecto del Transporte Público de Pasajeros por Ferrocarril", nos eximirían de comentarios. Este informe nos ofrece un claro panorama de cómo el sector privado reiteradamente incumple sus obligaciones contractuales, y con ello, pone en serio riesgo la seguridad de los pasajeros, haciendo caso omiso de las advertencias y disposiciones emanadas de los organismos de control del Estado Nacional. También se pone en evidencia la actitud pusilánime y la falta del rigor necesario, para conminar al sector privado a que se ajuste a la norma y cumpla la ley.

El trágico accidente que le costara la vida al joven obrero Fabián Bravo, padre de siete hijos, producido el 14 de abril pasado, puso nuevamente en el tapete el tema de la seguridad en el transporte ferroviario. Este tema, tomado por los medios y reproducido ampliamente en la prensa escrita, radial y televisiva, no es nuevo y el accidente en cuestión fue uno de los 400 accidentes fatales que conforman la estadística anual de fallecimientos producidos en el sistema de transporte ferroviario de pasajeros. Si bien esta pavorosa cifra incluye a los suicidios, y debido a la reticencia de las empresas a facilitar datos precisos sobre este punto, nos inclinamos a pensar que de la cifra antes citada, una gran parte esta formada por hechos que son evitables y, como en este caso en particular, ocasionados por las deplorables condiciones de transporte y pésima calidad del servicio.

El caso de este joven trabajador puso en evidencia la vergonzosa calidad en la prestación de los servicios, y las inhumanas condiciones de transporte a las que nuestros conciudadanos se ven sometidos diariamente. Debido a la infrecuencia de las formaciones, con demoras y cancelaciones reiteradas que ocasionan atrasos de 30´, 45´, y 50 minutos, nuestros conciudadanos deben, ante la necesidad de regresar a sus hogares, aceptar resignados tener que viajar de cualquier manera, ya sea apiñados en el interior de los vagones, o colgados de los estribos de los mismos, e incluso, viajando sobre los techos, en el espacio de la juntura de los vagones, en la maquina tractora, o encaramados a cualquier protuberancia que sirva para asirse al tren y poder viajar. El viajar en estas condiciones tan peligrosas no se debe a una innata condición temeraria de los usuarios, sino, a una lamentable naturalización de la mala calidad del servicio. Es viajar así o no viajar, ya que el desplazarse por un medio alternativo ocasionaría un



Honorable Cámara de Diputados Provincia de Buenos Aires

sensible incremento en el costo diario de transporte hasta el trabajo, costo que los usuarios, dadas las actuales condiciones socioeconómicas, no pueden afrontar.

Las condiciones de viaje anteriormente citadas atentan contra la integridad física de los usuarios, es inadmisibles que se viaje de esa manera arriesgando la vida de los pasajeros. Como también es un claro abuso y una falta de respeto a los usuarios las pésimas condiciones de higiene y confort de los vagones, así como la penosa condición de las estaciones, en lo referido a infraestructura, limpieza, iluminación, y seguridad. En este contexto llenan de indignación las afirmaciones del Presidente de Metropolitano Osvaldo Iglesias quien el pasado miércoles 21 de Abril declaró al matutino La Nación (Pág. 28), que: "La frecuencia de los viajes podrá restablecerse, pero la gente que viaja colgada es una cuestión de seguridad pública", queriéndose desentender de toda responsabilidad yendilgándole la misma únicamente al Estado. Creemos firmemente que las responsabilidades son concurrentes, el Estado tiene la obligación indelegable de garantizar la seguridad pública y el derecho a la vida de los pasajeros, y debe ejercer esta obligación mediante el control de la calidad de los servicios concesionados, pero así también es innegable la responsabilidad de la empresa, quien es agente directo responsable, por acción u omisión, de las actuales condiciones de servicio. La empresa debe respetar el principio de buena fe y cumplir con sus obligaciones contractuales.

Es en este sentido pertinente, citar algunas de las conclusiones del Informe de la Auditoria General de la Nación:

1- El Concesionario no cumple con su obligación de mantener en correcto estado de conservación y funcionamiento los bienes cedidos en concesión.

- a) TMS no ha presentado en el período auditado los programas de mantenimiento correspondientes a los años 2002 y 2003 de los diferentes rubros que componen el sistema. Esta ausencia de programación de las tareas de mantenimiento limita fuertemente la actividad de control del organismo regulador y le impide contar con un elemento esencial para el control y seguimiento de estas tareas.
- b) La gestión de la empresa se ha caracterizado por la ausencia de tareas de carácter preventivo, consecuencia del incumplimiento de las rutinas de mantenimiento previstas contractualmente, dando como resultado un deficitario estado general de conservación del sistema. Su accionar se ha limitado a subsanar principalmente averías puntuales, careciendo de intervenciones programadas.
- c) Los Planes de mejoramiento de las condiciones de confort (Art. 5°, Resolución N°126/03 M.Prod.) que está desarrollando el Concesionario, se concentran en tareas de escasa relevancia técnica, que de no mediar obras de mayor envergadura, no alcanzarán para revertir el déficit de conservación existente.
- d) Las modificaciones del material rodante efectuadas por TMS, se ejecutan sin la expresa autorización de la Autoridad de Aplicación. La CNRT, ha notificado al Concesionario para que se abstenga de realizarlas sin cumplir con el mecanismo aprobatorio previsto contractualmente, pese a lo cual se han seguido realizando. Se destaca que algunas de las reformas realizadas, tales como la anulación de puertas y el



Honorable Cámara de Diputados Provincia de Buenos Aires

nuevo diseño de las ventanillas denominadas "anti-vandálicas", no contemplan aspectos de seguridad en casos de eventuales evacuaciones de emergencia.

e) La asignación de recursos para las tareas de mantenimiento ha decrecido en el período auditado. Esta situación se ve reflejada en la reducción del 37 % verificada en el "costo de mantenimiento por Km.", que pasó de \$ 5,33 en el año 2000 a \$ 3,36 en el año 2002 (medición hecha en moneda homogénea). La tendencia descripta resulta inadecuada en función del creciente deterioro del sistema y permitiría inferir, consecuentemente, una merma de importancia en dichas tareas.

2.- Las deficiencias y anomalías observadas principalmente en la infraestructura de la vía, material rodante y señalización de los pasos a nivel, comprometen la seguridad operativa del sistema, y por ende, impactan en la calidad de prestación del servicio.

8- El sistema de transporte analizado es funcionalmente inaccesible para las personas con discapacidad y no cumple la normativa vigente; impidiendo o dificultando el ingreso en forma autónoma, debido, entre otras cosas, al desnivel existente entre el piso del coche y el piso del andén y a las características de los coches utilizados. Este desnivel, estimado en aproximadamente 90 Cm., constituye una fuerte restricción para personas con discapacidad motriz. El total de la flota presenta estas características. Asimismo, las estaciones presentan dificultades en la accesibilidad, comunicación y señalización para satisfacer las necesidades de las personas con discapacidades.

Tal es el estado deficitario y de continuo incumplimiento por parte de la empresa Metropolitano. Se hace evidente una actitud de descompromiso social expresada a través de la falta de inversión o del retaceo de la misma. Así también, de un descuido y manejo arbitrario de los bienes que el Estado Nacional puso bajo su custodia.

El Estado Nacional siempre ha tendido su mano solidaria y generosa a las empresas ferroviarias privatizadas. Así lo hizo en Junio del año 2002 cuando hizo extensivo a todas las empresas ferroviarias privatizadas el cobro de subsidios de explotación antes sólo cobrado por Metropolitano y Ferrovías. En Marzo del año 2003 se implementa un nuevo esquema de subsidios incrementando el monto mensual erogado por el Estado a 15 millones de pesos. En octubre del año 2003 el Estado Nacional absorbe los costos salariales de las empresas ferroviarias privatizadas ya que por resolución conjunta 99/03 del Ministerio de Planificación Federal y 2967/03 del Ministerio de Economía el incremento salarial de 200 pesos otorgado por el gobierno es absorbido por el Estado. Con este aumento se pasa de 15 a 18 millones de pesos mensuales que se le paga a las empresas privatizadas como subsidios. Incluso, fue el Estado Nacional quien liquidó 21 millones de pesos para liberar las 15 locomotoras pertenecientes al grupo Metropolitano que estaban embargadas por orden judicial, para poder descomprimir la grave situación en el servicio de esta empresa. Por todo esto pensamos que es justo que se cumpla y se ofrezca un servicio de calidad.

Estamos convencidos que las actuales condiciones del servicio son precarias y atentan



Honorable Cámara de Diputados Provincia de Buenos Aires

contra la integridad física de las personas, en esto coincidimos con las apreciaciones del Dr. Gabriel Di Mateo, Juez Federal de Lomas de Zamora quien en febrero del 2003 en respuesta a un recurso de amparo por parte de un usuario intimó a esta misma empresa, Metropolitano, en su ramal Roca, a que prestara un servicio "digno y eficiente" y a que "se mejoren las condiciones mínimas de higiene y seguridad".

Creemos que la mala calidad del servicio pone en peligro la vida y la seguridad de los usuarios, así como las condiciones de hacinamiento atentan contra su dignidad. El pasajero es un usuario que a pagado en metálico un boleto para que se le brinde un servicio, con calidad y eficiencia.

Las actuales condiciones de los servicios ferroviarios en general y las ofrecidas por Metropolitano en particular no cumplen los requerimientos de calidad y eficiencia requeridos por un servicio de estas características. Lejos de ello, atentan flagrantemente contra la legislación que protege a nuestros ciudadanos. Se violan derechos y garantías básicos sostenidos y refrendados por la Nación como es el caso del Art. N° 4, sobre el derecho a la vida, Art. N° 5, sobre el derecho a la integridad personal y el Art. N° 11, de protección de la honra y de la dignidad, pertenecientes al PACTO DE SAN JOSE DE COSTA RICA. El Art. N° 3 sobre el derecho a la vida de la DECLARACIÓN UNIVERSAL DE LOS DERECHOS HUMANOS.

Se vulnera el Art. N° 42 de la CARTA MAGNA, el que garantiza a los consumidores y usuarios de bienes y servicios el derecho, en la relación de consumo, a la protección de su salud, seguridad e intereses económicos, y a condiciones de trato equitativo y digno. También, son infringidos los Art. N° 10, sobre el derecho a la vida y seguridad, y el Art. N° 38, donde los consumidores y usuarios tienen derecho, en la relación de consumo, a la protección frente a los riesgos para la salud y su seguridad, según consta en la CONSTITUCIÓN DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES.

Complementando lo anterior, las empresas ferroviarias incumple la Ley 24.240 de Defensa del Consumidor, en su artículo N°5, de Protección al Consumidor, el cual estipula que: Las cosas y servicios deben ser suministrados o prestados en forma tal que, utilizados en condiciones previsibles o normales de uso, no presenten peligro alguno para la salud o integridad física de los consumidores o usuarios. Así como también el artículo N° 40: Si el daño al consumidor resulta del vicio o riesgo de la cosa o de la prestación del servicio, responderán... quien haya puesto su marca en la cosa o servicio. El transportista responderá por los daños ocasionados a la cosa con motivo o en ocasión del servicio. Es prioritario que el Estado libere a sus ciudadanos de esta profunda sensación de desprotección y abandono, y obligue a los responsables a cumplir lo que manda la ley. No estamos en contra de la empresa privada sino a favor de la vida, la justicia y la dignidad de nuestros conciudadanos.

Es por todo lo anteriormente expuesto, que solicito a los Sres. Diputados el voto favorable del presente proyecto.