

(S-1350/19)

PROYECTO DE COMUNICACION

El Senado de la Nación

Solicita al Poder Ejecutivo, para que a través del Ministerio de Transporte, informe a este Honorable Cuerpo:

-¿Cuál es el motivo por el cual se continuó la obra del “Soterramiento del Sarmiento” con el Consorcio Nuevo Sarmiento, luego de la confesión de parte de la empresa Odebrecht de haber cometido actos de corrupción en su licitación, actos que involucran tanto a los socios originales de la UTE como a los actuales?

-Luego de la denuncia de la propia empresa Odebrecht, ¿por qué no se procedió a rescindir el contrato de la obra, cumpliendo con el art. 100 del Pliego de Condiciones Particulares “Cláusula Anticorrupción”?

-¿Se encuentra actualmente parada la obra? ¿Cuál es su situación?

-¿Cuánto se ha invertido hasta la fecha y con qué fuentes de financiamiento?

-¿Ha habido modificaciones en las obras a realizar en el proyecto según el contrato original? ¿Cuáles?

-¿En qué fecha se proyecta la finalización de la obra y cuál será el costo de la obra final?

-Una vez finalizada la obra ¿cuál es el proyecto para los ramales interurbanos de carga y de pasajeros del ramal Sarmiento?

-¿Cuál es proyecto para el área de la traza actual del ferrocarril Sarmiento una vez concluidas las obras de soterramiento?

Fernando E. Solanas. -

FUNDAMENTOS

Señora Presidente:

La obra conocida como “Soterramiento del Sarmiento” posee grandes interrogantes y dado su importancia según el volumen de inversión comprometido y siendo el principaleje que sirve para el transporte y comunicación de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con la Zona Oeste del Gran Buenos Aires es de extrema gravedad que su avance y todas las cuestiones conexas a ella se mantengan solapadas bajo acusaciones concretas de corrupción.

Hasta donde se sabe de la información documentada, el proyecto de obra preveía la construcción bajo tierra de un túnel de 34,5 kms. de extensión (Caballito-Moreno) incluidas 15 estaciones bajo tierra, a partir de la incorporación de la máquina tuneladora de origen alemán en 2011 (que costó US\$ 49 MILLONES), una TBM de 125 metros (TUNNEL BORING MACHINE). Existiendo una primera etapa desde Haedo a Caballito (16,67 Kms.), una segunda etapa desde Haedo a Castelar (3,95 Kms.), y una última etapa desde Castelar a Moreno (14,09 Kms). El túnel sería a 22 metros bajo tierra y tendría un diámetro de 11,3 metros.

Si bien la obra en los pliegos licitatorios y en el propio contrato constaba con un presupuesto (total) de alrededor de los US\$ 3.000 millones para soterrar el ferrocarril Sarmiento desde Caballito a Moreno, el Poder Ejecutivo ha dejado trascender en la prensa diferentes modificaciones al respecto sin que se haya producido modificaciones en los documentos:

Diario Clarín (12/10/2016):

“El túnel tendrá 18 kilómetros, desde Morón hacia Caballito. El tramo entre Morón y Castelar será en trinchera. Para una segunda etapa quedará el tramo de Castelar hasta Moreno. Paralelamente, se avanzará en la construcción de ocho estaciones subterráneas, ya que el túnel estará a 22 metros de profundidad, el equivalente a unos siete subsuelos... se espera que en esta primera etapa se inviertan 3.000 millones de dólares y se generen 10.000 puestos”

No queda claro cuál es el proyecto real que el Poder Ejecutivo tiene en carpeta: un túnel de 18 kms que no se entiende de dónde se respalda o el que figura en los documentos de una extensión de 34 kms.

Tampoco se entiende cuál es el presupuesto real de la obra y qué es lo que incluye del proyecto.

Además, en el contrato de obra se habla de tres etapas de construcción de tres años cada una, o sea un total de 9 años, mientras que los trascendidos del gobierno se habla de la finalización de obra en 2023 para terminar el túnel en Castelar

Mediante comunicados de prensa y no por vía institucional se dio a conocer que la tuneladora había avanzado hasta el límite de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y que por problemas de financiamiento no avanzaría más hasta resolver dicho inconveniente. Es grave que semejante decisión se tome sin una comunicación seria por parte del Ministerio de Transporte, más aún teniendo en cuenta la cantidad de trabajadores involucrados en dicha actividad.

Numerosos trabajos de investigación sobre el proyecto de soterrar la línea Sarmiento fueron presentados para evaluar la conveniencia del mismo. Uno de ellos es el artículo publicado en el año 2016 por la Revista del ÁREA DE ESTUDIOS URBANOS del INSTITUTO DE INVESTIGACIONES GINO GERMANI de la FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES (UBA) “El Soterramiento del F.C. Sarmiento: Infraestructura Verde, Movilidad Metropolitana y Controversias Socio-Técnicas” del Investigador del Conicet Ariel Rodolfo Fuentes. Ahí el investigador destaca que al soterramiento se lo considera “un proyecto relativamente escindido de la gestión territorial metropolitana”, que no exista una “agencia transjurisdiccional de coordinación” relativiza cada dimensión del proyecto de infraestructura y “lo pone en cuestión frente a alternativas más sencillas y económicas, como viaductos y puentes”. Fuentes considera varios puntos criticables, uno de ellos es que “El diseño subterráneo del proyecto impediría la combustión requerida por los motores diésel, que aún es una propulsión muy utilizada en trenes de mediana y larga distancia. Se cercenaría, así, una integración entre la red metropolitana y los servicios que se adentran en el interior de la provincia de Buenos Aires”. Este es un punto de vital importancia y que el Poder Ejecutivo no comunica. Es grave. ¿Qué pasará con los trenes interurbanos de la línea Sarmiento si los mismos no pueden correr bajo tierra?. Y qué pasará con la traza actual una vez terminado el soterramiento. Son todas cuestiones que permanecen oscuras e involucran muchísimos intereses.

Luego de la denuncia de la empresa Odebrecht por el pago de sobornos para la adjudicación de la licitación de la obra, se produjeron cambios en la composición accionaria del Consorcio Nuevo Sarmiento: la exclusión de la empresa Odebrecht además del cambio de titularidad de la empresa IECSA y su cambio de nombre por el de SACDE, que aún mantiene a ex presidentes IECSA en su flamante directorio.

Realizados dichos cambios, llama la atención que el Poder Ejecutivo haya optado por continuar con la obra con el mismo consorcio, habiendo sido el acto de corrupción beneficioso para todos los integrantes del mismo: Odebrecht, IECSA, GHELLA y COMSA.

Por otro lado, semejante denuncia hubiese sido causa suficiente para la rescisión del contrato de obra:

Según el art. 100 del Pliego de Condiciones Particulares: “Será determinante del rechazo sin más del trámite de la propuesta u oferta en cualquier estado de la licitación o de la rescisión de pleno derecho del contrato, dar u ofrecer dinero o cualquier otra dádiva a fin de que:

a) Funcionarios o empleados públicos, con competencia referida a la licitación o contrato hagan o dejen de hacer algo relativo a sus funciones.

b) o para que hagan valer la influencia de su cargo ante otro funcionario o empleado público con la competencia descripta, a fin que éstos hagan o dejen de hacer algo relativo a sus funciones.

c) cualquier persona haga valer su relación o influencia sobre un funcionario o empleado público con la competencia descripta, a fin de que éstos hagan o dejen de hacer algo relativo a sus funciones.”.

En el estado de la causa, fruto de las denuncias de los funcionarios de Odebrecht, no se entiende cómo es que aún sigue en pie el consorcio ganador de la licitación: Consorcio Nuevo Sarmiento.

En virtud de lo expuesto solicito a mis pares, el acompañamiento en la presente iniciativa.

Fernando E. Solanas. -

DIRECCION GENERAL DE PUBLICACIONES