

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE

Dirigirse al Poder Ejecutivo Nacional, en ejercicio de las facultades conferidas por los artículos 75 inciso 32 de la Constitución Nacional y 204 del Reglamento de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, para que, por intermedio de la Secretaría de Transporte de la Nación, la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad Anónima (ADIF S.E.), la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE), o los organismos que correspondan, informe respecto de la obra de remodelación integral de la estación Ramos Mejía de la Línea Sarmiento y de las obras complementarias vinculadas al puente modular y al obrador emplazado sobre la Avenida Rivadavia, lo siguiente:

1. Informe el estado actual de ejecución física y financiera de la obra de remodelación integral de la estación Ramos Mejía de la Línea Sarmiento.
2. Indique la fecha de adjudicación de la obra, el monto contractual original, la empresa o Unión Transitoria de Empresas adjudicataria y el plazo de ejecución previsto al momento de la contratación.
3. Informe si la obra fue adjudicada a la UTE Belfast S.A. – Ricavial S.A. y, en caso afirmativo, remita copia íntegra del acto administrativo de adjudicación, del contrato suscripto y de toda documentación complementaria.
4. Indique el porcentaje de avance físico certificado a la fecha y detalle las tareas efectivamente ejecutadas y pendientes de ejecución.
5. Informe la fecha originalmente prevista para la finalización de la obra y la fecha actualmente estimada para su conclusión definitiva.
6. Indique si se produjeron ampliaciones de plazo, suspensiones, neutralizaciones, redeterminaciones de precios, modificaciones contractuales o renegociaciones de cualquier naturaleza, detallando causas, fundamentos, plazos y montos involucrados.
7. Remita copia de las certificaciones de obra emitidas desde el inicio de los trabajos hasta la actualidad.
8. Informe el monto total abonado a la contratista desde la adjudicación hasta la fecha, discriminado por certificados de obra, redeterminaciones de precios, anticipos financieros u otros conceptos.

9. Indique las partidas presupuestarias utilizadas para financiar la obra y el grado de ejecución presupuestaria correspondiente.
10. Informe si la obra se encuentra incluida dentro del régimen de emergencia ferroviaria dispuesto por el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 525/2024 y sus normas complementarias o modificatorias.
11. En caso afirmativo, indique las razones por las cuales la obra no habría alcanzado aún su finalización pese a su incorporación dentro de las intervenciones consideradas prioritarias para el sistema ferroviario nacional.
12. Informe si existen informes técnicos, auditorías, observaciones, advertencias o dictámenes internos que hayan identificado retrasos, incumplimientos contractuales, deficiencias constructivas o desvíos presupuestarios vinculados a la obra.
13. Remita copia de dichos informes, auditorías, observaciones o dictámenes.
14. Informe qué organismo nacional ejerce actualmente la dirección, supervisión, inspección y control de la obra.
15. Indique la cantidad de inspectores, responsables técnicos y funcionarios asignados al seguimiento de los trabajos.
16. Informe el estado actual del andén central de la estación Ramos Mejía, detallando tareas ejecutadas, pendientes y cronograma previsto para su habilitación definitiva.
17. Informe las medidas adoptadas para garantizar la seguridad operativa ferroviaria y la seguridad de usuarios y trabajadores durante el desarrollo de la obra.
18. Informe el estado actual del puente modular ubicado en el entorno de la estación Ramos Mejía y Villa Sarmiento, indicando el porcentaje de avance de los trabajos, plazo estimado de finalización y razones de la paralización o suspensión parcial informada por organismos competentes.
19. Informe si la obra del puente modular fue excluida del Programa de Obras, Trabajos y Contrataciones Indispensables y Urgentes aprobado en el marco de la emergencia ferroviaria, detallando los fundamentos técnicos, presupuestarios y administrativos que motivaron dicha decisión.
20. Informe qué organismo resulta actualmente responsable de la ejecución, supervisión y financiamiento de dicha obra.
21. Informe la situación jurídica y administrativa del obrador emplazado sobre la Avenida Rivadavia en la localidad de Ramos Mejía.

22. Indique qué organismo autorizó su instalación, bajo qué acto administrativo y por qué plazo.
23. Informe si existen evaluaciones de impacto sobre la circulación vehicular, peatonal, accesibilidad urbana, seguridad vial o seguridad ciudadana vinculadas al mantenimiento del obrador.
24. Remita copia de dichas evaluaciones, estudios o informes.
25. Informe la fecha prevista para el retiro definitivo del obrador y la restitución plena del espacio público actualmente afectado.
26. Indique si se han recibido reclamos vecinales, denuncias administrativas o presentaciones vinculadas a las demoras de la obra, al puente modular o al obrador, detallando cantidad, fecha y estado de tramitación.
27. Informe qué medidas concretas adoptará el Poder Ejecutivo Nacional para garantizar la finalización de las obras comprometidas y restablecer condiciones adecuadas de accesibilidad, seguridad y prestación del servicio ferroviario para los usuarios de la Línea Sarmiento.

Pablo JULIANO

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presente pedido de informes tiene por objeto requerir al Poder Ejecutivo Nacional información precisa, completa y documentada respecto del estado de ejecución de las obras de remodelación integral de la estación Ramos Mejía de la Línea Sarmiento, de las intervenciones vinculadas al puente modular emplazado en su área de influencia y de la situación administrativa, contractual y operativa del obrador actualmente instalado sobre la Avenida Rivadavia, en el partido de La Matanza, Provincia de Buenos Aires.

La solicitud encuentra fundamento en la necesidad de garantizar el ejercicio efectivo de las funciones de control que la Constitución Nacional asigna al Congreso de la Nación, así como en el deber de asegurar la transparencia en la utilización de recursos públicos destinados a obras de infraestructura ferroviaria que impactan directamente sobre millones de usuarios del sistema de transporte metropolitano.

La estación Ramos Mejía constituye uno de los nodos ferroviarios más importantes de la Línea Sarmiento y una de las principales puertas de acceso al sistema ferroviario para los habitantes del oeste del Área Metropolitana de Buenos Aires. Miles de usuarios utilizan diariamente dicha estación para trasladarse a sus lugares de trabajo, estudio, atención médica y demás actividades esenciales, circunstancia que convierte a las obras de infraestructura allí ejecutadas en una cuestión de evidente interés público.

Sin embargo, pese a la relevancia estratégica de la obra, persisten incertidumbres respecto de su estado de avance, de los plazos efectivos de ejecución, de la utilización de los recursos asignados y de las previsiones existentes para su finalización definitiva.

La preocupación resulta particularmente fundada si se tiene en consideración que la remodelación de la estación Ramos Mejía acumula antecedentes de demoras, interrupciones y sucesivas reformulaciones administrativas que se extienden desde hace varios años. En efecto, distintos sectores de la estación permanecieron afectados por intervenciones inconclusas que alteraron la circulación de pasajeros, modificaron condiciones de accesibilidad y generaron impactos permanentes sobre el entorno urbano circundante.

La situación adquiere especial relevancia a la luz de la documentación obtenida por vecinos y usuarios mediante solicitudes de acceso a la información pública. De las respuestas emitidas por organismos ferroviarios nacionales surge un dato particularmente preocupante: la ausencia de una referencia institucional clara respecto de quién asume la responsabilidad política y administrativa sobre el desarrollo de las obras.

Ante consultas vinculadas al plazo de finalización de la remodelación de la estación Ramos Mejía, la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado informó que la obra es ejecutada por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias S.A. (ADIF), sugiriendo dirigir las consultas a dicho organismo. Del mismo modo, frente a requerimientos relacionados con el obrador instalado sobre la Avenida Rivadavia, la misma empresa estatal manifestó que dicha intervención no se encontraba bajo su responsabilidad y recomendó remitir las consultas a la Secretaría de Transporte.

Esta situación evidencia una preocupante dispersión de competencias que obstaculiza el acceso a la información pública y dificulta la identificación de los responsables de una obra financiada con recursos públicos nacionales. La ciudadanía tiene derecho a conocer quién ejecuta, quién controla, quién financia, quién certifica y quién responde políticamente por las demoras, modificaciones o eventuales incumplimientos vinculados a obras que afectan la vida cotidiana de miles de personas.

La cuestión no resulta menor. La fragmentación administrativa nunca puede transformarse en un mecanismo que diluya responsabilidades o dificulte el control democrático sobre la gestión pública. Por el contrario, cuanto mayor es la complejidad institucional de una política pública, mayor debe ser la obligación estatal de brindar información clara, verificable y accesible.

A ello se suma el contexto excepcional en el que se desarrolla la presente situación. Mediante el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 525/2024 el Poder Ejecutivo Nacional declaró la emergencia ferroviaria para los servicios de transporte ferroviario de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional. Dicha decisión se sustentó en el reconocimiento expreso del deterioro acumulado de la infraestructura ferroviaria, la insuficiencia de inversiones realizadas durante años, las deficiencias operativas existentes y la necesidad urgente de ejecutar obras destinadas a preservar la seguridad del sistema y garantizar la continuidad del servicio.

Posteriormente, la Secretaría de Transporte dictó diversas resoluciones destinadas a establecer programas de obras, trabajos y contrataciones consideradas indispensables y urgentes para la recuperación del sistema ferroviario nacional.

Precisamente por ello resulta imprescindible conocer si la remodelación de la estación Ramos Mejía fue incorporada a dichos programas prioritarios, cuáles son los recursos comprometidos para su ejecución, cuál es el nivel real de avance físico y financiero alcanzado y cuáles son las razones que explican la persistencia de trabajos inconclusos pese al marco excepcional de emergencia declarado por el propio Poder Ejecutivo Nacional.

Más preocupante aún resulta la información vinculada al puente modular ubicado en el entorno de Ramos Mejía y Villa Sarmiento. Según respuestas oficiales

suministradas por organismos ferroviarios nacionales, la obra se encuentra alcanzada por una suspensión parcial de plazos debido a que no habría sido incluida dentro de las intervenciones consideradas prioritarias en el marco de la emergencia ferroviaria.

Esta circunstancia obliga a conocer los criterios técnicos, presupuestarios y administrativos utilizados para definir qué obras resultan prioritarias y cuáles quedan excluidas, particularmente cuando se trata de intervenciones destinadas a mejorar la conectividad urbana, la seguridad vial y la circulación en zonas densamente pobladas del Área Metropolitana de Buenos Aires.

Del mismo modo, corresponde esclarecer la situación del obrador emplazado sobre la Avenida Rivadavia, cuya permanencia prolongada ha generado reiterados reclamos vecinales vinculados a la afectación de carriles de circulación, dificultades para el tránsito peatonal, problemas de accesibilidad y eventuales riesgos para la seguridad vial y ciudadana.

La utilización del espacio público para la ejecución de obras constituye una facultad legítima de la administración cuando se encuentra debidamente fundada y limitada temporalmente por las necesidades constructivas. Sin embargo, la permanencia indefinida de estructuras provisionales, sin información pública clara sobre los plazos previstos para su remoción y sin explicaciones suficientes respecto de las razones que justifican su continuidad, genera incertidumbre social y afecta principios elementales de buena administración.

Asimismo, la problemática debe ser analizada desde la perspectiva de los derechos de los usuarios de servicios públicos. La Corte Suprema de Justicia de la Nación ha sostenido reiteradamente que el Estado posee obligaciones positivas de protección respecto de los usuarios y consumidores, especialmente cuando se trata de servicios públicos esenciales cuya prestación involucra condiciones de seguridad, accesibilidad y regularidad.

La infraestructura ferroviaria constituye una herramienta fundamental para garantizar el ejercicio efectivo de derechos económicos y sociales, promover la integración territorial y facilitar el acceso igualitario a oportunidades laborales, educativas y sanitarias. Las demoras injustificadas, la falta de planificación adecuada o la ausencia de información pública suficiente respecto de obras estratégicas comprometen directamente dichos objetivos.

Por otra parte, el presente pedido de informes encuentra sustento en los principios republicanos de publicidad de los actos de gobierno, rendición de cuentas y transparencia administrativa consagrados por la Constitución Nacional y fortalecidos por la Ley N° 27.275 de Derecho de Acceso a la Información Pública.

Dicha norma reconoce que la información producida, obtenida o financiada por el Estado pertenece a la ciudadanía y establece el deber de los organismos públicos de garantizar mecanismos efectivos para su conocimiento y control. La transparencia no constituye una concesión graciosa de la administración sino una obligación jurídica inherente al sistema democrático.

En el mismo sentido, la jurisprudencia de la Corte Suprema ha reconocido que el acceso a la información pública constituye un derecho fundamental que permite controlar la gestión estatal, prevenir arbitrariedades, fortalecer la participación ciudadana y consolidar los mecanismos de responsabilidad institucional.

El Congreso de la Nación no puede permanecer ajeno frente a situaciones que involucran obras financiadas con recursos públicos, infraestructura crítica para el transporte metropolitano, intervenciones desarrolladas en el marco de una emergencia ferroviaria nacional y reclamos persistentes de vecinos y usuarios que, aun recurriendo a los mecanismos legales de acceso a la información pública, continúan sin obtener respuestas integrales sobre el estado real de las obras, sus plazos de finalización y los organismos responsables de su ejecución.

Lejos de representar una interferencia en atribuciones propias de la administración, el presente pedido de informes procura garantizar el adecuado ejercicio de las funciones de control parlamentario, obtener información verificable sobre el destino de los recursos públicos comprometidos y contribuir a la transparencia de una política pública que afecta diariamente a miles de ciudadanos.

La magnitud de las inversiones involucradas, la importancia estratégica de la Línea Sarmiento, la prolongación temporal de las intervenciones, la existencia de obras inconclusas, la afectación persistente del espacio público y la falta de información clara sobre los plazos de ejecución justifican plenamente la intervención de esta Honorable Cámara.

Por los fundamentos expuestos, solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto de resolución.

Pablo JULIANO