



Buenos Aires, 22 de abril de 2016

ONCE: LA OFICINA ANTICORRUPCIÓN A LA ESPERA DE SER ACEPTADA COMO QUERELLANTE POR BONADIO, UN CUESTIONARIO PARA DE VIDO

La Oficina Anticorrupción (OA) se presentó el martes 19 de abril ante el Juzgado Federal N°11 de Claudio Bonadío y solicitó ser parte querellante en la causa por la tragedia de Once en lo que hace a la responsabilidad de Julio De Vido. Cabe recordar que el Tribunal Oral en lo Criminal Federal N° 2 (que condenó entre otros a Ricardo Jaime y Juan Pablo Schiavi) ordenó que continúe la investigación sobre otros posibles responsables.

En el juicio se ordenó concretamente que se investigue la responsabilidad penal por parte de Julio De Vido (ex Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios) y Jorge Simeonoff (Secretario Ejecutivo de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos –UNIREN-) en el siniestro ferroviario del 22 de febrero de 2012.

En el escrito presentado por la OA se sostiene que “se demostró que el hecho tuvo lugar, entre otras cosas, por la falta de mantenimiento y conservación de los bienes dados en concesión. A su vez, que el estado deficiente en el que se encontraban las formaciones del ferrocarril Sarmiento, se generó merced a la administración infiel de los bienes y fondos públicos transferidos por el Estado Nacional para la prestación del servicio de transporte ferroviario de pasajeros”. Y agrega: “Lo curioso fue que en el período 2002-2012 la firma concesionaria TRENES DE BUENOS AIRES S.A., llegó a registrar más de 500 multas por un valor aproximado de 70 millones de pesos. De este modo concluimos que la situación de esa empresa era similar o peor que la de los concesionarios de las líneas Roca y Belgrano Sur. Sin embargo, De Vido decidió esperar a que se produzca un grave suceso como el accidente en la estación Once, en febrero de 2012, para avocarse de lleno a cuestión y asumir sus funciones de autoridad de aplicación”.

Para la Oficina Anticorrupción “existió un verdadero plan, urdido para darle una cobertura meramente formal la Ministro, evitando para ello toda intervención manifiesta en cualquier trámite en el cual resultaba necesaria su injerencia y vinculado con los incumplimientos contractuales por parte del concesionario. En especial, por su gravedad, se omitía hacerlo intervenir en los expedientes en los que se presentaban alertas sobre el deplorable estado de mantenimiento del material rodante de las líneas concesionadas por TRENES DE BUENOS AIRES S.A., la mala calidad y las escasas condiciones de seguridad con las que se prestaba ese servicio público”.

Es decir que, gracias a esta maniobra el ex Ministro conservaba su rol como máxima autoridad política responsable del desenvolvimiento del contrato de concesión ferroviaria y resguardaba su capacidad de intervención, pero en apariencia se mostraba ajeno a las cuestiones relativas a la problemática que bajo

su dependencia se iban suscitando. Todo, con el propósito de protegerse ante cualquier eventual responsabilidad que le pudiera corresponder.

El fallo del 30 de marzo próximo pasado del TOF N° 2 afirmó que “Dentro de una estructura jerárquica como es el organigrama de una cartera ministerial, resulta inverosímil que dicho proceder pueda responder a la decisión individual de Secretarios de Transporte dispuestos a incumplir deliberadamente con los mandatos legales que regían su actuación, sino más bien parecería obedecer a la política diseñada para obstaculizar la actividad de control que la CNRT efectivamente cumplía”.