



*H. Cámara de Diputados de la Nación*

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN**

*La Cámara de Diputados de la Nación*

**RESUELVE:**

Excluir al Diputado Nacional Julio Miguel De Vido del seno de esta Honorable Cámara de Diputados por inhabilidad moral de acuerdo a lo dispuesto por el art. 66 de la Constitución Nacional.

ELISA CARRIÓ



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

### FUNDAMENTOS

Señor presidente:

Las garantías parlamentarias se otorgan al Poder Legislativo con la finalidad de asegurar la independencia, el funcionamiento y la jerarquía y honorabilidad de ese Poder. En este contexto, las cámaras disponen de poder disciplinario para corregir, remover y expulsar a sus miembros.

La potestad disciplinaria que cada Cámara tiene sobre sus miembros surge explícita del propio texto constitucional en el art. 66, que a su vez prevé diferentes posibilidades para su ejercicio.

En primer término, la Constitución contempla la posibilidad de “corregir por desórdenes de conducta en el ejercicio de sus funciones”. Estas conductas han sido especificadas en los reglamentos de ambas Cámaras. En ellos se hace referencia a alusiones irrespetuosas, imputaciones de mala intención o móviles ilegítimos, interrupciones no autorizadas a un orador, insultos y expresiones ofensivas (Senado artículos 167, 169 y 173; Diputados artículos 165, 166 y 170).

En segundo lugar, la Constitución también prevé la posibilidad de remoción por inhabilidad física o moral sobreviniente a la incorporación. Por último, el mismo artículo agrega a continuación que la potestad disciplinaria de la Cámara alcanza “hasta su exclusión”. Este otro supuesto de separación del legislador del seno de la Cámara tendría lugar para casos como el que nos ocupa.

Se trata, nada más ni nada menos, de la facultad que tiene el propio cuerpo -otorgada por la Constitución Nacional-, de decidir sobre su integración, en casos como el presente; en los cuáles, sin desconocer el origen electoral de su designación, el legislador no se encuentra ya en condiciones morales de continuar ocupando su banca por cuestiones que sobrevinieran a su asunción.

En oportunidad de lo previsto por el art. 66 de la Constitución Nacional, esta Honorable Cámara de Diputados ha resuelto en más de una ocasión la expulsión de diputados de su seno por “desorden de conducta en el ejercicio de sus funciones”, como así también, “por inhabilidad moral”.



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

En efecto, en el año 1925 los diputados Luis Olmedo Cortés y José Núñez fueron separados por haber sido imputados de obtener ilícitamente dinero del Banco de Mendoza. En 1940 fue también excluido el diputado José Guillermo Bertotto por la venta de tierras del Palomar. Asimismo, en 1991 al diputado Ángel Luque fue expulsado por expresiones que se consideraron inadmisibles respecto del crimen de María Soledad Morales en Catamarca.

El último caso de expulsión fue en el año 2002. La diputada Hilda Ancarani de Godoy fue expulsada por haber amenazado a dos periodistas, en lo que se entendió un inadmisibles ataque a la libertad de prensa.

Y es en este sentido que entiendo existen razones objetivas para excluir hoy al diputado Julio M. De Vido.

Luego de la incansable lucha de los familiares de las víctimas de la conocida como “tragedia de once”, a quienes debemos reconocer un papel social fundamental en pos del logro del primer juicio y castigo a muchos de los responsables de unos de los casos de corrupción más horroroso y luctuoso de nuestra historia, el 5 de septiembre de 2016 el Juez Federal Claudio Bonadío, a cargo de la causa N° 1.710/2012 caratulada “Córdoba, Marcos Antonio y otros s/ descarrilamiento, naufragio u otro accidente culposo”, decretó la clausura de la instrucción y elevó a juicio oral al ex Ministro de Planificación Julio De Vido.

Ello, por los delitos de descarrilamiento del tren agravado por resultar personas fallecidas y lesionadas y por defraudación contra la administración pública. Cumpliendo así con las directivas dadas por el Tribunal Oral en lo Criminal Federal N° 2 de determinar su responsabilidad, luego de develada la vergonzosa trama de negociados espurios y desprecio por la vida y seguridad de los usuarios, que fueron causa directa de la tragedia; lo que ocurriera en el Juicio Oral que se celebrara el año pasado y concluyera con la condena a los empresarios inescrupulosos y a los funcionarios dependientes del entonces Ministro De Vido responsables de la misma.

Tal como lo advierte el TOCF nro. 2 en los fundamentos de la sentencia dictada en la causa nro. 2127 / 2186 “CÓRDOBA, Marco Antonio y otros s/ inf. arts. 196, inc. 1 y 2 y 173, inc. 7° en función del 174 del CP”, al momento de disponer la extracción de testimonios para que se investigue la participación de Julio Miguel De Vido, quien se desempeñara como Ministro de Planificación Federal, Inversión y Servicio Públicos, durante la totalidad del lapso en que tuvieron lugar las maniobras que determinaron la comisión de los hechos: “En este sentido, es importante tener en cuenta que De Vido



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

*resultaba la máxima autoridad del citado ministerio, lo que implicaba que funcionalmente dependían de él la Secretaría de Transporte y dentro de ella la Subsecretaría de Transporte Ferroviario (Anexos I.a y I.i del Decreto nro. 1142/03)...”. Siendo 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...”.*

Así, el Tribunal que dispusiera la investigación de la conducta de De Vido —la que hoy concluye con la clausura de instrucción y elevación a juicio— advirtió que “... pese a haberse acreditado una intervención determinante en los hechos de parte Juan Pablo Schiavi y Ricardo Raúl Jaime, quienes durante el ejercicio de sus cargos posibilitaron la creación de riesgos ilegítimos (que luego se materializaron en los resultados analizados), ello no eximiría de responsabilidad a Julio Miguel De Vido, ya que difícilmente se puede alegar un desconocimiento acerca de las circunstancias que aquí hemos probado”. Destacando que debía repararse en que “no estamos hablando de oscuras artimañas que tuvieron lugar en una remota oficina pública lejos de todo posible control, sino que hemos demostrado que la falta de mantenimiento del material rodante y la operación completamente riesgosa del servicio explotado por TBA era una realidad sistemáticamente denunciada por los usuarios, y por la que el organismo de fiscalización había impuesto las más graves multas posibles y en cuyo ámbito se producían accidentes casi a diario (recuérdese el siniestro en el paso a nivel de la calle Artigas que tuvo lugar sólo cinco meses antes)”.

No sin dejar de señalar que “En los considerandos en que acreditamos la materialidad de los hechos aquí juzgados, hemos reseñado las actuaciones administrativas que permiten evidenciar la intervención que le cupo al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios en los expedientes iniciados por la CNRT en los términos de la resolución nro. 1770/08, en los que la autoridad de control evidenció palmariamente la sistemática omisión de TBA SA de llevar a cabo el mantenimiento de los bienes dados en concesión, particularmente de la flota de material rodante de la línea Sarmiento, circunstancia que ocasionó su rápido decaimiento, comprometiendo gravemente además la seguridad de la operación”. Para seguidamente concluir que “Resulta llamativa la inactividad de parte de las distintas dependencias subordinadas al Ministro, en el trámite recursivo de las multas que le imponían al concesionario por sus graves incumplimientos,



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

*llegando incluso, en uno de los expedientes, a registrarse una total paralización durante siete meses (exptes. nros. S01:0079802/2010 y S01:0122.160/2011), circunstancia que imposibilitó la ejecución de las sanciones impuestas a TBA SA”.*

Como lo explica la resolución que dispone la elevación a juicio del ahora diputado nacional, el miércoles 22 de febrero de 2012 a las 08:33 hs. el tren N° 3772 de la línea Sarmiento, que se encontraba llegando a la plataforma número 2 de la estación terminal de Once, no detuvo su marcha y colisionó con los paragolpes de contención. Esta tragedia causó la muerte de cincuenta y una (51) personas, una por nacer y setecientos ochenta y nueve (789) heridos. Sin embargo, este terrible episodio de nuestra historia podría haberse evitado. Como surge de forma clara y contundente del auto de elevación a juicio, no fue solo responsabilidad de la empresa Trenes de Buenos Aires, sino del funcionario De Vido, en tanto no controló las condiciones de funcionamiento cuando tenía la obligación de hacerlo.

Como sostuvo el titular del Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal N° 11 en el procesamiento al ex Ministro, al momento de producirse los sucesos investigados, el diputado De Vido *“se desempeñaba como titular del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, cargo que ocupó entre el mes de mayo de 2003 y el pasado 10 de diciembre que renunció a dicha función. En este sentido, cabe destacar que dicho organismo resulta ser la autoridad de Aplicación del Contrato de Concesión para la Explotación de los Servicios Ferroviarios de Pasajeros correspondiente a las líneas General Mitre y Sarmiento”*. Además, dependían del Ministerio a cargo del diputado *“la Secretaría de Transporte, la Subsecretaría de transporte, la C.N.R.T. (Comisión Nacional de Regulación de Transporte) como un organismo descentralizado de la Secretaría de Transporte y la UNIREN (Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos) este último en forma conjunta con el Ministerio de Economía”*.

Como sostiene el procesamiento, en sintonía con los fundamentos precedentemente citados, *“En razón del elevado cargo que ostentaba existen múltiples elementos que dan cuenta del conocimiento con el que contaba DE VIDO de la forma deficiente en la cual la empresa T.B.A. S.A. prestaba el servicio ferroviario durante su gestión”*. Y agrega *“se puede advertir que la situación existente en T.B.A. S.A. era similar -y en algunos casos peor- que la existente en las empresas Transportes Metropolitanos General Roca S.A. y Transportes Metropolitanos Belgrano Sur S.A y que motivó que se rescinda el contrato de concesión de las mismas, mientras que ninguna medida se tomó en relación a la prestación del servicio en las líneas Mitre y Sarmiento”*.



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

*“Durante años se constataron una gran cantidad de incumplimientos por parte de la firma T.B.A. sin que la Autoridad de aplicación hubiera tomado ninguna medida al respecto, disponiéndose la intervención y luego la quita de la concesión recién con motivo de la tragedia que da origen a estas actuaciones”.*

El estado de los trenes era calamitoso. Según el auto de elevación a juicio, el día de la tragedia el tren se encontraba *“circulando sin un compresor y con otro en estado inoperante, con “freno largo” —es decir que necesitaba mayor distancia para aplicar igual capacidad de frenado que otras formaciones—, sin haberse efectuado las tareas de alistamiento previas a la puesta en servicio de la formación, sus coches presentaban en su mayoría mantenimiento diferido y el conductor carecía de un sistema de medición de velocidad dentro de la cabina de conducción”.*

Con respecto a la materialidad de los hechos, el magistrado sostiene que *“en el caso de Julio De Vido se le imputó que durante su gestión como Ministro de Planificación Federal, Inversión y Servicios Públicos, no habría controlado las condiciones de funcionamiento en cuanto a la utilización del material rodante, de la infraestructura, del personal transferido y la aplicación de fondos públicos que el Estado Nacional puso a disposición de la empresa Trenes de Buenos Aires S.A. siendo que la inacción del nombrado, en función del rol que desempeñaba, como de las dependencias subordinadas -pese al notorio deterioro de los bienes afectados a la concesión-, posibilitaron las circunstancias antes detalladas, siendo que la Autoridad de Aplicación del contrato de concesión suscripto con la firma T.B.A. S.A., tenía entre sus funciones:*

- a) Controlar el cumplimiento de las obligaciones a cargo del Concesionario (...).*
- g) Fiscalizar el cumplimiento de las condiciones impuestas al Concesionario para la prestación de los servicios, su comercialización y el cumplimiento de los planes de inversiones y de mantenimiento de la infraestructura y del equipamiento.*
- h) Controlar el cumplimiento de las normas de seguridad y operativas de los servicios concedidos (...).*
- j) Requerir información y realizar inspecciones y auditorías.*
- k) Aplicar penalidades (...) Realizar todo otro acto que considere necesario o conveniente para el ejercicio de sus funciones...” (Artículo 6.4.2 del Contrato de Concesión)”.*

Con respecto a las desastrosas condiciones con las que operaba la empresa concesionaria, se omitieron realizar *“las tareas de mantenimiento y sistemáticamente no se ejecutaron los planes que se encontraban obligados a cumplir, circunstancia que ocasionó un perjuicio económico al erario público, como consecuencia del grave deterioro de los bienes*



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

*concesionados cuya conservación y custodia les fuera contractualmente confiada, como así también la falta de durabilidad de las inversiones efectuadas por el Estado Nacional para proceder a las reconstrucciones del material rodante solventada con fondos públicos y ejecutada por la empresa Emprendimientos Ferroviarios S.A.”*

Para que se entienda, es necesario destacar que no estamos hablando solo de un funcionario que omite la función de control de una empresa concesionaria. No es negligencia. La inacción que desencadenó en la muerte de 51 personas se debe a la acción dolosa de un ministro que, como denuncié en el 2008, forma parte de una asociación ilícita que tenía como plan sistemático ideado y ejecutado desde la Presidencia de la Nación orientado a saquear las arcas del estado a través de la asignación direccionada de obra pública.

Asimismo, el diputado De Vido se encuentra procesado en otras causas. El Juzgado en lo Criminal y Correccional Federal N° 10 a cargo de Julián Ercolini lo procesó por administración fraudulenta y partícipe necesario de cohecho por la compra de trenes a España y Portugal. Según el procesamiento, el monto que se pagó era *"de desproporción exorbitante en relación con su calidad y funcionalidad real, lo que hace presumir que grandes sumas de dinero fueron sustraídas de la esfera de la administración pública por los funcionarios a quienes fueron confiadas"*.

También se encuentra procesado por el Juzgado en lo Criminal y Correccional Federal N° 2 a cargo de Sebastián Ramos por la renegociación irregular de contratos ferroviarios.

Entendiendo, señor presidente, que el auto de elevación a juicio en la causa de la tragedia de once, junto con los demás antecedentes a los que me referí precedentemente, son causal suficiente para que el diputado Julio De Vido sea excluído de su banca por su evidente “inhabilidad moral” para integrar este cuerpo de representantes del pueblo, al que el Ministro ha defraudado vergonzosamente como funcionario nacional.

Por todo lo expuesto, solicitamos a nuestros pares la aprobación de este proyecto.