

**SESIONES ORDINARIAS**  
**2004**  
**ORDEN DEL DIA N° 1758**

**COMISIONES DE DISCAPACIDAD,  
DE ACCION SOCIAL Y SALUD PUBLICA,  
DE TRANSPORTES Y DE ASUNTOS MUNICIPALES**

**Impreso el día 25 de noviembre de 2004**

Término del artículo 113: 6 de diciembre de 2004

**SUMARIO:** **Pedido** de informes al Poder Ejecutivo sobre el cumplimiento de las leyes 22.431 y 24.341 y su decreto reglamentario 314/97, en relación a la accesibilidad para personas con discapacidad en los medios subterráneos y ferroviarios del transporte público de pasajeros y cuestiones conexas. **Cantos.** (5.350-D.-2004.)

**Dictamen de las comisiones**

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Discapacidad, de Acción Social y Salud Pública, de Transportes y de Asuntos Municipales han considerado el proyecto de resolución del señor diputado Cantos mediante el cual se solicita informes al Poder Ejecutivo sobre el incumplimiento, en relación a la accesibilidad en los medios subterráneos y ferroviarios del servicio público de pasajeros, y destino acordado al Fondo de Incremento de Tarifas en el marco de las leyes 22.431 y 24.314; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la aprobación del siguiente

**Proyecto de resolución**

*La Cámara de Diputados de la Nación*

RESUELVE:

Dirigirse al Poder Ejecutivo para que por medio de los organismos que correspondan informe:

–Sobre las actuaciones efectuadas por el Comité de Asesoramiento y Contralor del cumplimiento de los artículos 20, 21 y 22 de la ley 22.431, su modificatoria ley 24.341 y su decreto reglamentario 314/97, en relación a la accesibilidad en los medios subterráneos y ferroviarios (incluido el premetro) del

transporte público de pasajeros, como asimismo las denuncias que, con relación a la falta de cumplimiento de las disposiciones legales vigentes por parte de estos servicios, el citado comité haya efectivizado, por ante el presidente de la Comisión Nacional Asesora para la Integración de Personas Discapacitadas.

–Sobre el destino concreto que se ha dado al Fondo por Incremento de Tarifas administrado por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y relacionado a la realización de obras para los Subterráneos de Buenos Aires, desde su creación y hasta la fecha.

–Acerca de la factibilidad de afectar los ingresos provenientes del Fondo por Incremento de Tarifas o una parte sustancial de los mismos, a la efectiva realización de obras de infraestructura en las estaciones de subterráneos con el objeto de brindar accesibilidad a personas con capacidades especiales. Analizada y resuelta en forma efectiva la viabilidad, informe el porcentaje de ingresos del referido fondo que se imputaría a dichas obras.

–Las previsiones adoptadas por la empresa Metrovías S.A. con el objeto de incorporar coches que permitan el transporte de personas con discapacidad en las condiciones establecidas por el decreto 914/97 en su artículo 22, punto B. Transporte subterráneo y C. Transporte ferroviario, en su caso, si se han efectuado denuncias al respecto y si se la ha intimado a efectuar dichas incorporaciones y/o apercibido por no hacerlo.

–Las actuaciones y/o denuncias efectuadas por ante la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y lo dispuesto por el decreto 914/97 en su artículo 22, punto A. Transporte automotor público colectivo de pasajeros y C. Transporte ferroviario, por la falta de accesibilidad en el transporte subterrá-

neo de pasajeros, así como las medidas que el referido organismo ha aplicado al respecto.

Sala de las comisiones, 16 de noviembre de 2004.

*Irma A. Foresi. – Oscar F. González. – Zulema B. Daher. – Hilda B. González de Duhalde. – Josefina Abdala. – Alicia A. Castro. – María N. Doga. – Francisco N. Sellarés. – Alejandro M. Nieva. – Beatriz M. Leyba de Martí. – Delma N. Bertolyotti. – Isabel A. Artola. – Gladys A. Cáceres. – Stella M. Cittadini. – Enrique Tanoni. – Juan C. Bonacorsi. – Juliana I. Marino. – Susana E. Díaz. – Silvana M. Giudici. – Alfredo N. Atanasof. – Sergio A. Basteiro. – Mauricio C. Bossa. – Fortunato R. Cambareri. – José M. Cantos. – Carlos A. Caserio. – Lilia E. M. Cassese. – Octavio N. Cerezo. – Fernando G. Chironi. – Marta S. De Brasi. – Oscar J. Di Landro. – Dante Elizondo. – María T. Ferrín. – Paulina E. Fiol. – Jorge R. Giorgetti. – Jorge P. González. – Ricardo J. Jano. – Juan C. López. – Antonio Lovaglio Saravia. – Carlos G. Macchi. – Nélide M. Mansur. – Olinda Montenegro. – Lucrecia E. Monti. – Aldo C. Neri. – Marta L. Osorio. – Nélide M. Palomo. – Mirta Pérez. – Tomás R. Pruyas. – Héctor R. Romero. – Diego H. Sartori. – Domingo Vitale.*

#### INFORME

*Honorable Cámara:*

Las comisiones de Discapacidad, de Acción Social y Salud Pública, de Transportes y de Asuntos Municipales en la consideración del proyecto de resolución del señor diputado Cantos mediante el cual se solicita informes al Poder Ejecutivo sobre el incumplimiento, en relación a la accesibilidad en los medios subterráneos y ferroviarios del servicio público de pasajeros, y destino acordado al Fondo de Incremento de Tarifas en el marco de las leyes 22.431 y 24.314, han aceptado que los fundamentos que lo sustentan expresan el motivo del mismo y acuerdan que resulta innecesario agregar otros conceptos a los expuestos en ellos.

*Irma A. Foresi.*

#### FUNDAMENTOS

Señor presidente:

El Estado nacional, en el marco de la ley 23.696, del Memorando de Entendimiento para la Reestructuración Ferroviaria y su Programa Anexo aprobado por decreto 2.740/90, del decreto 1.143/91 y de la resolu-

ción MeyOySP 1.456/91 convocó a licitación pública nacional e internacional para la concesión de la explotación de los servicios de transporte ferroviario de pasajeros de superficie y subterráneos del área metropolitana de Buenos Aires.

A través de la resolución MEyOySP 1.384 de fecha 18 de noviembre de 1.993 suscrita por el entonces señor ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación, se declaró adjudicatario del Grupo de Servicios 3 (SBase Urquiza) al grupo oferente Metrovías S.A., integrado por las empresas Benito Roggio e Hijos S.A., Cometrans S.A., Burlington Northern Railroad Company, Morrison Knudsen Corporation Inc. y SKS SACCIFA y M.

El contrato celebrado el 25 de noviembre de 1993 entre el Estado nacional y Metrovías S.A. y aprobado por decreto 2.608 del 22 de diciembre de 1993, estableció veinte (20) años como plazo de duración de la concesión, contados a partir de la toma de posesión, ocurrida el 1° de enero 1994.

Posteriormente el Estado nacional, previa intervención de la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones de Honorable Congreso de la Nación, dictó el decreto 543 de fecha 12 de junio de 1997 otorgando amplias facultades a la ex Secretaria de Obras Públicas y Transporte del MeyOySP de la Nación, con el objeto de iniciar un proceso de reformulación de los contenidos de la concesión, en lo relacionado con la capacidad y calidad de los servicios ofrecidos, la seguridad en el transporte y la disminución de los índices de siniestralidad, la ejecución de las obras de inversión comprometidas, etc.

Consecuentemente las partes convienen una adenda que se firma el 16 de abril de 1999 y por la que, entre otras cosas, el plazo del contrato se amplía en cuatro (4) años, finalizando la concesión el 31 de diciembre de 2017.

Es útil esta cita de documentos celebrados entre el concedente y el concesionario, como asimismo la observación de la intervención de otros actores y aún, es más interesante el análisis de estos documentos, para darse cuenta que no hay una sola línea que se vincule con la realización de obras de infraestructura que permitan el libre acceso de personas con capacidades especiales.

En la actualidad con las dos nuevas estaciones de la línea B (Tronador y los Incas), toda la red (líneas A, B, C, D y E) explotada por Metrovías S.A. tiene una extensión de 41,2 km (sin contar el Premetro, de 7,4 km) y 69 estaciones.

Solamente dos (2) estaciones de las inicialmente concesionadas (Facultad de Medicina y Tribunales, línea D) cuentan, por ejemplo, con ascensores hidráulicos con vista panorámica y accesibles desde la superficie para personas con discapacidad. De las estaciones nuevas que cuentan con estas facilidades sólo se pueden citar Juramento y Congreso de

Tucumán, también de la línea D y Tronador y Los Incas en la Línea B.

La empresa Metrovías S.A. tiene con relación a la accesibilidad desde la superficie para personas con discapacidad, luego de diez (10) años de explotación de los servicios de trenes subterráneos, planes a futuro para las estaciones de Constitución y Retiro (en la línea C); Catedral (línea D) y Federico Lacroze (línea B) y, manifiesta en el mismo sentido, pero sin especificar, obras en las estaciones para la línea A, cuya modernización llevará varios años ya que, en la actualidad, dichas obras se encuentran en la etapa de inicio de la modernización de la infraestructura existente y la construcción de dos (2) nuevas estaciones.

Por otra parte, hay actualmente en servicio 540 coches utilizados para la prestación del servicio de subterráneos, con fechas de origen, edades y expectativas muy disímiles, sin mencionar sus factores de estado; en ese sentido y a modo de ejemplo, consideremos la situación de los coches marca Le Brugeoise de la línea A que al 31/12/92 (informe realizado por la Organización Levin para subterráneos de Buenos Aires S.E., que incluyó un revalúo técnico) registraban una vida útil de 84 años, edades de 78 años y factores de estado (se califica de 1 a 5, según su estado de conservación) de 4,5; para la misma fecha, en la línea D teníamos coches Fiat FM, cuya vida útil rondaba los 35 años, su edad, los 21 años y factores de estado de 2,5. Con posterioridad se produjeron reemplazos en las líneas B y más recientemente la D. De todos modos la empresa informa en su sitio web que sólo posee una (1) sola formación de coches equipados para el transporte de personas discapacitadas.

Pero detengámonos un momento a pensar qué le ocurriría a un discapacitado que pudiera acceder al andén de la línea D en la estación de Congreso de Tucumán para viajar en un tren subterráneo, en “hora pico”. En principio, si pudiera acceder estaría “acompañado” de por lo menos 6 o 7 personas/m<sup>2</sup> (una medida aceptable de confort podría ser 4,5) y pensemos que lo hiciera en el coche adaptado a su condición de motricidad; esto es, acceder con su silla de ruedas al sitio que cuenta con un espacio asignado y las correas necesarias para impedir el desplazamiento de su silla y el coche que lo transporta no puede continuar por cualquier eventualidad (accidente o detención por desperfecto electromecánico, etcétera) y el coche tiene que ser evacuado. A partir de allí uno puede imaginarse un sinnúmero de situaciones por la que debe atravesar esta persona hasta llegar nuevamente a la superficie. Y aun, en un viaje normal, alguien puede imaginarse a esta persona abriéndose paso entre la muchedumbre que lo rodea (densidad 6/7 personas/m<sup>2</sup>) y finalmente acceder al andén de alguna de las 4 estaciones de esta línea D que es la única que cuenta con ascensores hidráulicos.

Se podrá argumentar que en algunas estaciones y por razones estructurales o de falta de espacio en la superficie no es posible disponer la instalación de elevadores hidráulicos. Pero sería ilustrativo conocer que estudios de ingeniería se han realizado para que luego de diez (10) años de concesión, concretamente sólo cuatro (4) estaciones de la línea D cuenten con ascensores y haya un solo coche con posibilidades de transportar discapacitados.

Pero como vemos el tema es mucho más amplio que contar con elevadores. No hay coches suficientes y tampoco es posible que alguien con problemas de motricidad pueda viajar en “hora pico”. Ni pensar en la posibilidad de una detención eventual del coche en el túnel, por ejemplo entre dos estaciones.

Y estamos refiriéndonos a un medio de transporte por el que viajaron durante el año 2003 alrededor de 226 millones de personas (36 millones en la línea A, 64 en la B, 43 en la C, 68 en la D y 15 millones en la E) y si le agregamos el Premetro (3 millones) y la línea Urquiza (27 millones) sobrepasamos los 255 millones de pasajeros/año:

Es importante recordar que “La concesión [...] reviste el carácter de una concesión de servicio público” (artículo 4º, punto 4,2 Alcance, contrato de concesión).

Leemos en el artículo 1º: *Generalidades*, I. Declaraciones y principios, contrato de concesión “El Estado nacional, a través del presente, instrumenta un emprendimiento de notable envergadura, para ofrecer un mejor servicio de transporte público ferroviario de pasajeros de superficie y subterráneos que sea a la vez eficiente, seguro y confiable y que proporcione un servicio cuya calidad y frecuencia sea superior al actual, niveles de tarifas de transporte acorde con los niveles de ingresos de la población, nuevas inversiones en infraestructura, más seguridad y un entorno de trabajo digno para los trabajadores del servicio”. Recordemos con relación a esto último que el jefe de gobierno de la Ciudad hace poco tiempo tuvo que reducir la jornada laboral de los conductores por tratarse de un trabajo “insalubre” en las condiciones en que se desarrolla.

Más adelante el texto continúa expresando que “El concedente espera que los concesionarios privados empleen modernas técnicas de gestión para mejorar la eficiencia y calidad de los ferrocarriles metropolitanos. Esto, a su vez, inducirá una mayor demanda de servicios que se traducirá en una mayor cantidad de pasajeros transportados y de ingresos, reducirá los costos y tenderá a disminuir la necesidad de subsidios, lo que permitirá que el aporte de fondos disponibles para el sostenimiento del servicio ferroviario metropolitano se canalice hacia las inversiones de capital, con beneficios de largo plazo para la comunidad”.

Evidentemente esta última aseveración no alcanza a las personas discapacitadas ya que, los hechos, demuestran que la empresa concesionaria no de-

muestra ninguna consideración hacia ellos, en el sentido que tratándose de un servicio público, mínimamente les debe brindar la posibilidad de transporte cotidiano, como al resto de la sociedad. También pensemos que se trata de personas que necesitan llegar, muchas veces con prontitud, a su lugar de trabajo, a un centro de salud o para realizar un trámite.

A esta altura, deberíamos preguntarnos por qué en oportunidad del llamado a licitación, o durante la celebración del contrato de concesión o bien, cuando se discutieron nuevas pautas que desembocaron en la firma de una adenda casi nueve (9) años del primer antecedente normativo, como fue el decreto 2.740/90, el Estado nacional, la entonces Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y la empresa Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE) omitieron la inclusión de pautas para el transporte de personas con capacidades especiales. Recordamos lo anteriormente dicho: no se encuentra ninguna cita específica al respecto en los documentos que se relacionan con la concesión, ni en aquellos que los sucedieron.

Es altamente ilustrativo observar cómo las disposiciones legales son incumplidas. Detengámonos por un momento en el decreto 914/97 que se refiere al Sistema de Protección Integral de los Discapacitados y que enuncia “Apruébase la reglamentación de los artículos 20, 21 y 22 de la ley 22.431, modificados por su similar 24.314”.

Leemos el artículo 22. *b)* Transporte subterráneo: “Las empresas responsables del transporte subterráneo de pasajeros deberán iniciar la adecuación de las estaciones, sus instalaciones y equipamiento existentes, según lo expresado en la presente reglamentación de los artículos 20 y 21, y del material móvil a partir de los seis meses de la entrada en vigencia de la presente reglamentación y deberán ser completados en un plazo no superior a tres años para que el servicio pueda ser utilizado por personas con movilidad y comunicación reducidas especialmente para los usuarios en sillas de ruedas.

Lo anterior es con relación a la infraestructura existente. El decreto fue publicado en el Boletín Oficial el 18 de septiembre de 1997 y otorgaba un plazo de tres (3) años para introducir modificaciones. Es decir que a partir del 18 de septiembre de 2000 deberíamos haber podido observar un conjunto de facilidades para personas con movilidad y comunicación reducidas. El resultado: 2 estaciones de las “concesionadas” y 2 nuevas sobre 67 estaciones que hasta ese momento explotaba Metrovías S.A.

Pero repasemos que dice la norma con relación a “la infraestructura y el material móvil” que se vaya incorporando: *a)* Instalación de un ascensor con cabina tipo 1, 2 o 3 desde la vía pública a la zona de pago y al andén...; *b)* Seguridad durante la permanencia y circulación en los andenes; *c)* Ubicación en los andenes de zonas de descanso, mediante la

colocación de asientos con apoya brazos y apoyos isquiáticos; *d)* Posibilidad de efectuar las combinaciones entre las distintas líneas; *e)* Información y seguridad en todo el sistema de estructuras fijas y móviles, mediante la adecuada señalización visual, auditiva y táctil; *f)* Provisión en el interior de cada coche, de dos espacios destinados a sillas de ruedas [...] ubicar en estos lugares, según las necesidades, dos asientos comunes rebatibles; *g)* Disposición en el interior de cada coche de una zona para los apoyos isquiáticos; *h)* Disposición en el interior del vehículo de pasamanos verticales y horizontales, dos asientos de uso prioritario por parte de personas con movilidad y comunicación reducidas señalizados, según la norma IRAM 3.722, con un plano de asiento a 0,50 m del nivel del piso y un espacio para guardar bolsos o cochecitos de bebés que no interfieran la circulación.

Podríamos continuar con lo establecido en el punto C. Transporte ferroviario, cuyo punto C.1. establece entre otras cosas “permitir el ingreso y egreso en forma autónoma y segura y la ubicación en el interior del material móvil, de las personas con movilidad y comunicación reducida especialmente los usuarios de sillas de ruedas”. En este sentido basta con recordar lo que reflejaban los medios de comunicación masiva tiempo atrás, cuando conciudadanos que ni siquiera se desplazaban en sillas de ruedas, caían pues viajaban parados en los escalones que posibilitan el ingreso al interior de los coches.

También repasemos lo que establece el decreto en su artículo 21, punto A.1.5. Locales sanitarios para personas con movilidad reducida y nos daremos cuenta que este punto se agrega a toda la lista de incumplimientos del concesionario.

Pero asumamos la poca importancia que los estados provinciales y la Nación misma, le asigna al incumplimiento de las normas. “Su incumplimiento podrá determinar la cancelación del servicio” dice la norma en uno de sus últimos párrafos.

Detengámonos por un instante en la lectura del artículo 4º, del decreto 914/97, “Créase el Comité de Asesoramiento y Contralor del cumplimiento de los artículos 20, 21 y 22 de la ley 22.431 modificados por la ley 24.314 y la presente reglamentación, el cual estará integrado por un miembro titular y uno alterno, los que deberán tener jerarquía no inferior a director o equivalente, en representación de cada uno de los organismos: Comisión Nacional Asesora para la Integración de las Personas Discapacitadas, Comisión Nacional de Regulación del Transporte y Centro de investigación Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas y en el Transporte (CIBAUT) de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la UBA...”.

Sería interesante conocer la actuación de este comité con relación a el transporte no sólo subterráneo, sino también el ferroviario, el automotor público colectivo de pasajeros y el de vehículos particulares.

Pero también pensemos cómo ha sido la actuación de organismos del Estado que forman parte de una estructura permanente de administración y contralor como por ejemplo la Comisión Nacional de Regulación del Transporte o del Ente Único de Regulación de los Servicios Públicos del gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires o de SBASE la Sociedad del Estado Subterráneos de Buenos Aires, por citar algunos pocos involucrados en esta temática.

Sigamos con el tema de los subterráneos. En ocasión de firmarse la adenda entre el Estado nacional y Metrovías S.A. el 16 de abril de 1999 se produce la sustitución del artículo 13 del contrato de concesión y que en resumidas cuentas dice que “El programa de inversiones que forma parte del ‘contrato de concesión’ se compone de: a) Obras del programa básico previsto en el punto 12.1 del artículo 12 del ‘contrato de concesión’ reformulado, en los términos incorporados por la adenda al contrato de concesión original, b) Obras complementarias previstas por el punto 12.2 del artículo 12 del contrato de concesión; c) Obras a ser ejecutadas con aplicación del ‘Fondo por incremento de tarifas’; d) Obras a ser ejecutadas por reinversión del canon; e) Obras de higiene y seguridad...”

Lo interesante de esto es que entre otras cosas se crea un Fondo por Incremento de Tarifas, fondos que esté administrado por la CNRT y que está destinado al pago de obras realizadas por el concesionario. Como es de público conocimiento el valor del viaje es de 70 centavos y de este valor 10,30 centavos/viaje se destina a constituir el fondo antes citado. Sería interesante conocer que obras fueron pagadas al concesionario con esos fondos desde su constitución. Evidentemente se trata de un fondo importante (más de 23 millones de pesos, si consideramos que anualmente se están transportando 226 millones de pasajeros por subterráneos). Podría pensarse que a través de ellos se podrían ir introduciendo las modificaciones a la infraestructura, de las estaciones, a las que hicimos referencia anteriormente.

Las obras nuevas y sólo a los fines ilustrativos en general provienen de la ley 23.514 que afecta parte de la recaudación de ABL y patentes de la Ciudad de Buenos Aires. Vemos que se tratan de fondos públicos administrados por la Sociedad del Estado Subterráneos de Buenos Aires. Creemos que en ese sentido debería pensarse que una parte de esos fondos son aportados por personas con capacidades reducidas que precisamente aportan pero son excluidos de los beneficios derivados del transporte subterráneo. También las obras nuevas son en ocasiones financiadas con aportes de la tesorería del gobierno de la ciudad. También aquí vemos que se trata de fondos públicos, que nos eximen de nuevos comentarios.

Señor presidente y señores legisladores, las estadísticas indican que en nuestro país alrededor de 3,3 millones de personas tienen discapacidades de distinta índole; podríamos señalar que alrededor del 53 % son motores, 12,5 % mentales, 10 visuales, 7 % hipoacúsicos, 5,5 % neurológicos (no considerados motores) y el 12 % corresponde a renales, cardíacos, hemofílicos, respiratorios severos, chagásicos, con malformaciones congénitas, diabéticos e insulinodependientes, entre otros.

La discapacidad puede nacer con uno mismo, o puede ser adquirida en cualquier momento de nuestras vidas; nadie está inmune a ella y, por lo tanto, es la solidaridad del resto de la sociedad la que puede hacer que mediante su apoyo y compromiso, más personas puedan desarrollarse a pesar de sus dificultades y limitaciones.

Por lo expuesto, señores, solicito la aprobación del presente proyecto que tiende a aportar alguna solución a la cruda realidad que cotidianamente viven muchas personas con capacidades distintas, quienes esperan, sin lugar a dudas, el apoyo, la comprensión, la mano tendida y la expresión solidaria de todo el pueblo argentino.

*José M. Cantos.*

#### ANTECEDENTE

#### Proyecto de resolución

*La Cámara de Diputados de la Nación*

RESUELVE:

Artículo 1° – Dirigirse al Poder Ejecutivo y por su intermedio al gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a efectos de solicitarles que, por medio de quien corresponda, arbitren los medios necesarios y extremen los esfuerzos con el fin de lograr el inmediato y efectivo cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 de la ley 22.431, su modificatoria ley 24.314 y decreto reglamentario 914/97, artículo 22, incisos b) y c) en lo referente a los medios subterráneos y ferroviarios de transporte público de pasajeros.

Art. 2° – Dirigirse al Poder Ejecutivo a efectos de solicitarle que:

a) Informe a este Honorable Congreso de la Nación, en el plazo máximo de veinte (20) días, sobre las actuaciones efectuadas por el Comité de Asesoramiento y Contralor del cumplimiento de los artículos 20, 21 y 22 de la ley 22.431, su modificatoria ley 24.341 y su decreto reglamentario 314/97, en relación a la accesibilidad en los medios subterráneos y ferroviarios (incluido el Premetro) del transporte público de pasajeros, como asimismo las denuncias que, con relación a la falta de cumplimiento de las disposiciones legales vigentes por parte de estos servicios, el citado comité haya efectivizado,

por ante el presidente de la Comisión Nacional Asesora para la Integración de Personas Discapacitadas.

b) Informe a este Honorable Congreso de la Nación, en el plazo máximo de veinte (20) días, sobre el destino concreto que se ha dado al Fondo por Incremento de Tarifas administrado por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y relacionado a la realización de obras para los Subterráneos de Buenos Aires, desde su creación y hasta la fecha.

c) Informe a este Honorable Congreso de la Nación acerca de la factibilidad de afectar los ingresos provenientes del Fondo por Incremento de Tarifas o una parte sustancial de los mismos, a la efectiva realización de obras de infraestructura en las estaciones de subterráneos con el objeto de brindar accesibilidad a personas con capacidades especiales. Analizada y resuelta en forma efectiva la viabilidad, informe el porcentaje de ingresos del referido fondo que se imputaría a dichas obras.

d) Informe a este Honorable Congreso de la Nación, en el plazo máximo de veinte (20) días, las previsiones adoptadas por la empresa Metrovías S.A. con el objeto de incorporar coches que permitan el transporte de personas con discapacidad en las condiciones establecidas por el decreto 914/97 en su artículo 22, punto B. Transporte subterráneo y C. Transporte ferroviario, en su caso, si se han efectuado denuncias al respecto y si se la ha intimado a efectuar dichas incorporaciones y/o apercibido por no hacerlo.

e) Informe a este Honorable Congreso de la Nación, en el plazo máximo de veinte (20) días, las actuaciones y/o denuncias efectuadas por ante la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y lo dispuesto por el decreto 914/97 en su artículo 22, punto A. Transporte automotor público colectivo de pasajeros y C. Transporte ferroviario, por la falta de accesibilidad en el transporte subterráneo de pasajeros, así como las medidas que el referido organismo ha aplicado al respecto.

*José M. Cantos.*