

SESIONES ORDINARIAS

2006

ORDEN DEL DIA N° 550

COMISION BICAMERAL DE SEGUIMIENTO DE LAS FACULTADES DELEGADAS AL PODER EJECUTIVO NACIONAL - LEY 25.561

Impreso el día 12 de julio de 2006

Término del artículo 113: 21 de julio de 2006

SUMARIO: **Resolución** por la que se establece que en el dictado del decreto 2.075/02 el Poder Ejecutivo actuó dentro del marco de las facultades delegadas por la ley 25.561.

1. (110-P.E.-2002.)
2. (61-S.-2006.)

I. Dictamen de mayoría.

II. Dictamen de minoría.

I

Dictamen de mayoría

Honorable Congreso:

La Comisión Bicameral de Seguimiento de las Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional (ley 25.561) ha considerado el expediente P.E.-110/02 a través del cual tramita el decreto 2.075/02; y, por las razones que dará el miembro informante, os aconseja la aprobación del siguiente

Proyecto de resolución

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVEN:

1. Que el Poder Ejecutivo nacional, en el dictado del decreto 2.075/2002, actuó dentro del marco de las facultades delegadas por la ley 25.561.
2. Que corresponde el archivo del expediente en relación a la competencia de seguimiento de las facultades delegadas.
3. Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional, a la Sindicatura General de la Nación y a la Auditoría General de la Nación, juntamente con sus fundamentos.

De conformidad con el reglamento, este dictamen pasa directamente al orden del día.

Sala de la comisión, 16 de diciembre de 2004.

*Ernesto R. Sanz. – María S. Leonelli. –
Hugo D. Toledo. – Mirian B. Curletti.
– Marcelo E. López Arias. – Mabel H.
Müller.*

INFORME

Honorable Congreso:

1) *El decreto 2.075/02*

Declárase en estado de emergencia a la prestación de los servicios correspondientes al sistema público de transporte ferroviario de pasajeros de superficie y subterráneo del área metropolitana de Buenos Aires.

Fue dictado el 16/10/2002 por el Poder Ejecutivo nacional, en ejercicio de las facultades delegadas por la ley 25.561, según surge de sus considerandos.

Los contratos de concesión para la prestación del servicio de transporte ferroviario de pasajeros correspondientes a los grupos de servicios 1 y 2, ex líneas Mitre y Sarmiento (contrato de concesión aprobado por decreto 730 del 23 de mayo de 1995 y addendas aprobadas por decretos 210 de fecha 16 de marzo de 1999 y 104 de fecha 25 de enero de 2001), 3 (SBASE-Urquiza) (contrato de concesión aprobado por decreto 2.608 de fecha 22 de diciembre de 1993 y addenda aprobada por decreto 393 de fecha 21 de abril de 1999), 4, 5 y 7, ex líneas General Roca, General San Martín y Belgrano Sur (contratos de concesión aprobados por decretos 2.333 de fecha 28 de diciembre de 1994, 479 de fecha 28 de marzo de 1994 y 594 de fecha 22 de abril de 1994; addendas vigentes, aprobadas por decretos 1.416,

1.418 y 1.419, todos ellos de fecha 26 de noviembre de 1999, respectivamente) y 6, ex línea Belgrano Norte (contrato de concesión aprobado por decreto 430 de fecha 22 de marzo de 1994, y addendas, aprobadas por decretos 1.417 de fecha 26 de noviembre de 1999 y 167 de fecha 9 de febrero de 2001), más allá de sus particularidades, estipulan diferentes planes de obras e inversiones.

Las diferentes addendas a los contratos de concesión antes señaladas definieron aquellas inversiones en función de utilización de fondos provenientes de la tarifa, reinversión del canon, aportes del Estado nacional y obtención de financiamiento en el mercado por parte del sector privado.

El cuadro de situación de las finanzas públicas del país tiene directa e inmediata incidencia en las concesiones de explotación de los servicios ferroviarios de pasajeros —de superficie y subterráneos— del área metropolitana de Buenos Aires, en la medida en que la señalada crisis fiscal afecta tanto el cumplimiento de los planes de inversión en obras oportunamente acordados como la explotación del servicio, ya que se hallan sujetos a determinados subsidios o aportes del Estado nacional.

La modificación del tipo de cambio, entre otros efectos derivados de la emergencia económica, ha agravado algunos de los aspectos críticos de los costos de los concesionarios de modo tal que también deben ser contemplados en el estado de situación tenido en mira al momento del dictado de la norma aquí analizada.

Las prioridades trazadas por el Poder Ejecutivo nacional tornan indispensable suspender temporalmente los planes de inversiones previstos en los contratos de concesión vigentes, para adecuarlos a las urgencias de índole económica y financiera existentes y a las necesidades de continuidad del servicio público involucrado.

II) *Sustento en la ley 25.561*

La ley 25.561, al recurrir a la delegación de facultades en el Poder Ejecutivo, se inscribe dentro de las herramientas de gobierno que nuestra Constitución Nacional prevé para momentos de emergencia. Es así como la delegación debe tener por finalidad última la superación de la emergencia en la que fue dispuesta y para ello el Parlamento le brinda al Poder Ejecutivo las habilitaciones legales necesarias.

En el caso del decreto 2.075/02, el mismo se enmarca en el artículo 1º de ley 25.561, en cuanto declaró la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria.

Es de destacar, para futuras experiencias, que las bases de la delegación dispuestas en la ley 25.561 presentan una laxitud considerable, siendo preferible —a los efectos de un seguimiento más eficaz y una menor discrecionalidad por parte del administrador— que el Parlamento actúe con mayor preci-

sión al momento de definir el marco dentro del cual puede ejercerse válidamente la facultad delegada.

III) *Intervención de la comisión bicameral, ley 25.561 - artículo 20*

Como en toda delegación, quien tiene el poder de delegar también tiene la facultad de reservarse el control sobre el ejercicio de las competencias delegadas. En el caso de las facultades delegadas por la ley de emergencia, el Parlamento se reservó y ratificó para sí la potestad de control frente al ejercicio que de aquéllas hiciera el Poder Ejecutivo. Para ello, en la ley 25.561 se previó la creación de una comisión de seguimiento, asignándosele la función de controlar, verificar y dictaminar sobre todo lo actuado por el Poder Ejecutivo.

No obstante ello, es de destacar que la función de control es inherente al sistema republicano de gobierno y que se trata de una función innata del Poder Legislativo que, por designio constitucional, ejerce el control externo del sector público.

Si corresponde el control parlamentario cuando se trata del ejercicio de facultades propias del Poder Ejecutivo (control externo del sector público), mucho más aún debe considerarse procedente y necesario el control parlamentario del ejercicio realizado por el Poder Ejecutivo de facultades que no le son propias. Tal es el caso de las facultades delegadas por la ley 25.561.

Por todo lo expuesto, habiendo dado cumplimiento a la intervención prevista en el artículo 20 de la ley 25.561, se aconseja la aprobación del presente dictamen.

Ernesto R. Sanz.

Mensaje del Poder Ejecutivo

Buenos Aires, 16 de octubre de 2002.

Al Honorable Congreso de la Nación.

Tengo el agrado de dirigirme a vuestra honorabilidad fin de comunicarle el dictado del decreto 2.075 del 16 de octubre de 2002, que en copia autenticada se acompaña.

Dios guarde a vuestra honorabilidad.

Mensaje 2.076

EDUARDO A. DUHALDE.

Alfredo N. Atanasof. – Roberto Lavagna.

Buenos Aires, 16 de octubre de 2002.

VISTO el expediente S01:0163755/2002 del registro del Ministerio de la Producción, y

CONSIDERANDO:

Que los contratos de concesión para la prestación del servicio de transporte ferroviario de pasa-

jeros correspondientes a los grupos de servicios 1 y 2, ex líneas Mitre y Sarmiento (contrato de concesión aprobado por decreto 730 del 23 de mayo de 1995 y addendas aprobadas por decretos 210 de fecha 16 de marzo de 1999 y 104 de fecha 25 de enero de 2001), 3 (SBASE-Urquiza) (contrato de concesión aprobado por decreto 2.608 de fecha 22 de diciembre de 1993 y addenda aprobada por decreto 393 de fecha 21 de abril de 1999), 4, 5 y 7, ex líneas General Roca, General San Martín y Belgrano Sur (contratos de concesión aprobados por decretos 2.333 de fecha 28 de diciembre de 1994, 479 de fecha 28 de marzo de 1994 y 594 de fecha 22 de abril de 1994; addendas vigentes, aprobadas por decretos 1.416, 1.418 y 1.419, todos ellos de fecha 26 de noviembre de 1999, respectivamente) y 6, ex Línea Belgrano Norte (contrato de concesión aprobado por decreto 430 de fecha 22 de marzo de 1994 y addendas aprobadas por decretos 1.417 de fecha 26 de noviembre de 1999 y 167 de fecha 9 de febrero de 2001), más allá de sus particularidades, estipulan diferentes planes de obras e inversiones.

Que, en especial, las diferentes addendas a los contratos de concesión antes señaladas definieron aquellas inversiones en función de utilización de fondos provenientes de la tarifa, reinversión del canon, aportes del Estado nacional y obtención de financiamiento en el mercado por parte del sector privado.

Que las dificultades para solventar el financiamiento del sector público determinaron, en su momento, la adopción de mecanismos, como la resolución conjunta del Ministerio de Economía y del ex Ministerio de Infraestructura y Vivienda 1.007 y 18, respectivamente, de fecha 1° de diciembre de 2000 por la que se dispuso el financiamiento y pago de las inversiones a través de ingresos provenientes de incrementos tarifarios, como alternativa fundada en razones de equidad intergeneracional, fijándose a la vez que las sumas derivadas de ese incremento de tarifas tuvieran por destino el pago de las obras necesarias para garantizar la prestación del servicio, respetando adecuados niveles de frecuencia, tiempos de viaje, confiabilidad y seguridad.

Que con posterioridad fueron readecuados los contratos de concesión, correspondientes a los grupos de servicios 1, 2 y 6, por medio de las addendas citadas en el primer considerando del presente decreto.

Que el agravamiento de las condiciones financieras generales del país es público y notorio, habiendo quedado reflejado, entre otras normas, con las contenidas en el régimen de la ley 25.453 y con la sanción de la más reciente Ley de Emergencia Pública, 25.561.

Que el cuadro de situación de las finanzas públicas del país tiene directa e inmediata incidencia en las concesiones de explotación de los servicios ferroviarios de pasajeros –de superficie y subterrá-

neos– del área metropolitana de Buenos Aires, en la medida en que la señalada crisis fiscal afecta tanto el cumplimiento de los planes de inversión en obras oportunamente acordados como la explotación del servicio, ya que se hallan sujetos a determinados subsidios o aportes del Estado nacional.

Que asimismo la modificación del tipo de cambio, entre otros efectos derivados de la emergencia económica, ha agravado algunos de los aspectos críticos de los costos de los concesionarios de modo tal que también deben ser contemplados en el estado de situación tenido en mira al momento del dictado de la presente norma.

Que, por otra parte, las circunstancias apuntadas, más las dificultades globales del sistema financiero del país, igualmente dan cuenta de los impedimentos existentes para el acceso a líneas de crédito para el sector privado a fin de financiar el desarrollo de inversiones como las referidas.

Que, además, se han acumulado hasta el presente retrasos en el pago de los subsidios de explotación e inversión a los concesionarios del sector, lo cual, sumado al impacto de la situación general de la economía del país, los ha colocado frente a un virtual estado falencial, con grave riesgo sobre la continuidad del servicio público.

Que, en atención a todas las circunstancias descritas y las prioridades trazadas por el Poder Ejecutivo nacional, se torna indispensable suspender temporalmente los planes de inversiones previstos en los contratos de concesión vigentes para adecuarlos a las urgencias de índole económica y financiera existentes y a las necesidades de continuidad del servicio público involucrado.

Que, con tal objeto, se impone fijar una precisa convocatoria para que los concesionarios formulen, según las peculiaridades de cada servicio, un programa de emergencia que incluya aquellas obras que sean indispensables para garantizar niveles suficientes de prestación, acordes con las circunstancias señaladas, a financiarse con recursos previstos por el presupuesto general de cada ejercicio y otros aportes que puedan ser efectivamente disponibles de conformidad con lo previsto por el artículo 34 de la ley 24.156 con las modificaciones introducidas por la ley 25.453.

Que las addendas aprobadas por los decretos 1.416/99, 1.418/99 y 1.419/99 fueron oportunamente suspendidas en sus efectos mediante actas suscritas por el ex Ministerio de Infraestructura y Vivienda y las empresas concesionarias con el objeto de proceder al estudio de los respectivos planes de inversión.

Que, por ello, los programas de modernización y electrificación en ellos previstos no han tenido principio de ejecución.

Que, a su vez, corresponde también adecuar dichos programas a la situación de emergencia que motiva el dictado de este decreto.

Que corresponde, también, adecuar el régimen de penalidades en función de los respectivos programas de emergencia de obras y trabajos indispensables y de prestación del servicio que fueren aprobados por la autoridad de aplicación.

Que para hacer viables esos programas de emergencia y permitir la regularización de deudas contraídas por el Estado nacional en concepto de aportes o subsidios se dispone la ampliación de los objetos de los contratos de fideicomiso suscritos o a suscribirse por cada concesionario.

Que respecto de las obras de modernización de la línea "A" de subterráneos, las mismas se encuentran a cargo del Estado nacional; y en el respectivo pliego de condiciones particulares se han establecido los mecanismos de compensación relativos a incidencias desfavorables para el concesionario, los que han motivado su instrumentación sistematizada ante las circunstancias observadas, mediante la resolución del ex Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos 1.462 de fecha 23 de diciembre de 1997.

Que asimismo, en orden a las condiciones para acceder y mantener el derecho a la percepción de los bienes fideicomitidos establecidas en las normas reglamentarias de los decretos 976/2001 y 1.377/2001 con las modificaciones introducidas por el decreto 652/2002, resulta conveniente instruir a la autoridad con competencia directa en razón de la materia para que al momento de analizar los programas aludidos precedentemente proceda a armonizar dichas condiciones con las previsiones inherentes a asegurar las necesidades de seguridad pública en el ámbito de las concesiones, y demás aspectos pertinentes, de forma tal de otorgarle al sistema de emergencia un sentido dinámico, que lo adapte a los cambios que eventualmente imponga la realidad.

Que las medidas dispuestas en el presente decreto se limitan a la atención de la emergencia pública en materia económica, administrativa y financiera del Estado nacional declarada por el artículo 1º de la ley 25.561, por lo que subsisten las condiciones de cada uno de los contratos de concesión con sus respectivas addendas en todo cuanto no deba ser adecuado por aplicación del presente régimen.

Que el decreto 293 de fecha 12 de febrero de 2002 encomendó al Ministerio de Economía la renegociación de los contratos alcanzados por lo dispuesto en el artículo 8º de la ley 25.561, entre los cuales se encuentra el transporte público ferroviario de personas, de superficie y subterráneo.

Que la circunstancia recién apuntada no empece la procedencia de la presente medida en razón que la necesidad de su dictado se apoya en las razones de emergencia reseñadas en los considerandos precedentes, resultando por tanto imperioso, durante el lapso de realización de los procedimientos instruidos por el mencionado decreto 293/2002, garan-

tizar la prestación de los servicios involucrados con sujeción a programas específicos que aseguren la continuidad de éstos en condiciones compatibles con la contingencia excepcional existente.

Que el decreto 473 de fecha 8 de marzo de 2002, modificatorio del decreto 355 de fecha 21 de febrero de 2002, ha atribuido la competencia en materia de ejecución de la política nacional de transporte terrestre, su supervisión, fomento y desarrollo técnico al Ministerio de la Producción, erigiendo por tanto a dicha cartera en autoridad de aplicación de los contratos de concesión para la explotación del servicio ferroviario en el área metropolitana de Buenos Aires.

Que los concesionarios de los servicios comprendidos en el presente decreto han manifestado su consentimiento con lo que el mismo dispone en el expediente consignado en el visto.

Que la naturaleza excepcional de la situación planteada hace imposible seguir los trámites ordinarios previstos por la Constitución de la Nación Argentina para la formación y sanción de las leyes.

Que la Dirección General de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Economía ha tomado la intervención que le compete.

Que el presente decreto se dicta en ejercicio de las facultades conferidas por el artículo 99, incisos 1 y 3, de la Constitución de la Nación Argentina y por la ley 25.561.

Por ello,

El presidente de la Nación Argentina, en acuerdo general de ministros

DECRETA:

Artículo 1º – Declárase en estado de emergencia por el término de vigencia del presente decreto a la prestación de los servicios emergentes de los contratos de concesión en vías de ejecución correspondientes al sistema público de transporte ferroviario de pasajeros de superficie y subterráneo del área metropolitana de Buenos Aires.

Art. 2º – En el marco de la emergencia declarada por el artículo precedente, ratifícase la suspensión de la aplicación de los incrementos tarifarios oportunamente establecidos y a regir a partir del 1º de enero de 2002, en las addendas a los contratos de concesión aprobadas por los decretos 104 de fecha 25 de enero de 2001 y 167 de fecha 9 de febrero de 2001.

Instrúyese a la Secretaría de Transporte del Ministerio de la Producción a efectuar los estudios conducentes a determinar la necesidad de la redeterminación de la estructura tarifaria de los servicios involucrados en función de las tarifas vigentes para la totalidad de los modos de transporte público de pasajeros en el área metropolitana de Buenos Aires, propendiendo a lograr un adecuado equilibrio entre las mismas.

Art. 3º – Suspéndese, a todos los efectos, a partir del día siguiente al de la publicación del presente decreto, y por su plazo de vigencia, el régimen de silencio positivo previsto en las addendas a los contratos de concesión aprobadas por los decretos 104 de fecha 25 de enero de 2001 y 167 de fecha 9 de febrero de 2001, excepto en lo relativo a las previsiones contenidas en el anexo 5 A, punto 2.7, y en el anexo 6 A, punto 2.7, de los instrumentos aprobados por los mencionados decretos, respectivamente.

Art. 4º – Con el fin de garantizar la continuidad de la prestación del servicio público, cada concesionario deberá presentar ante la Secretaría de Transporte del Ministerio de la Producción, dentro de los diez (10) días corridos de publicado el presente decreto, para su aprobación por la autoridad de aplicación, un programa de emergencia de obras y trabajos indispensables y de prestación del servicio, al que sujetará su funcionamiento durante la vigencia del presente decreto. La autoridad de aplicación considerará, y en su caso aprobará, los programas de emergencia presentados en un plazo no mayor de treinta (30) días.

El financiamiento y pago de las obras y trabajos indispensables y de la prestación del servicio del programa de emergencia provendrá de los aportes presupuestarios, de los fondos recaudados en concepto de ingresos adicionales por tarifa destinados al fondo de inversiones constituido a partir de dichos ingresos y de otros aportes estatales.

Los ingresos propios del concesionario seguirán destinados al financiamiento de actividades o aspectos vinculados exclusivamente a la faz operativa de la prestación del servicio.

El financiamiento proveniente del fideicomiso creado por el decreto 976 de fecha 31 de julio de 2001 tendrá el destino asignado por la resolución conjunta 61 del Ministerio de Economía y 11 del Ministerio de la Producción, de fecha 5 de junio de 2002, y se regirá por las condiciones allí establecidas, en especial aquéllas atinentes a la seguridad pública y demás condiciones para acceder y mantener el derecho a la percepción de los bienes fideicomitidos.

Art. 5º – Suspéndese, a todos los efectos, a partir del día siguiente al de la publicación del presente decreto y por su plazo de vigencia, las obras, trabajos y provisión de bienes, respecto de los cuales no haya comenzado su ejecución, correspondientes a los planes de obras de los contratos de concesión de explotación de los servicios ferroviarios de pasajeros –de superficie y subterráneos– del área metropolitana de Buenos Aires, con las modificaciones introducidas en sus addendas.

En cuanto a las obras y trabajos, así como la provisión de bienes asignados a los mencionados planes de obras, que estén en curso de ejecución a la

fecha de dictado del presente decreto, quedarán suspendidos en forma automática y por el plazo de vigencia de éste aquellos que no se incluyeren expresamente en los respectivos programas de emergencia, a partir del momento de su aprobación, de conformidad con lo establecido en el artículo 4º del presente decreto.

Las consecuencias de la suspensión dispuesta por el presente artículo sobre los contratos de obras, trabajos y provisión de bienes en curso de ejecución a la fecha del dictado de esta medida serán materia de tratamiento en el marco de lo dispuesto por la última parte del artículo 3º del decreto 293 de fecha 12 de febrero de 2002.

Art. 6º – Instrúyese al Ministerio de la Producción a disponer en forma prioritaria el pago de los subsidios de explotación con los fondos contemplados en el artículo 8º del decreto 652/2002, según lo dispuesto en el cuarto párrafo del artículo 4º del presente acto.

Los aportes para las inversiones correspondientes a los planes de modernización de los contratos de concesión aprobados por los decretos 430 de fecha 22 de marzo de 1994 y 594 de fecha 22 de abril de 1994, con las modificaciones introducidas por las addendas aprobadas por los decretos 1.419 de fecha 26 de noviembre de 1999 y 167 de fecha 9 de febrero de 2001, readecuados durante su plazo de vigencia en función del programa previsto en el artículo 4º del presente decreto, serán solventados prioritariamente con los créditos presupuestarios disponibles.

Art. 7º – En todos los casos la autoridad de aplicación, a través de la Secretaría de Transporte del Ministerio de la Producción, deberá armonizar las previsiones de los programas de emergencia de obras y trabajos indispensables y de prestación del servicio con lo prescripto por el decreto 652/2002 y sus normas reglamentarias, en particular con las condiciones para acceder y mantener el derecho a la percepción de los bienes fideicomitidos.

Art. 8º – A partir del dictado del presente acto y durante su vigencia las sumas depositadas en las cuentas de recaudación y/o fiduciarias, creadas o a crearse, podrán ser aplicadas a la cancelación parcial o total de las deudas que el Estado nacional mantiene con los concesionarios –devengadas o a devengarse– exclusivamente por concepto de aportes no efectivizados correspondientes a los planes de obras y trabajos ejecutados y a subsidios de explotación no percibidos por éstos, con la aprobación expresa de la Secretaría de Transporte del Ministerio de la Producción.

La Secretaría de Transporte del Ministerio de la Producción podrá autorizar también la operación consignada en el párrafo anterior respecto de aquellas deudas a cargo del Estado nacional que se hubieran devengado en virtud de la resolución del ex

Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos 1.462 de fecha 23 de diciembre de 1997.

Art. 9º – La presentación por los concesionarios de los programas de emergencia de obras y trabajos indispensables y de prestación del servicio destinados a regir su operatoria durante la vigencia de la emergencia declarada por el artículo 1º del presente decreto, importará, una vez que éstos sean aprobados por la autoridad de aplicación, la asunción por aquéllos de la responsabilidad emergente por la prestación del servicio, la que quedará circunscripta, a este respecto, a las condiciones allí establecidas.

Art. 10. – La autoridad de aplicación introducirá las actuaciones necesarias para compatibilizar cada régimen de penalidades contractuales a las condiciones de prestación del servicio y a los planes de obras resultantes de los programas de emergencia que se aprueben de conformidad a lo establecido en el artículo 4º del presente decreto.

En el marco de la emergencia declarada en el artículo 1º del presente decreto, y en función de lo previsto por el artículo 28 del pliego de condiciones generales de cada concesión, lo establecido por el artículo 41.3 del mencionado instrumento prevalece por sobre toda otra norma contractual que se le oponga.

La autoridad de aplicación podrá disponer las adecuaciones necesarias para compatibilizar con la emergencia declarada las previsiones incluidas en el artículo 18 de cada contrato de concesión de los servicios ferroviarios de pasajeros del área metropolitana de Buenos Aires.

Art. 11. – Los contratos de concesión para la prestación de servicios de transporte ferroviario de superficie y subterráneos del área metropolitana de Buenos Aires mantendrán su plena vigencia en todo aquello que no se oponga al presente acto, importando la presentación de los programas de emergencia de obras y trabajos indispensables y de prestación del servicio el voluntario sometimiento al régimen jurídico instituido en él.

Art. 12. – Las empresas concesionarias de los servicios referidos en el artículo 1º del presente no deberán efectuar reducciones salariales y garantizarán la plena aplicación de los convenios colectivos de trabajo vigentes y la estabilidad laboral, manteniendo el mismo nivel de empleo de los trabajadores durante la vigencia del estado de emergencia en la prestación de los servicios establecida por este decreto.

Art. 13. – El presente decreto comenzará a regir a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial y mantendrá su vigencia hasta la conclusión de los procedimientos previstos por el decreto 293/2002 para el transporte público ferroviario de personas, de superficie y subterráneo.

Art. 14. – Dése cuenta al Honorable Congreso de la Nación.

Art. 15. – Comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.

Decreto 2.075

EDUARDO A. DUHALDE.

Alfredo N. Atanasof. – Jorge R. Matzkin. – Graciela Camaño. – Roberto Lavagna. – María N. Doga. – José H. Jaunarena. – Carlos F. Ruckauf. – Aníbal D. Fernández. – Ginés M. González García. – Juan J. Alvarez. – Graciela Giannettasio.

II

Dictamen de minoría

Honorable Congreso:

La Comisión Bicameral de Seguimiento de las Facultades Delegadas al Poder Ejecutivo Nacional (ley 25.561) ha considerado el decreto 2.075, de fecha 16 de octubre de 2002 (expediente 110-P.E.-02), venido a su dictamen, por medio del cual se declara en estado de emergencia la prestación de los servicios emergentes de los contratos de concesión en vías de ejecución correspondiente al sistema público de transportes de superficie y subterráneo del área metropolitana de Buenos Aires.

Por los fundamentos que se exponen en el informe acompañado y por los que oportunamente ampliará el miembro informante, se aconseja la aprobación del siguiente

Proyecto de resolución

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVEN:

1. Que, en el dictado del decreto 2.075 del 16 de octubre de 2002, el Poder Ejecutivo nacional no ha actuado dentro del marco de las facultades legislativas que le fueron delegadas por el Congreso Nacional conforme al artículo 9º de la ley 25.561.

2. Que, por añadidura a las violaciones normativas señaladas, el Poder Ejecutivo nacional ha permitido, mediante el decreto en cuestión, un mayor incumplimiento por parte de los operadores de los ramales y un mayor financiamiento público a través de subsidios que resulta ruinoso para el erario público y claramente perjudicial para los usuarios.

3. Rechazar por lo precedentemente expuesto la declaración de emergencia dispuesta y las medidas adoptadas para afrontar la misma.

4. Disponer, de conformidad con lo normado por el artículo 4º, párrafo 3, de la ley 25.790, que el Poder Ejecutivo nacional deberá proceder a la renegociación contractual de los ramales concesionados y proceder a la rescisión del contrato si no se acordara el saneamiento y la reparación patrimonial emer-

gente de los múltiples incumplimientos en que han incurrido hasta el presente los operadores privados.

5. Que la presente resolución no analiza el ejercicio que de las atribuciones del artículo 99, inciso 3, de la Constitución Nacional hiciera el Poder Ejecutivo nacional al dictar el decreto 2.075/2002, no subsanando ello fundamentar el mismo en la ley 25.561, por no tratarse los decretos de necesidad y urgencia de poderes delegados, sino de facultades propias del Congreso que deben ser sometidas por mandato constitucional a consideración de la comisión bicameral permanente, pendiente aún de creación. No obstante lo cual, de ser competente, correspondería declarar la nulidad del decreto por haber actuado el Poder Ejecutivo en violación del artículo referido.

6. Comuníquese, juntamente con sus fundamentos, al Poder Ejecutivo nacional, a la Auditoría General de la Nación y a la Sindicatura General de la Nación.

De conformidad al reglamento, este dictamen pasa directamente al orden del día.

Sala de la comisión, 16 de diciembre de 2004.

María A. González.

INFORME

Honorable Congreso:

El artículo 76 de la Constitución Nacional comienza ordenando: "Se prohíbe la delegación legislativa en el Poder Ejecutivo". Esto significa clara e indiscutiblemente que, por principio, el Parlamento carece de la potestad para delegar sus facultades legislativas en el Poder Ejecutivo.

La potestad que la Constitución Nacional acuerda al Congreso para delegar sus facultades tiene, en consecuencia, carácter excepcional, toda vez que es precedida de la palabra "salvo", y está puesta a continuación de una contundente prohibición.

De tal manera, para que una delegación de facultades sea realizada de conformidad con la Constitución Nacional, deberá contener todos los recaudos que el artículo 76 establece y además definir con todo detalle los límites dentro de los cuales el Poder Ejecutivo nacional deberá ejercer la delegación.

El carácter residual y excepcional de la delegación de facultades impone excluir toda laxitud en la apreciación de los hechos y actos llevados adelante por el Poder Ejecutivo en función de la delegación, que, en rigor, es un mandato que el Poder Legislativo otorga al órgano ejecutivo para que éste haga uso de las facultades propias de aquél en circunstancias de excepción.

No es dado al Poder Ejecutivo llevar adelante hechos o actos que, con pretendido fundamento en una delegación, constituyan un accionar más o me-

nos parecido a lo que establece la norma que delega facultades legislativas. Tal cosa constituye una evidente desnaturalización de la orden constitucional prohibitiva, por principio.

Asimismo, el Congreso de la Nación se halla obligado a extremar el rigor en su examen del uso que el Ejecutivo haga de la delegación.

En tal sentido, en cuanto a la renegociación de contratos celebrados por la administración pública, conforme éstos son definidos por el artículo 8° de la ley 25.561, las facultades delegadas en forma expresa al Poder Ejecutivo por el Congreso son exclusivamente aquellas definidas por los artículos 9° de la ley 25.561 y 4° de la 25.790.

Por consiguiente, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 20 de la ley 25.561, corresponde a esta comisión y al Honorable Congreso analizar, en este caso, si la declaración de emergencia efectuada por decreto 2.075/2002 constituye un ejercicio de las facultades delegadas conforme al marco impetrado, de modo estricto, riguroso y excluyente por las dos normas aludidas en el párrafo anterior.

El decreto 2.075/2002 más que una norma que declara la emergencia en la prestación del servicio es un instrumento reiterado de readecuación contractual que establece nuevos beneficios y omite serios incumplimientos de los concesionarios que en forma permanente y sistemática han violado las normas y obligaciones contractuales, perjudicando a los usuarios del servicio y afectando el patrimonio del Estado, que es quien ha debido soportar el peso económico de esa prestación ineficiente.

Al efecto de proceder al análisis del contenido del decreto 2.075/2002 se hace necesario hacer una breve referencia a los antecedentes de dicha norma, reseñando el proceso de readecuación contractual que antecede al mismo.

En 1997, a través del decreto 543/97, el Poder Ejecutivo encomendó a la ex Secretaría de Obras Públicas y Transporte del Ministerio de Economía de la Nación la promoción de un proceso de adecuación de los contratos de los servicios públicos de transporte ferroviario de pasajeros de la región metropolitana, argumentando que existía un fuerte incremento de la demanda de servicios que podría producir niveles de saturación y que para ser satisfecha requeriría niveles de inversiones superiores a los estipulados contractualmente.

Posteriormente, y mediante el decreto 210/99 del 16/3/99, el gobierno nacional encaraba la readecuación contractual con el concesionario Trenes de Buenos Aires (TBA) y mediante una addenda celebrada al efecto prorrogaba el plazo de la concesión en 20 años adicionales a los previstos contractualmente y acordaba un cronograma de aumento de tarifas.

La oferta original fijaba que los concesionarios percibirían subsidios por los tres primeros años y

comenzarían a pagar canon a partir del cuarto año de la concesión. Por efecto de las variaciones de costos de explotación admitidas por el poder concedente los concesionarios pasaron a percibir subsidios durante los 10 años de la concesión y obtuvieron el beneficio de no pagar el canon establecido originalmente.

La addenda suscripta, luego de recibir la aprobación de la Comisión Bicameral de Seguimiento de las Privatizaciones y otros organismos estatales, fue ratificada posteriormente por el gobierno de la Alianza en enero de 2001 mediante el decreto 104/01.

El sentido oculto de la mencionada renegociación se expresaba en los considerandos del decreto 104/01 cuando se afirmaba que “la readecuación de los planes de obras contenidos no sólo en la addenda sino también en el contrato de concesión por medio de la eliminación, reducción o reprogramación de las obras comprendidas en el plan de modernización y/o en el programa de inversiones del contrato de concesión tienden a optimizar los recursos disponibles en materia fiscal, garantizar a los usuarios un adecuado nivel de servicio, tarifas justas y razonables y ajustar el aumento tarifario a la realidad social actual”.

Utilizando los mismos argumentos se producirán otras readecuaciones contractuales simultánea o posteriormente, a saber:

Ferrovías (ex Línea Belgrano Norte) a través de los decretos 1.417/99 y 167/01.

SBASE-Urquiza (addenda aprobada por decreto 393/99):

Ferrocarriles Metropolitano, líneas General Roca, General San Martín y Belgrano Sur (addendas aprobadas por decretos 1.416, 1.418, 1.419, todos de 1999).

Estas readecuaciones contractuales en las que entre otros privilegios se redujeron las obligaciones de los concesionarios y se otorgaron aumentos de tarifas y/o incremento de subsidios ignoraron los dictámenes críticos de la Auditoría General de la Nación del 30 de junio de 1999 referidos a la actuación de los concesionarios durante el año 1998.

En ellos la Auditoría verificó incumplimientos en la calidad del servicio que generaban un saldo a favor del Estado por un monto de \$ 23.120.591,76 al 31/12/98.

Entre los considerandos del decreto 2.075/02, el párrafo 5 justifica la sanción de la emergencia haciendo mención “al agravamiento de las condiciones generales del país públicas y notorias reflejadas en el régimen de sanción de la ley 25.453 y posteriormente de la ley 25561, de emergencia pública”.

Más cabe señalar que el origen de los incumplimientos contractuales del conjunto de los concesionarios de transporte ferroviario de pasajeros no

obedecieron a dicha crisis económica por cuanto se produjeron con anterioridad a la caída de la convertibilidad.

Ellos responden a deliberados y perversos mecanismos de apropiación de recursos consentidos y tolerados por el organismo de control y la autoridad de aplicación (CNRT y Secretaría de Transporte de la Nación) en los distintos períodos históricos y administraciones a cargo del poder político entre 1993 y 2004.

En el párrafo 11 de los considerandos del decreto se hace mención a la formulación de un programa de emergencia que incluya las obras que sean indispensables para garantizar niveles suficientes de prestación de los servicios. Tal como se verá más adelante, la Auditoría General de la Nación ha comprobado el incumplimiento del mismo.

En el párrafo 13 se reconoce que los programas de modernización y electrificación previstos en los decretos 1.416/99, 1.418/99 y 1.419/99 no tuvieron principio de ejecución. Ciertamente que de ello no podría atribuírsele responsabilidad a la crisis económica de finales de 2001, sino a los concesionarios.

En diciembre de 2002, a fin de cumplir lo dispuesto en el decreto 2.075/02, a través de la resolución 115/02, el Ministerio de la Producción, a cargo del contador Aníbal Fernández, aprobaba las bases de los programas de emergencias de obras y trabajos indispensables por cada una de las concesionarias, el régimen de contrataciones por el que se registrarían las obras y los programas de emergencia de prestaciones del servicio.

Entre los compromisos establecidos en dicha resolución figura el que asume la Secretaría de Transporte de elaborar el Reglamento General de Penalidades de aplicación a los concesionarios ferroviarios de pasajeros, que no ha tenido cumplimiento hasta la fecha.

En la mencionada resolución se establece un mecanismo de compensación por mayores costos de explotación que el concedente podrá invocar toda vez que se produzca un incremento de los mismos en un porcentaje superior al 6 % en cualquiera de los rubros incluidos en el anexo I de la resolución 862/98 del Ministerio de Economía.

Entre mediados del año 2002 y principios de 2003 innumerable cantidad de reclamos de usuarios llegaron a todos los medios nacionales escritos, radiales y televisivos denunciando la grave situación de la prestación de los servicios ferroviarios de pasajeros.

Entre las empresas más cuestionadas se encontraban TBA por el ramal Once-Moreno y Metropolitano por la ex Línea Roca.

Una medida judicial dispuesta por el juez Di Matteo, de Lomas de Zamora, a favor de un usuario de la ex Línea Roca, tomó estado público y arre-

ciaron las críticas contra el conjunto de los concesionarios. Ello dio lugar a que el ministro de la Producción, Aníbal Fernández, dictara la resolución 77/03, del 21 de febrero de 2003, por la cual instruyó a la Secretaría de Transporte de la Nación para que en un plazo no mayor a 3 días emitiera las intimaciones y demás actos administrativos conducentes a que la empresa Metropolitano General Roca, en un plazo no mayor a 45 días, brindara a los usuarios un servicio digno y eficiente.

Transcurrido el plazo previsto, las condiciones del servicio no mejoraron sustancialmente pero, como contracara de la mencionada resolución 77/03, el mismo ministro de la Producción, mediante la resolución 126/03, del 21 de marzo de 2003, favoreció a los concesionarios otorgando un aumento en el monto de los subsidios que reciben los concesionarios reconociendo un aumento de los costos operativos superior al 6 %.

Por dicha resolución el conjunto de los concesionarios recibió un aumento en el monto mensual de los subsidios equivalente a \$ 9.445.389, superior al que percibían hasta esa fecha.

Una manera de evaluar cuáles fueron las consecuencias del decreto 2.075/02 y el grado de cumplimiento observado por quienes fueron sus beneficiarios es conocer una breve síntesis del contenido de los dictámenes de la Auditoría General de la Nación producidos entre 2003 y 2004.

La Auditoría General de la Nación ha producido distintos informes referidos al desempeño de los concesionarios Ferrocarriles Metropolitano General Roca, Metrovías (Subterráneos y Ferrocarril Urquiza), Ferrovías y Metropolitano (Línea Belgrano Sur).

Dictamen AGN 532/03

28/11/03 - Transporte Metropolitano Belgrano Sur.

El concesionario no ha presentado los programas de mantenimiento (anuales) correspondientes a los años 2002 y 2003 en los rubros señalamiento e infraestructura (vías y estaciones).

Los programas de mantenimiento correspondientes a material rodante para los años 2002 y 2003 no fueron presentados por el concesionario. TMB no repara la totalidad de las deficiencias constatadas por la CNRT, de tal forma el concesionario no proporciona la respuesta técnica suficiente.

Distintos componentes del sistema de vía a cargo de TMB se encuentran en estado deficitario.

El estado general de mantenimiento edilicio de las estaciones que forman parte de la Línea Belgrano Sur es deficitario.

La flota de material rodante a cargo de TMB presenta importantes diferimientos de las rutinas de mantenimiento, superando los límites contractuales admisibles.

El concesionario no suministra regularmente a la CNRT información necesaria sobre el kilometraje del material rodante para la verificación de los trabajos de mantenimiento.

El incumplimiento reiterado de las rutinas de mantenimiento establecidas contractualmente afectan la seguridad operativa del sistema.

TMB está realizando modificaciones en la flota del material rodante remolcado, las que carecen de la autorización correspondiente por parte de la autoridad de aplicación.

Los planes trimestrales presentados por TMB (según resolución 26/03 Ministerio de la Producción) adolecen de falta de precisión respecto de los alcances y localización de los trabajos e intervenciones programadas.

El plan de emergencia presentado por TMB no prevé la realización de obras en las estaciones del ramal Puente Alsina-Aldo Bonzi aduciendo alto nivel de depredación y situación de alto riesgo para la realización de trabajos. Asimismo, no contempla seguridad adicional en dicho ramal.

El concesionario no ha dado cumplimiento en tiempo y forma a las obras programadas para el trimestre agosto/octubre de 2003.

Los costos de mantenimientos incurridos se han reducido un 47 % y la oferta de servicio (expresada en trenes-kilómetros) ha caído un 15 % en el año 2002.

El accionar de la CNRT no logró revertir el incumplimiento de las obligaciones en el mantenimiento a cargo del concesionario.

La Secretaría de Transporte, a la fecha de cierre de tareas de campo, no ha dado cumplimiento a la elaboración de un nuevo reglamento general de penalidades.

El concesionario TMB está reemplazando las ventanillas de los coches remolcados por un modelo antivandálico que, debido a sus dimensiones (aproximadamente 21 cm x 46 cm de luz libre) incide en la seguridad ante eventuales evacuaciones de emergencia. Esta situación se agrava por el cierre/eliminación de puertas en estos mismos coches.

Existen pasos a nivel no habilitados.

La normativa establece que el concesionario debe clausurar los pasos a nivel no habilitados en salvaguarda de la seguridad pública, determinando que su habilitación se deberá tramitar en forma conjunta entre los municipios y el concesionario ante el órgano de control.

Estas anomalías representan un alto grado de peligrosidad para las personas que utilizan dichos pasos clandestinos, atentando contra la seguridad pública que se debe resguardar en la prestación del servicio de transporte ferroviario de pasajeros.

Deficiencias en el sistema de señalización de pasos a nivel.

Como fue expuesto en el punto 4.1.2.1 l, la CNRT ha detectado distintas deficiencias.

Del análisis de estas fallas (falta de defensas para impedir el ingreso distraído de peatones, campanilla sin funcionamiento, falta de faroles y/o reflectivos en brazo de barrera, visibilidad obstruida, entre otras), surge que las mismas atentan contra la seguridad pública a la que el concesionario debe contribuir disponiendo los medios y recursos necesarios a ese fin.

Las prestaciones de seguridad adicional establecidas en la resolución 26/03-Ministerio de la Producción se cumplen parcialmente.

TMB no ha dado cumplimiento a la normativa vigente tendiente a facilitar la accesibilidad a las estaciones y en la adaptación del material rodante para atender las necesidades de personas con discapacidad.

Las estaciones que componen la línea presentan dificultades e impedimentos para la accesibilidad, comunicación y seguridad de las personas con movilidad reducida (especialmente usuarios de sillas de ruedas) o con cualquier otra limitación.

Dictamen AGN 919/03

18/8/04 - Metrovías (MTV) subterráneos.

Los programas de mantenimiento para el año 2003 correspondiente a vías carecen de precisión con referencia al tipo y ubicación de las intervenciones.

MTV no ha suministrado a la CNRT el kilometraje real recorrido por los vehículos que componen la flota de subterráneos, Premetro y Línea Urquiza.

MTV no ha presentado los avances mensuales referentes al material rodante correspondientes al último bimestre del 2003.

MTV no brinda respuesta técnica suficiente para dar solución a las deficiencias constatadas en los pasos a nivel.

En el año 2001, se ha constatado falta de mantenimiento de la infraestructura de vías, especialmente en aparatos de vías (ADV), con intervenciones de MTV que no cubren las necesidades de solución requeridas.

Existen deficiencias, constatadas en el año 2001, que el concesionario no ha subsanado según surge de las verificaciones efectuadas por el órgano de control en el año 2002.

El concesionario no ha dado cumplimiento a las tareas de mantenimiento comprendidas para el año 2001.

No se realizaron, en el año 2002, verificaciones de vías en ninguna de las líneas de la red de subterráneos ni del Premetro, y en el año 2003 sólo se verificaron las líneas A y B.

Se han constatado deficiencias en el estado de conservación de algunas estaciones tanto de la Línea Urquiza como de la red de subterráneos.

El concesionario no ha realizado la totalidad de las rutinas de mantenimiento del material rodante programadas para los años 2001, 2002 y 2003, tanto para los coches del Subterráneo, del Premetro y de la Línea Urquiza.

SBASE (Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado) presentó a la CNRT un informe denunciando el incumplimiento de MTV de las rutinas de mantenimiento de los trenes subterráneos alertando por la falta de revisiones generales.

MTV no presenta los planes de mejoramiento de las condiciones de confort y seguridad, según lo previsto en el artículo 5º de la resolución 126/2003-Ministerio de la Producción.

Los informes elaborados por la CNRT, referentes al cumplimiento de los planes trimestrales, precisan un cumplimiento satisfactorio cuando éstos no han sido presentados por MTV.

Las erogaciones en mantenimiento han decrecido significativamente en el período 2000-2003, acumulando una baja del 63 %.

El costo de mantenimiento ha sufrido una sensible baja en el período auditado, acumulando una merma cercana al 45 %. Asimismo, el costo por kilómetro ha experimentado una reducción total del 37 % - costo de mantenimiento.

La Secretaria de Transporte, a la fecha de cierre de tareas de campo, no ha dado cumplimiento a la elaboración del Nuevo Reglamento General de Penalidades.

Se ha constatado la existencia de pasos a nivel no habilitados.

En pasos a nivel se presentan deficiencias en su sistema de señalización.

Se han constatado accesos a andenes cuyas dimensiones resultan insuficientes como medio de evacuación en caso de emergencia.

Se ha constatado la existencia de matafuegos con la carga vencida.

Existen salidas de emergencia que no poseen dimensiones adecuadas y/o que se encuentran obstruidas por distintos elementos.

Los módulos previstos en la resolución 126/03-Ministerio de la Producción, en carácter de prestaciones de seguridad adicional, no son cubiertos en su totalidad por las fuerzas de seguridad.

Metrovías no ha dado cumplimiento a la normativa vigente, remodelando o adaptando coches y estaciones, para los requerimientos de personas con discapacidad.

Las estaciones de la Línea Urquiza presentan singularidades que dificultan o impiden el acceso, comunicación y seguridad de las personas con discapacidad, especialmente usuarios en sillas de ruedas.

En la red de subterráneos no se cumple con la normativa específica para brindar el acceso al sistema de personas con discapacidad.

Dictamen AGN 637/03

26/33/04 - Metropolitano (TMR)

El concesionario no ha presentado los programas de mantenimiento anuales correspondientes a los años 2002 y 2003 en los rubros señalamiento e infraestructura (vías y estaciones). De igual forma, no ha presentado los informes de avances bimestrales de lo ejecutado en el período señalado. El órgano de control, mediante su accionar, no ha logrado revertir estos incumplimientos.

El programa de mantenimiento de material rodante presentado para el año 2001 no fue reformulado según lo requerido por la CNRT.

TMR no ha presentado los programas de mantenimiento anuales ni los avances bimestrales respectivos de material rodante para los años 2002 y 2003.

El concesionario no remite a la CNRT la documentación necesaria para el seguimiento y control de las tareas de mantenimiento de material rodante.

La deficiencias constatadas por la CNRT no son reparadas por el concesionario en su totalidad.

TMR no da cumplimiento a las órdenes de servicio emitidas por la CNRT.

La infraestructura de vías a cargo de TMR presenta un estado de conservación deficitario. A su vez, el concesionario no efectúa las reparaciones de las anomalías constatadas por la CNRT.

El deficiente mantenimiento de la infraestructura de vías incide en la seguridad operativa del sistema y en la calidad del servicio.

Se ha constatado el deficitario estado de conservación que presentan las estaciones que componen los distintos ramales de la Línea Roca.

El estado del material rodante a cargo de TMR presenta deficiencias en el mantenimiento que inciden en la seguridad operativa del sistema.

TMR no cumple con los trabajos programados en los pasos a nivel.

El concesionario TMR está reemplazando las ventanillas de los coches por un modelo antivandálico que debido a sus dimensiones (que varían aproximadamente entre 21 x 46 cm y 21 x 58 cm de luz libre), afectan la seguridad y limitan eventuales evacuaciones de emergencia. Esta situación se agrava en algunos coches por el cierre o eliminación de puertas.

A lo largo de la red existen numerosos pasos a nivel no habilitados.

El sistema de señalización de pasos a nivel presenta deficiencias que atentan contra la seguridad pública.

Irregularidades en las instalaciones de puestos de venta ambulante en los andenes de la estación Constitución (Plaza C).

Las prestaciones de seguridad adicional no alcanzan a cubrir los módulos previstos en la resolución 126/03-Ministerio de la Producción.

Las estaciones presentan dificultades e impedimentos para el acceso, comunicación y seguridad de las personas con discapacidad, especialmente en sillas de ruedas.

Las modificaciones introducidas en el material rodante no cumplen con la totalidad de las exigencias establecidas en la normativa vigente y alcanzan a un reducido porcentaje de la flota.

Estado de los coches remolcados según TMR, Línea General Roca, coches, total que componen la flota: 204. En servicio: 107 (52,45 %). En mantenimiento, detenidos, etcétera 97 (47,5 %).

Dictamen AGN 917/03

14/5/04 - Ferrovías (FRV).

Los programas de mantenimiento para el año 2002, rubro infraestructura (vías y estaciones) y señalización (PAN), han sido presentados fuera de término.

El programa de mantenimiento correspondiente al año 2002 contiene diferimientos de rutinas tanto en locomotoras como en material remolcado.

La respuesta técnica brindada por FRV es insuficiente para subsanar las deficiencias constatadas en los PAN.

El concesionario no ha cumplido en su totalidad con las tareas incluidas en los programas de mantenimiento del material rodante correspondiente a los años 2001, 2002 y 2003.

Se han detectado falencias en el material rodante relacionadas con la seguridad operativa.

Los costos de mantenimiento han acumulado una baja entre los años extremos del período 2000-2003, sin perjuicio de que para este último año se observa un repunte de las erogaciones destinadas a tal fin.

Se ha constatado la existencia de pasos a nivel no habilitados.

En pasos a nivel se presentan deficiencias en su sistema de señalización.

Los módulos previstos en la resolución 126/03-Ministerio de la Producción, en referencia a las prestaciones de seguridad adicional, no son cubiertos en su totalidad por las fuerzas de seguridad.

Ferrovías no ha dado cumplimiento a la normativa vigente, remodelando o adaptando estaciones y coches para atender las necesidades de personas con discapacidad.

Las estaciones que componen la línea presentan dificultades o impedimentos para la accesibilidad, comunicación y seguridad de las personas con discapacidad, especialmente usuarios de sillas de ruedas.

Conclusiones

Del análisis de los dictámenes producidos por la Auditoría General de la Nación se obtienen algu-

nas conclusiones que resultan comunes para el conjunto de las empresas concesionarias del servicio.

1. El gasto en mantenimiento ha sido reducido significativamente.

2. Las estaciones presentan dificultades e impedimentos para la accesibilidad, comunicación y seguridad de las personas con discapacidad, especialmente usuarios de sillas de ruedas.

3. Se ha constatado la existencia de pasos a nivel no habilitados.

4. En pasos a nivel se presentan deficiencias en su sistema de señalización.

5. Los concesionarios no cumplen en su totalidad con las tareas incluidas en los programas de mantenimiento del material rodante.

6. Se han detectado falencias en el material rodante relacionadas con la seguridad operativa.

7. No se cumple con las prestaciones de seguridad adicional.

8. El deficiente mantenimiento de la infraestructura de vías incide en la seguridad operativa del sistema y en la calidad del servicio.

9. Se ha constatado el deficitario estado de conservación que presentan las estaciones.

10. El estado del material rodante presenta deficiencias en el mantenimiento que inciden en la seguridad operativo del sistema.

11. Se han constatado accesos a andenes cuyas dimensiones resultan insuficientes como medio de evacuación en caso de emergencia.

12. Se ha constatado la existencia de matafuegos con la carga vencida.

13. Existen salidas de emergencia que no poseen dimensiones adecuadas y/o que se encuentran obstruidas por distintos elementos.

14. Los concesionarios no dan cumplimiento, en tiempo y forma, a las obras programadas.

Atento a lo expuesto, corresponde el rechazo del decreto 2.075/02 en tanto configura un mecanismo

de readecuación contractual que vulnera la letra y el espíritu de los contratos de concesión originales mediante modificaciones unilaterales que privilegian el interés de los concesionarios en desmedro de los usuarios y el interés general.

Asimismo, y en cumplimiento de lo dispuesto por la ley 25.561, el Poder Ejecutivo nacional deberá llevar a cabo la renegociación contractual integral con las empresas concesionarias del servicio y proceder a la rescisión de los contratos si no se acordara el saneamiento y la reparación patrimonial emergente de los múltiples incumplimientos en que han incurrido hasta el presente los diversos operadores.

María A. González.

ANTECEDENTE

(Orden del Día Nº 322/2006)

Buenos Aires, 10 de mayo de 2006.

Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación.

Tengo el honor de dirigirme al señor presidente a fin de llevar a su conocimiento que el Honorable Senado, en la fecha, ha sancionado el siguiente

Proyecto de resolución

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVEN:

1. Que el Poder Ejecutivo nacional, en el dictado del decreto 2.075/2002, actuó dentro del marco de las facultades delegadas por la ley 25.561.

2. Que corresponde el archivo del expediente en relación a la competencia de seguimiento de las facultades delegadas.

3. Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional, a la Sindicatura General de la Nación y a la Auditoría General de la Nación, juntamente con sus fundamentos.

Saludo a usted muy atentamente.

MARCELO E. LÓPEZ ARIAS.

Juan J. Canals.

